



KUPAX00WJTS2



**Krajský úřad
Pardubického kraje**
ODSH - oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti

Číslo jednací: KrÚ 7385/2021
Spisová značka: SpKrÚ 85837/2019 ODSH OSH

Datum: 01.02.2021

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

VYROZUMĚNÍ O PODANÝCH ODVOLÁNÍCH

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti (dále jen „stavební úřad“), jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a v souladu s § 2e odst. 1 zákona č.416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, v platném znění ke dni podání žádosti, na základě žádosti, kterou dne 27.11.2019 podalo Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ 659 93 390, Na Pankráci 546/56, Nusle, 145 05 Praha 4, které zastupuje HBH Projekt spol. s r.o., IČ 449 61 944, Kabátníkova 216/5, Ponava, 602 00 Brno, **vydal dne 15.12.2020 pod sp.zn. SpKrÚ 85837/2019 ODSH OSH, č.j.KrÚ 84408/2020 územní rozhodnutí o umístění stavby :**

Dálnice „D35 Litomyšl – Janov, I. etapa“

(dále jen „stavba“) na pozemku parc. č.640/1 (orná půda), 641/1 (orná půda), 653/1 (orná půda), 656/1 (orná půda), 660/1 (orná půda), 671 (orná půda), 672 (orná půda), 682 (orná půda), 774 (ostatní plocha) **v katastrálním území Bohuňovice u Litomyšle;**

na pozemku parc.č. 130 (orná půda), 161 (orná půda), 184 (orná půda), 200 (orná půda), 223 (orná půda), 232 (trvalý travní porost), 257/1 (orná půda), 279/1 (orná půda), 279/2 (orná půda), 288 (orná půda), 293/1 (orná půda), 293/2 (orná půda), 293/3 (orná půda), 298 (orná půda), 299 (orná půda), 300/4 (orná půda), 305/1 (orná půda), 305/2 (orná půda), 313/1 (orná půda), 320/3 (orná půda), 320/4 (orná půda), 499 (trvalý travní porost), 500/2 (orná půda), 500/6 (trvalý travní porost), 505/2 (orná půda), 506/1 (orná půda), 506/2 (orná půda), 506/4 (trvalý travní porost), 518/1 (orná půda), 520 (orná půda), 538/2 (orná půda), 541/1 (orná půda), 541/2 (orná půda), 541/4 (trvalý travní porost), 552/1 (orná půda), 552/2 (trvalý travní porost), 553/1 (orná půda), 562/1 (orná půda), 564/1 (orná půda), 565 (orná půda), 566 (orná půda), 573/1 (orná půda), 574/4 (orná půda), 574/5 (orná půda), 575/2 (orná půda), 576 (orná půda), 582 (orná půda), 583/2 (orná půda), 585/1 (orná půda), 591 (orná půda), 637/1 (ostatní plocha), 642 (orná půda), 643 (ostatní plocha), 651/1 (ostatní plocha), 658 (orná půda), 683/2 (orná půda), 688/3 (trvalý travní porost), 688/4 (orná půda), 689/2 (trvalý travní porost), 690 (trvalý travní porost), 693/2 (orná půda), 694/1 (orná půda), 711/1 (ostatní plocha) **v katastrálním území Sedliště u Litomyšle;**

na pozemku parc.č. 187/2 (orná půda), 190 (orná půda), 199 (orná půda), 200/2 (orná půda), 204 (orná půda), 205 (orná půda), 210/1 (orná půda), 211/1 (orná půda), 218 (orná půda), 223/2 (trvalý travní porost), 248 (orná půda), 252/1 (orná půda), 254/1 (orná půda), 257/1 (orná půda), 274 (orná půda), 276/1 (orná půda), 276/2 (vodní plocha), 276/7 (orná půda), 282 (orná půda), 283 (orná půda), 297 (orná půda), 300 (orná půda), 307 (orná půda), 322/2 (trvalý travní porost), 323 (trvalý travní porost), 324 (ostatní plocha), 329 (orná půda), 331/1 (orná půda), 346 (orná půda), 362/1 (orná půda), 375/1 (orná půda), 389/3 (orná půda), 401/1 (orná půda), 402/1 (orná půda), 407/1 (orná půda), 411/1 (ostatní plocha), 412/1 (ostatní plocha), 412/25 (ostatní plocha), 412/30 (ostatní plocha), 412/32 (ostatní plocha), 412/33 (ostatní plocha), 412/34 (ostatní plocha), 412/35 (ostatní plocha), 412/36 (ostatní plocha), 412/37 (orná půda), 412/38 (ostatní plocha), 412/39

(ostatní plocha), 412/40 (ostatní plocha), 412/41 (ostatní plocha), 416/5 (trvalý travní porost), 416/6 (ostatní plocha), 416/7 (ostatní plocha), 416/9 (ostatní plocha), 420/1 (orná půda), 421 (orná půda), 424 (ostatní plocha), 426/1 (orná půda), 429/1 (ostatní plocha) **v katastrálním území Kornice;**

na pozemku parc.č. 409/3 (trvalý travní porost), 420/2 (orná půda), 421 (orná půda), 423/3 (orná půda), 423/4 (orná půda), 423/5 (orná půda), 1601/1 (ostatní plocha) **v katastrálním území Němčice u České Třebové;**

na pozemku parc.č. 300/3 (orná půda), 302/1 (orná půda), 310/4 (orná půda), 310/5 (orná půda), 310/6 (orná půda), 310/8 (orná půda), 310/11 (orná půda), 310/12 (orná půda), 313/2 (orná půda), 313/3 (orná půda), 325/3 (orná půda), 325/4 (orná půda), 325/6 (orná půda), 346/4 (orná půda), 346/6 (orná půda), 346/7 (orná půda), 346/9 (trvalý travní porost), 346/10 (orná půda), 366/2 (orná půda), 366/3 (orná půda), 366/4 (orná půda), 368 (orná půda), 369 (orná půda), 420/1 (orná půda), 429/4 (orná půda), 429/6 (orná půda), 429/8 (orná půda), 430/3 (orná půda), 430/4 (orná půda), 439/1 (orná půda), 440/2 (orná půda) **v katastrálním území Lány u Litomyšle;**

na pozemku parc.č. 1972 (orná půda), 1974 (orná půda), 1978/3 (orná půda), 1982 (orná půda), 1984/1 (orná půda), 1986 (orná půda), 1988 (orná půda), 2071/2 (orná půda), 2072 (orná půda), 2073 (orná půda), 2076/2 (orná půda), 2107/1 (orná půda), 2108 (orná půda), 2109 (orná půda), 2110/1 (orná půda), 2112 (orná půda), 2113 (orná půda), 2123/1 (orná půda), 2123/2 (orná půda), 2124 (orná půda), 2172/3 (orná půda), 2172/9 (ostatní plocha), 2240/1 (ostatní plocha), 2243/1 (orná půda), 2253/4 (orná půda) **v katastrálním území Litomyšl.**

Stavba obsahuje :

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, včetně souvisejících staveb technické infrastruktury. Trasa dálnice D35 v úseku Litomyšl – Janov, I.etapa se nachází na území Pardubického kraje, v okrese Svitavy. Začátek stavby navazuje na předchozí úsek dálnice D35 Džbánov – Litomyšl ve staničení km 52,3; konec stavby je ve staničení km 57,610, kde navazuje na další úsek dálnice D35 Litomyšl – Janov (staničení je orientováno ve směru Hradec Králové – Olomouc). Stavba úseku D35 Litomyšl – Janov, I.etapa tvoří spolu s předchozím úsekem a navazujícím úsekem severní obchvat Litomyšle a jejich realizace je vzájemně podmíněná. Jedná se o čtyřpruhovou dálnici v navrhované kategorii D 25,5/120 na návrhovou rychlost 120 km/h, délka úseku je 5,31 km.

Úsek dálnice začíná přibližně 760 m za budoucí mimoúrovňovou křižovatkou Řídký u obce Sedlístě, která je součástí předchozího úseku dálnice D35 Džbánov – Litomyšl. Trasa je odtud vedena po volných zemědělsky využívaných pozemcích severozápadně od Litomyšle mimo zástavbu. Minimální vzdálenost od okolní zástavby je u obce Sedlístě cca 335 m a u obce Kornice cca 650 m.

Stavební záměr zahrnuje 7 mostních objektů – 2 pro odvedení povrchových vod, 1 pro odvedení povrchových vod a migraci zvěře, 1 pro přeložku polní cesty, 3 nadjezdy pro přeložky křižujících komunikací – silnici II/360, silnici II/317 a silnici III/36016. Stavební záměr dále zahrnuje přeložky inženýrských sítí (ZVN 400 kV, sdělovacího vedení, vodovodu a plynovodu), odvodnění, zabezpečovací a ochranná opatření, včetně protihlukových stěn a oplocení a vegetační úpravy.

Po realizaci stavebního záměru budou okolní pozemky nadále využívány k původním účelům. Přístup na ně po dobudování dálnice je zabezpečen systémem navržených účelových komunikací, které řeší příslušné stavební objekty.

Stavba je členěna na objekty :

Objekty řady 100 – Objekty pozemních komunikací

- SO 07/I-101** Dálnice D35, km 52,300 – 57,609 867
- SO 07/I-116** Služební sjezd a nájezd v km 57,350
- SO 07/I-120** Přeložka silnice II/360 v km 57,319
- SO 07/I-125** Přeložka silnice II/317 v km 52,689
- SO 07/I-126** Přeložka silnice III/36016 v km 55,346
- SO 07/I-141** Příjezd k DUN (dešťové usazovací nádrži) v km 56,000
- SO 07/I-150** Úprava polní cesty v km 0,440 SO 126
- SO 07/I-151** Účelová komunikace v km 56,500 D35 vlevo
- SO 07/I-152** Účelová komunikace v km 56,500 D35 vpravo
- SO 07/I-153** Účelová komunikace v km 57,400 D35 vlevo
- SO 07/I-153.1** Účelová komunikace v km 57,200 D35 vlevo
- SO 07/I-154** Účelová komunikace v km 57,400 D35 vpravo
- SO 07/I-154.1** Účelová komunikace v km 57,200 D35 vpravo
- SO 07/I-164.1** Účelová komunikace v km 52,500 D35 vlevo
- SO 07/I-164.2** Účelová komunikace v km 52,650 D35 vlevo
- SO 07/I-164.3** Účelová komunikace v km 52,450 D35 vpravo
- SO 07/I-165.1** Účelová komunikace v km 53,300 D35 vlevo

SO 07/I-165.2 Účelová komunikace v km 54,300 D35 vlevo
 SO 07/I-165.3 Účelová komunikace v km 54,136 D35
 SO 07/I-165.4 Účelová komunikace v km 52,650 D35 vpravo
 SO 07/I-165.5 Účelová komunikace v km 53,300 D35 vpravo
 SO 07/I-165.6 Účelová komunikace v km 54,300 D35 vpravo
 SO 07/I-166.1 Účelová komunikace v km 55,000 D35 vlevo
 SO 07/I-166.2 Účelová komunikace v km 55,700 D35 vlevo
 SO 07/I-166.3 Účelová komunikace v km 55,050 D35 vlevo
 SO 07/I-166.4 Účelová komunikace v km 56,000 D35 vlevo
 SO 07/I-166.5 Účelová komunikace v km 55,900 D35 vpravo
 SO 07/I-166.6 Účelová komunikace v km 55,920 D35 vlevo
 SO 07/I-171 Provizorní komunikace pro sil. II/317, stavba SO 125
 SO 07/I-180 Dopravně inženýrská opatření (není předmětem územního řízení)
 SO 07/I-190 Dopravní značení na D35, km 52,300 - 57,609 867 (není předmětem územního řízení)

Objekty řady 200 - Mostní objekty a zdi

SO 07/I-205 Most na D35 pro odvedení povrchových vod, km 53,094
 SO 07/I-206 Most na D35 pro odvedení povrchových vod, km 53,585
 SO 07/I-207 Most na D35 přes přeložku PC (polní cesty), km 54,140
 SO 07/I-208 Most na D35 pro odvedení povrchových vod a migraci zvěře, km 55,828
 SO 07/I-220 Nadjezd nad D35 v km 57,319
 SO 07/I-225 Nadjezd nad D35 v km 52,689
 SO 07/I-226 Nadjezd nad D35 v km 55,346

Objekty řady 300 - Vodohospodářské objekty

SO 07/I-301 Kanalizace tělesa D35 km 52,300 – 56,015 – stoka "O"
 SO 07/I-302 Kanalizace tělesa D35 km 56,042 – 57,609 867 – stoka "A"
 SO 07/I-320 Úprava přítoku Končinského potoka v km 55,950
 SO 07/I-341 Přeložka vodovodu DN100 v km 52,725
 SO 07/I-360 Suchá retenční nádrž 5 v km 55,950
 SO 07/I-363 Dešťová usazovací nádrž DUN 1 v km 56,025
 SO 07/I-365 Suchá retenční nádrž 1 v km 53,100
 SO 07/I-366 Suchá retenční nádrž 2 v km 53,550
 SO 07/I-367 Suchá retenční nádrž 3 v km 54,150
 SO 07/I-368 Suchá retenční nádrž 4 v km 55,850
 SO 07/I-381 Úprava meliorací v km 56,150 – 57,100
 SO 07/I-382 Úprava meliorací v km 57,300 – 57,520
 SO 07/I-386 Úprava meliorací na k.ú. Sedliště u Litomyšle
 SO 07/I-387 Úprava meliorací na k.ú. Kornice

Objekty řady 400 - Elektro a sdělovací objekty

SO 07/I-401 Přeložka vedení ZVN 400 kV, km 54,000-55,500
 SO 07/I-410 Přeložka vedení VN v km 52,840 – 53,220 (není předmětem územního řízení; jedná se o související stavbu, kterou samostatně zajišťuje ČEZ Distribuce,a.s.)
 SO 07/I-411 Přeložka vedení VN v km 54,040 – 54,180 (není předmětem územního řízení; jedná se o související stavbu, kterou samostatně zajišťuje ČEZ Distribuce,a.s.)
 SO 07/I-453 Přeložka sdělovacího vedení v km 52,670
 SO 07/I-490.3 Přípojka vedení NN pro systém DIS-SOS - Kornice
 SO 07/I-491 Systém DIS-SOS - kabelové vedení
 SO 07/I-492 Systém DIS-SOS - hlásky
 SO 07/I-493 Systém DIS-SOS - šachty a prostupy
 SO 07/I-494 Systém DIS-SOS - trubky pro optické kabely
 SO 07/I-496 Systém DIS-SOS - automatické sčítače dopravy
 SO 07/I-497 Systém DIS-SOS - kamerový dohled
 SO 07/I-498 Systém DIS-SOS - optické kabely ŘSD
 SO 07/I-499.2 Elektrické závory

Objekty řady 500 - Objekty trubních vedení

SO 07/I-511 Přeložka VTL plynovodu v km 55,400

Objekty řady 700 - Objekty pozemních staveb (protihlukové stěny)

SO 07/I-770 PHS v km 53,100 vpravo
 SO 07/I-771 PHS v km 55,900 vlevo

SO 07/I-772 PHS v km 55,600 vpravo

Objekty řady 800 - Objekty úpravy území

SO 07/I-801 Vegetační úpravy D35

SO 07/I-810 Příprava území

SO 07/I-833 Rekultivace silnice III/36016 v km 55,280

SO 07/I-840 Rekultivace ploch dočasného záboru

SO 07/I-860 Oplocení D35

Objekty řady 900 – Volná řada

SO 07/I-900 Ochrana D35 před vandalizmem a zcizováním majetku státu (není předmětem územního řízení)

Proti tomuto územnímu rozhodnutí podali účastníci řízení v zákonné lhůtě odvolání :

- dne 30.12.2020 : Obec Němčice, IČ 00279277, Němčice 107, 561 18 Němčice;
- dne 14.1.2021 (blanketní odvolání), včetně doplnění ze dne 28.1.2021 : Živé Kornice, z.s., IČ 22815082, Kornice 10, 570 01 Litomyšl, zastoupené na základě plné moci Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, ev.č.ČAK 12191, Klokotská 103/13, 390 01 Tábor;
- dne 14.1.2021 (blanketní odvolání), včetně doplnění ze dne 28.1.2021 : Marek Bis, Kornice 28, 570 01 Litomyšl, Jiří Dvořák, Kornice 31, 570 01 Litomyšl, Věra Chaloupková, Kornice 48, 570 01 Litomyšl, Václav Juva, Kornice 17, 570 01 Litomyšl, Alena Kličková, Dolní Sloupnice 11, 565 53 Sloupnice, Miloslava Kroftová, Klácelova 9, 560 02 Česká Třebová, Josef Kvapil, Kornice 49, 570 01 Litomyšl, Milan Novák, K Zeleným domkům 683/24b, Kunratice, 148 00 Praha 4, Marta Pletichová, Pomezí 383, 569 71, Miroslav Süsler, Kornice 9, 570 01 Litomyšl, Libuše Tmějová, Kornice 8, 570 01 Litomyšl, Vladimír Toman, Kornice 11, 570 01 Litomyšl, Václav Židek, Kornice 23, 570 01 Litomyšl, zastoupených na základě plné moci Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, ev.č.ČAK 12191, Klokotská 103/13, 390 01 Tábor.

Stavební úřad v souladu s ustanovením § 86 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, vyrozumívá účastníky řízení o podaných odvoláních a současně je vyzývá, aby se k podaným odvoláním vyjádřili ve lhůtě **do 10 dnů ode dne doručení tohoto vyrozumění.**

Do podkladů rozhodnutí lze nahlížet v kanceláři č. C321 Krajského úřadu Pardubického kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti na adrese Komenského náměstí 120, Pardubice (po dobu trvání krizových opatření stanovených vládou ČR v úřední dny pondělí a středa od 8,00 – 10,00 hod. a od 14,00 - 17,00 hod., po ukončení krizových opatření v úřední dny pondělí a středa od 8,00 – 11,00 hod. a od 13,00 - 17,00 hod.) Z důvodu krizových opatření upozorňujeme na nutnost telefonické domluvy na tel. č. 466 026 162 nebo na tel. č. 724 496 010 před plánovanou návštěvou krajského úřadu.

Po uvedené lhůtě budou výše uvedená odvolání předložena spolu se spisovým materiálem na nadřízený správní orgán, kterým je Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, jako odvolacímu správnímu orgánu, který o odvoláních rozhodne.

Toto vyrozumění je doručováno v souladu s § 2 odst. 5 zákona č.416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, v platném znění ke dni podání žádosti.

otisk úředního razítka



Ing. Ladislav Umbravn

vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Příloha:

- kopie odvolání Obce Němčice
- kopie odvolání Živých Kornic, z.s., včetně 7 příloh

- kopie odvolání 13 vlastníků pozemků, včetně 7 příloh (tyto přílohy jsou shodné s přílohami odvolání Živých Kornic, z.s.)

Obdrží:

účastníci řízení podle § 85 odst.1 písm.a) stavebního zákona - žadatel (doručenky) :

Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ 659 93 390, Na Pankráci 546/56, Nusle, 145 05 Praha 4, které zastupuje HBH Projekt spol. s r.o., IČ 449 61 944, Kabátníkova 216/5, Ponava, 602 00 Brno

účastníci řízení podle § 85 odst.1 písm.b) stavebního zákona - obec, na jejímž území má být požadovaný záměr uskutečněn (doručenky) :

Město Litomyšl, Bří Šťastných 1000, 570 20 Litomyšl (současně účastník řízení podle § 85 odst.2 písm.a) stavebního zákona)

Obec Sedliště, Sedliště 46, 570 01 Litomyšl (současně účastník řízení podle § 85 odst.2 písm.a) stavebního zákona)

Obec Němčice, Němčice 107, 561 18 Němčice (současně účastník řízení podle § 85 odst.2 písm.a) stavebního zákona)

Obec Bohuňovice, Bohuňovice 13, 570 01 Litomyšl

účastníci řízení podle § 85 odst.2 písm.a) stavebního zákona – vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě (doručení veřejnou vyhláškou) :

Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, 530 02 Pardubice

Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 500 03 Hradec Králové

Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3

ČEPS, a.s., Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10

ČEZ Distribuce, a.s., Guldenerova 2577/19, 326 00 Plzeň

CETIN a.s., Českomoravská 2510/19, Libeň, 190 00 Praha 9

GridServices, s.r.o., Plynárenská 499/1, Zábřovice, 602 00 Brno

VHOS a.s., Nádražní 1430/6, 571 01 Moravská Třebová

Skupinový vodovod Bohuňovice, Bohuňovice 13, 570 01 Litomyšl

Česká spořitelna, a.s., Olbrachtova 1929/62, 140 00 Praha 4

Sberbank CZ, a.s., U Trezorky 921/2, Jinonice, 158 00 Praha 5

MONETA Money Bank, a.s., Vyskočilova 1422/1b, Michle, 140 00 Praha 4

Okresní správa sociálního zabezpečení Ústí nad Orlicí, Smetanova 43, 562 01 Ústí nad Orlicí

Finanční úřad pro Pardubický kraj, Boženy Němcové 2625, 530 02 Pardubice

Alena Kličková, Dolní Sloupnice 11, 565 53 Sloupnice, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

Miloslava Kroftová, Klácelova 9, 560 02 Česká Třebová, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

Tomáš Židek, Kornice 23, 570 01 Litomyšl, nezletilý – zast. zákonným zástupcem otcem Jaroslavem Židkem, Kornice 23, 570 01 Litomyšl

Václav Židek, Kornice 23, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

Jiří Drobný, Družstevní 84, Zahájí, 570 01 Litomyšl

Jiří Dvořák, Kornice 31, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

Ing. Luboš Chaloupka, Kornice 48, 570 01 Litomyšl

Věra Chaloupková, Kornice 48, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

Václav Juva, Kornice 17, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

Marta Pletichová, Pomezí 383, 569 71 Pomezí, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

František Süsser, Smikova 830/14, Černý Most, 198 00 Praha 9

Miroslav Süsser, Kornice 9, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

Josef Kvapil, Kornice 49, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se

sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor
 Jan Vostřel, Kornice 62, 570 01 Litomyšl
 František Ludvíček, Bohuňovice 35, 570 01 Litomyšl
 Vladimír Toman, Kornice 11, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor
 Libuše Tmějová, Kornice 8, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor
 Ing. Bohuslav Limberský, Kornice 3, 570 01 Litomyšl
 Ilona Hanusová, Nová Sídla 35, 570 01 Litomyšl
 Ing. Jiří Lux, Vlkov 89, Záhradí, 570 01 Litomyšl
 Josef Nádvorník, Vidlatá Seč 43, 570 01 Litomyšl
 Lukáš Tmej, Chotěnov 9, 570 01 Litomyšl
 Martin Tmej, Chotěnov 9, 570 01 Litomyšl, nezletilý – zast. zákonným zástupcem otcem Pavlem Tmejem, Chotěnov 9, 570 01 Litomyšl
 Pavel Tmej, Chotěnov 9, 570 01 Litomyšl
 Kateřina Tmejová, Chotěnov 9, 570 01 Litomyšl - nezletilá zast. zákonným zástupcem otcem Pavlem Tmejem, Chotěnov 9, 570 01 Litomyšl
 Jindřich Kvapil, Družstevní 180, Zahájí, 570 01 Litomyšl
 Stanislava Kvapilová, Družstevní 180, Zahájí, 570 01 Litomyšl
 Ladislav Jilg, Němčice 8, 561 18 Němčice
 Ludmila Jilgová, Němčice 8, 561 18 Němčice
 Římskokatolická farnost - proboštsví Litomyšl, Šantovo nám. 183, Litomyšl-Město, 570 01 Litomyšl
 Zemědělské družstvo chovatelů a pěstitelů Litomyšl, Zahájská 369, Zahájí, 570 01 Litomyšl
 Zemědělské družstvo se sídlem ve Sloupnici, Dolní Sloupnice 134, 565 53 Sloupnice
 Ludmila Doleželová, Horníkova 2062/28, Líšeň, 628 00 Brno
 Ing. Petr Mareš, A. Tomička 59, Lány, 570 01 Litomyšl
 Marcela Marešová, A. Tomička 59, Lány, 570 01 Litomyšl
 Jiří Pekař, Zahájská 30, Zahájí, 570 01 Litomyšl
 Iva Pekařová, Mařákova 1115, Litomyšl-Město, 570 01 Litomyšl
 Jaromír Pauliš, U nádraží 98, 533 72 Moravany
 Ing. Hana Kundrátová, Kaňkovského 1236/12, Kobilisy, 182 00 Praha 8
 Ing. Luboš Dostál, Újezdec 56, 570 01 Litomyšl
 Mgr. Barbora Dostálová, Újezdec 56, 570 01 Litomyšl
 Lubomír Sýkora, Republikánská 403, 335 61 Spálené Poříčí
 Marek Sýkora, U Křížku 935, 330 27 Vejprnice
 Zbyněk Sýkora, Heyrovského 479/54, Doudlevice, 301 00 Plzeň
 Andrea Sýkorová, Vrážné 2, 331 01 Pláně
 Ing. Josef Janeček, Na Lánech 95, Lány, 570 01 Litomyšl
 Marie Marousková, Na Lánech 94, Lány, 570 01 Litomyšl
 Ing. Jiří Tmej, J. Formánka 199, Zahájí, 570 01 Litomyšl
 Ing. Jaroslav Tměj, Na Lánech 81, Lány, 570 01 Litomyšl
 Jan Faltys, Družstevní 73, Zahájí, 570 01 Litomyšl
 Ing. Eva Vaňková, Na Lánech 78, Lány, 570 01 Litomyšl
 MUDr. Marie Hušková, A. Sautera 128, Lány, 570 01 Litomyšl
 Ing. Jan Janeček, Na Lánech 97, Lány, 570 01 Litomyšl
 Jiří Janeček, A. Sautera 149, Lány, 570 01 Litomyšl
 MUDr. Josef Janeček, Stakorská 132/18, 293 06 Kosmonosy
 Mgr. Hana Půlpánová, V Údolí 701, 582 63 Ždírec nad Doubravou
 Tomáš Hašpl, Za Sokolovnou 615, 549 32 Velké Poříčí
 Helena Michalová, U Starého hřbitova 1947, 560 02 Česká Třebová
 Mgr. Hana Myšková, 28. října 885/29, 789 01 Zábřeh
 Ing. Vladimír Pavliš, Němčice 152, 561 18 Němčice
 Lubomír Novák, Na Lánech 25, Lány, 570 01 Litomyšl
 Eva Louvarová, Klopina 100, 789 73 Klopina
 Marie Nováková, Na Lánech 25, Lány, 570 01 Litomyšl

AGRO 2000 s.r.o., M. Horákové 390, Týn, 674 01 Třebíč
Milan Novák, K Zeleným domkům 683/24b, Kunratice, 148 00 Praha 4, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor
Milan Novák, K Zeleným domkům 683/24b, Kunratice, 148 00 Praha 4
Jiřina Dopitová, Žebětínská 420/82, Kohoutovice, 623 00 Brno
Jiří Vašek, Sedliště 44, 570 01 Litomyšl
Andrea Vašková, Sedliště 44, 570 01 Litomyšl
Vladimíra Jandíková, Sedliště 57, 570 01 Litomyšl
Květoslava Hurychová, Sedliště 36, 570 01 Litomyšl
Alena Süsserová, Kornice 9, 570 01 Litomyšl
Petr Soukup, Sedliště 69, 570 01 Litomyšl
Irena Soukupová, Sedliště 69, 570 01 Litomyšl
Jana Valíčková, Sedliště 9, 570 01 Litomyšl
Miroslav Kopecký, Sedliště 40, 570 01 Litomyšl
Marie Kopecká, Sedliště 40, 570 01 Litomyšl
Dagmar Horská, Ludmily Jandové 1240, Litomyšl-Město, 570 01 Litomyšl
Jaromír Mareš, Komenského nám. 1039, Litomyšl-Město, 570 01 Litomyšl
Zdeněk Podešva, Sedliště 13, 570 01 Litomyšl
Miloslava Benešová, Řidký 4, 570 01 Litomyšl
Mgr. Jarmila Vopátková, Jateční 163, Zahájí, 570 01 Litomyšl
Zemědělské obchodní družstvo Sedliště, Sedliště 73, 570 01 Litomyšl
Jaromír Novák, Sedliště 60, 570 01 Litomyšl
Eva Hokrová, Na rovnosti 2691/19, Žižkov, 130 00 Praha 3
Pavel Štykar, Ruská 460/18, Vršovice, 101 00 Praha 10
Miloš Macek, Sedliště 71, 570 01 Litomyšl
Mgr. Vlasta Macková, Sedliště 71, 570 01 Litomyšl
Václav Sedláček, Sedliště 14, 570 01 Litomyšl
Jaroslava Sedláčková, Sedliště 14, 570 01 Litomyšl
Ing. Jiří Novák, Dostihová 1272, Svítkov, 530 06 Pardubice
Marek Bis, Kornice 28, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor
Vít Veselý, Horní Sloupnice 352, 565 53 Sloupnice
Marcela Jůzová, Strakovská 1090, Litomyšl-Město, 570 01 Litomyšl
Miloš Kerhart, Puškinova 514, Choceňské Předměstí, 566 01 Vysoké Mýto
Marta Venglářová, Provaznická 1532/9, Hrabůvka, 700 30 Ostrava
Michal Süsser, Kornice 9, 570 01 Litomyšl
Jan Kovář, Sedliště 3, 570 01 Litomyšl
Božena Kovářová, Sedliště 3, 570 01 Litomyšl
Pavel Moravec, Kornice 38, 570 01 Litomyšl
Štefánia Moravcová, Kornice 38, 570 01 Litomyšl
Věra Dřínovská, Široký Důl 22, 572 01 Polička
Eva Křemenáková, Benátky 102, 570 01 Litomyšl
Jana Pastrňková, Poříčí u Litomyše 47, 570 01 Litomyšl
Václav Pechanec, Poříčí u Litomyše 125, 570 01 Litomyšl
Anna Sýkorová, Jetelová 2864/4, Záběhlice, 106 00 Praha 10
Marie Špitálníková, Pod Holým vrchem 2499, 470 01 Česká Lípa
Marie Bubnová, Nové Hrady 60, 53945 Nové Hrady
Zdeněk Hurych, Sedliště 36, 570 01 Litomyšl
Marie Veselíková, Dolní Újezd 39, 569 61 Dolní Újezd u Litomyše
Milena Vašinová, Horní Sloupnice 52, 565 53 Sloupnice
Josef Karlík, Němčice 83, 561 18 Němčice
Ing. Josef Jílek, Hrušová 109, 565 55 Hrušová
Miroslav Jílek, Bohuňovice 59, 570 01 Litomyšl
Ing. Jan Vaňous, Bažantnice 134, Podklášteří, 674 01 Třebíč

Marie Šilarová, Králická 444, Žichlínské Předměstí, 563 01 Lanškroun
Ing. Věra Chamasová, Libčická 312/29, Čimice, 181 00 Praha 8
Ing. Jaromír Schubert, Budovatelů 3398/14, 466 01 Jablonec nad Nisou
Mgr. Jaroslava Schubertová, Arbesova 22, Hostovice, 400 02 Ústí nad Labem
Biskupství královéhradecké, Velké náměstí 35/44, 500 03 Hradec Králové
Jan Chamas, Libčická 312/29, Čimice, 181 00 Praha 8

účastník řízení podle § 9c odst.3 písm.b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (doručení veřejnou vyhláškou) :

Živé Kornice, z.s., Kornice 10, 570 01 Litomyšl, zast. Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem, se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

účastníci řízení podle § 85 odst.2 písm.b) stavebního zákona – osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno; v souladu s § 87 odst.3 stavebního zákona se tyto účastníci identifikují označením pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí (doručení veřejnou vyhláškou) :

st.p.134, st.p.150, parc.č.632, 633, 639/1, 640/2, 641/2, 641/3, 641/4, 644, 649, 659, 653/2, 653/3, 656/2, 663, 668/1, 673, 683, 684, 773/2, 775 v katastrálním území Bohuňovice u Litomyšle;

st.p.2, st.p.78, st.p.116, st.p.125, parc.č. 86, 87/3, 88, 89/3, 89/6, 89/7, 128, 137/1, 137/2, 137/3, 140, 160, 185, 186, 189, 226, 229/1, 231, 236/2, 257/4, 262/1, 263, 268/1, 300/2, 314, 315/1, 316, 319, 332/2, 477, 481, 487, 490, 494/1, 497/1, 500/1, 500/4, 506/3, 518/2, 527, 528/2, 529, 536, 537, 542/1, 551, 553/2, 555/1, 557/1, 562/2, 564/2, 568, 572, 573/2, 574/2, 574/3, 577, 581, 583/1, 584/2, 587, 590, 592/1, 592/2, 615, 647/1, 647/2, 650, 657, 660/1, 660/4, 660/5, 660/11, 660/13, 661/3, 678/4, 686/1, 686/2, 686/3, 688/2, 692, 694/2, 697, 701, 710/1, 710/2 v katastrálním území Sedliště u Litomyšle;

st.p.29, st.p.32, st.p.33, st.p.85, st.p.90, parc.č.21, 22/1, 29, 32, 33/1, 169/2, 168/4, 177/4, 177/5, 177/6, 179, 185/1, 185/2, 192, 213, 219, 220, 221/1, 221/2, 223/1, 244, 246, 254/2, 255, 256, 257/2, 259, 270/1, 271, 276/4, 276/5, 276/6, 278, 279/1, 281/1, 284, 285, 295, 296, 302/1, 303, 306, 308/1, 308/3, 309, 318/1, 318/2, 318/3, 320/1, 320/2, 321/1, 322/1, 325, 331/2, 331/3, 335, 337/3, 350, 351/1, 351/2, 351/3, 351/4, 351/8, 351/9, 351/10, 351/11, 351/13, 351/14, 351/15, 351/16, 351/17, 351/18, 351/19, 351/20, 351/21, 359/1, 360/1, 360/2, 361, 374, 375/2, 376, 377/1, 377/2, 388, 389/1, 390, 395, 400/3, 401/3, 401/4, 401/5, 401/6, 402/2, 406, 407/2, 408, 411/2, 412/2, 412/11, 412/12, 412/27, 412/28, 412/29, 412/31, 412/42, 412/43, 416/3, 416/8, 420/2, 425/1, 425/2, 428, 429/7, 431, 432/4, 434, 437, 439, 446, 447 v katastrálním území Kornice;

st.p.138, st.p.383, st.p.384, parc.č.303, 305, 306, 307/1, 307/2, 308/1, 310/1, 365/2, 365/3, 366/1, 366/2, 366/3, 366/4, 367/2, 367/3, 367/4, 368, 402/1, 403, 406/1, 406/2, 406/3, 406/4, 411, 412, 418/1, 418/2, 418/3, 419, 420/1, 423/1, 423/2, 426, 427, 1600, 1603/1, 1603/2, 1709 v katastrálním území Němčice u České Třebové;

parc.č.296/1, 300/1, 300/2, 309/2, 309/3, 309/4, 309/6, 309/7, 309/8, 309/9, 309/15, 309/16, 309/18, 310/2, 310/3, 312, 313/1, 323, 324, 325/2, 325/5, 336, 337, 346/11, 346/12, 346/13, 351, 352, 362/2, 362/3, 363/2, 363/3, 363/4, 364/1, 364/2, 364/3, 365/1, 365/2, 366/1, 367/1, 367/2, 370, 371, 372/1, 373/1, 421, 422, 423/1, 429/5, 429/7, 430/5 v katastrálním území Lány u Litomyšle;

parc.č.1967, 1971, 1975, 1978/1, 1978/2, 1980/1, 1980/2, 1981, 1990/1, 1990/2, 1991, 1993/1, 1993/2, 1995/3, 1966/1, 2069, 2070, 2071/1, 2076/1, 2081, 2106/13, 2107/2, 2107/3, 2114/1, 2114/2, 2116, 2118, 2119/1, 2120, 2122, 2125, 2127, 2129, 2132, 2172/17, 2172/18, 2240/3, 2242, 2253/1, 2253/5 v katastrálním území Litomyšl

k vyvěšení na úřední desce :

- Krajský úřad Pardubického kraje, elektronická deska, Komenského náměstí 120, Pardubice
- Obecní úřad Němčice, Němčice 107, 561 18 Němčice
- Obecní úřad Sedliště, Sedliště 46, 570 01 Litomyšl
- Obecní úřad Bohuňovice, Bohuňovice 13, 570 01 Litomyšl
- Městský úřad Litomyšl, Bří Šťastných 1000, 570 20 Litomyšl

Toto vyrozumění musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce, současně se zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. Po uplynutí zákonné lhůty bude vráceno zpět na Krajský úřad Pardubického kraje v Pardubicích, odbor dopravy a silničního hospodářství, oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti s vyznačením doby vyvěšení a sejmutí. Rozhodující pro právní účinky doručení je vyvěšení na úřední desce správního úřadu, který písemnost doručuje.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Razítko a podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí vyrozumění na úřední desce a současně zveřejnění způsobem umožňující dálkový přístup.

Vyřizuje: oprávněná úřední osoba Iveta Hanušová
Telefon: 466026162
E-mail: iveta.hanusova@pardubickykraj.cz

**Věc: územní řízení o umístění stavby D35 Litomyšl – Janov, I. etapa
- odvolání účastníka řízení spolku Živé Kornice**

Dne 14. 1. 2021 podal spolek Živé Kornice, se sídlem Kornice 10, Litomyšl, IČO 22815082 (dále jen „Spolek“) odvolání proti územnímu rozhodnutí o umístění stavby D35 Litomyšl – Janov, I. etapa ze dne 15. 12. 2020, sp. zn. 85837/2019, č. j. 84408/2020 zveřejněno veřejnou vyhláškou.

Podané odvolání Spolek na základě výzvy krajského úřadu ze dne 18. 1. 2021 doplňuje tak, že napadá a domáhá se zrušení rozhodnutí v celém rozsahu a dále doplňuje důvody odvolání, tedy informace o tom, v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo:

- 1) Spolek zásadně nesouhlasí s podmínkou územního rozhodnutí č. 3, která umožňuje náhradní výsadbu za pokácené dřeviny ve vzdálených lokalitách od D35. Vhodné pozemky může Město Litomyšl nebo Pardubický kraj nebo Státní pozemkový úřad poskytnout i v katastru Kornic v blízkosti stavby (a kácených dřevin). Výsadba ve vzdálených lokalitách jde zcela proti smyslu náhradní výsadby, jejímž cílem má být kompenzace ekologické újmy v dotčeném území.
- 2) Spolek nemůže souhlasit s podmínkou územního rozhodnutí č. 40g), která je stanovena na základě požadavku Pardubického kraje neprovádět náhradní výsadbu na pozemcích kraje. V zájmu kraje by mělo být umožnění minimalizace škod způsobených výstavbou dálnice a kácením stromů.
- 3) podmínka č.22) napadeného rozhodnutí je nezákonná pro neurčitost a tím nevykonatelnost. Neurčitost spočívá v použití vágního pojmu „dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav“, který není ani následně uvedenými parametry upřesněn. Dále není stanoveno, dokdy má být projekt vegetačních úprav zpracován a v jakých lhůtách mají být úpravy realizovány. Navíc je žadatelem předložený Plán náhradní výsadby v rozporu s podmínkou územního rozhodnutí č. 22f), která stanoví, že mají být obnoveny (dosázeny) narušené stromové aleje u překládaných komunikací – konkrétně se jedná o stromy podél silnic II/317, II/360 a III/36016. Rozhodnutí je tak v rozporu s podklady, které vedly k jeho vydání.
- 4) Spolek zásadně nesouhlasí s podmínkami územního rozhodnutí č. 14 a 17, které umožňují provést podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum až v rámci dokumentace pro stavební povolení, protože dle výsledků předběžného průzkumu je trasa vedena pod úroveň hladiny spodní vody. V rámci stavebního povolení již nebude možné provést zásadní změny, např. mělčí zářezy, aby nedošlo k ohrožení

- podzemních vod. Uvedený postup je nezákonný, protože probíhá na základě nezákonné změny podmínek stanoviska EIA ze dne 23. 10. 2012 (viz níže).
- 5) podmínka územního rozhodnutí č. 16 je málo konkrétní – nestanovuje přesně „zájmové území“ pro monitoring studní. Určení zájmového území je ponecháno libovůli žadatele. Napadené rozhodnutí je tak nevykonatelné pro svou neurčitost. To způsobuje jeho nezákonnost.
 - 6) podmínka územního rozhodnutí č. 19 řeší nedostatečně ochranu vodního zdroje Bohuňovice, který má stále stanoven jen ochranné pásmo 1. stupně. Pásmo 2. stupně není dosud úmyslně stanoven, protože by bylo nutně v konfliktu se stavbou D35. Dle názoru Spolku musí vydání územního rozhodnutí předcházet stanovení ochranného pásma 2. stupně pro tento vodní zdroj. Tato otázka by měla být řešena jako předběžná a do doby jejího vyřešení má být územní řízení přerušeno. Hledání nového zdroje by mělo být až tou poslední možností.
 - 7) Spolek zásadně nesouhlasí s podmínkou územního rozhodnutí č. 30b, která stanovuje, že nesmí dojít k narušení organizačního uspořádání okolních zemědělských pozemků. Tyto pozemky budou stavbou výrazně dotčeny a bude narušena jejich organizace. Napadené rozhodnutí tak ukládá povinnost, která není splnitelná a je proto v této části nezákonné. Dotčené pozemky budou zásadním způsobem znehodnoceny, protože budou rozpuřeny na velmi malé části, které bude neekonomické obdělávat. Proto Spolek trvá na provedení pozemkových úprav, aby nebyla dotčena práva vlastníků pozemků.
 - 8) není jasné, jakou podobu budou mít protihlukové stěny – podmínka územního rozhodnutí č. 22b) stanoví, že mají být porostlé popínavými rostlinami, podmínka územního rozhodnutí č. 32a), že mají být průhledné. Napadené rozhodnutí je tak vnitřně rozporné a z tohoto důvodu nezákonné. Podmínka 32a) je navíc stanovena na základě starého závazného stanoviska MÚ Litomyšl, do projektu byly později přidány další protihlukové stěny, jejichž podobu stanovisko logicky nemůže stanovovat.
 - 9) stanovení podmínky územního rozhodnutí č. 33 je v rozporu s DÚR – bezejmenný přítok Končinského potoka má být dle DÚR významně upraven. S ohledem na to, že napadeným rozhodnutím se současně ověřuje DÚR, je napadené rozhodnutí vnitřně rozporné a je z tohoto důvodu nezákonné.
 - 10) podmínka územního rozhodnutí č. 35a) je příliš neurčitá, není vůbec jasné, co má znamenat formulace „co nejsnazší realizace MÚK Litomyšl-sever“. Dodržení této podmínky tak není kontrolovatelné ani vynutitelné. Nezohledňuje evidentní konflikt umístění této MÚK s biokoridorem Nedošínský háj – Končiny, jak je veden v EIA. V případě realizace MÚK a přivaděče dojde k úplně jinému (mnohonásobně horšímu) vlivu na krajinný ráz a životní prostředí. Tyto vlivy by měly být posuzovány komplexně (nejednou), protože následný schvalovací proces bude pro přivaděč a MÚK brát jako výchozí stav krajiny a přírody stav po stavbě D35.
 - 11) do podmínek územního rozhodnutí nejsou vůbec zapracovány podmínky z rozhodnutí o výjimce dle § 56 odst. 1 a § 56 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů vydaného dne 5. 12. 2019 Krajským úřadem Pardubice, odbor životního prostředí a zemědělství. Územní rozhodnutí je z tohoto důvodu nezákonné pro rozpor se závazným rozhodnutím dotčeného orgánu.
 - 12) Spolek přikládá jako přílohu č. 1 rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, pobočka Pardubice čj. 52 A 33/2020-62 ze dne 18. 11. 2020. Tato žaloba Spolku proti rozhodnutí o výjimce z ochrany zvláště chráněných živočichů byla sice zmínuta, ale soud se jednak nezabýval problémem dostatečně důkladně (jak dokazuje tvrzení soudu, že Spolek argumentuje pomocí EIA jiné stavby (str. 9), což neodpovídá skutečnosti) a jednak předpokládal, že Spolek podal žalobu předčasně, když jím namítané skutečnosti budou součástí územního řízení. Vydané územní rozhodnutí dokazuje, že obavy Spolku, že se námitkami nebude stavební úřad zabývat, byly oprávněné. Proto se Spolek domnívá, že záležitosti, které soud předpokládal, že budou vyřešeny v územním řízení, měly být skutečně vyřešeny. Jedná se především o toto:

- a. náležitě posoudit trasu biokoridoru navrhovanou spolkem – jak MÚ Litomyšl tak MŽP pouze porovnávali posun evidentně nefunkční trasy chybně vymezené v územním plánu Města Litomyšle s trasou navrženou žadatelem, MÚ Litomyšl neměl možnost seznámit se s trasou navrhovanou spolkem, která je v souladu s EIA, a porovnat tak všechny tři možnosti a nalézt tu skutečně nejlepší variantu. MŽP se ve svém rozhodnutí následně spolehl na názor MÚ Litomyšl.
 - b. vyžádat si novou a důkladnou migrační studii – Spolek nemá možnost nechat si v krátké časové lhůtě, která je dána zákonem pro jeho reakci na podklady vytvořené pro žadatele relevantní odbornou studii, jejíž zpracování by trvalo řadu měsíců, v ideálním případě rok. Spolek však vychází z dobré znalosti okolí své i místního mysliveckého Spolku Švábenice, jehož členové jsou i členy Spolku.
 - c. vyhotovit seznam sázených místních dřevin pro územní řízení nebo alespoň stanovit podmínku, aby byl tento seznam součástí stavebního řízení. Soud nerozhodl, že je tento požadavek Spolku neoprávněný, ale domnívá se, že může být vyřešen v územním a stavebním řízení. Pochybnosti Spolku vycházejí ze zkušenosti se schvalovacími procesy staveb dálnic v ČR, kdy bývá tato problematika pravidelně ignorována.
 - d. vyhotovit seznam setých místních travin pro územní řízení nebo alespoň stanovit podmínku, aby byl tento seznam součástí stavebního řízení. Soud nerozhodl, že je tento požadavek Spolku neoprávněný, ale domnívá se, že může být vyřešen v územním a stavebním řízení. Pochybnosti Spolku vycházejí ze zkušenosti se schvalovacími procesy staveb dálnic v ČR, kdy bývá tato problematika pravidelně ignorována.
- 13) Spolek si je vědom, že územní řízení je řízením návrhovým, přesto považuje za nezbytné kvůli následné správní žalobě seznámit úřad s faktem, že existují jiné varianty stavby. Žadatel dlouhodobě ignoruje požadavky obcí a veřejnosti na vedení dálnice takovým způsobem, který by byl šetrnější ke krajinnému rázu, přírodě, podzemím vodám a v neposlední řadě ekonomicky výhodnější. Spolek přikládá jako přílohu č. 2 dopis Spolku ze dne 16. 8. 2017, jako přílohu č. 3 odpověď ministerstva dopravy z 31. 8. 2017 a jako přílohu č. 4 plány vypracované na podzim 2020 firmou Valbek pro jednání ŘSD s nespokojenými obcemi, spolky a veřejností. Přípomínky Spolku byly dlouhou dobu vyřizovány na různých jednáních obecnými zdůvodněními typu, že je nutno plnit normy a návrhy Spolku by je porušovaly. Svolání odborného výrobního výboru žadatel opakovaně odmítal. Kdyby se tato tvrzení žadatele zakládala na skutečnosti, nevznikla by ani současná podoba DÚR, protože přílohy č. 2 a 3 se týkají první verze DÚR, kdy byla trasa vedena jinudy než v aktuálně posuzované DÚR, tzn. aktuální verze DÚR by byla v roce 2017 nazvána „technicky nemožnou“. Trasa byla nakonec změněna pro rozpor s EIA, technický problém to ve skutečnosti nebyl. Aktuální změny však žadatel opět provedl bez účasti veřejnosti, která byla postavena před hotovou věc. Aktuální DÚR žadatel odmítá upravit, i když plány (příloha 4) dokazují, že je možné za splnění všech norem vybudovat dálnici s menším zásahem do krajinného rázu, bez ohrožení spodních vod a levnější (podstatně menší nutnost manipulace se zeminou). Stavby dálnic jsou ve veřejném zájmu, ve veřejném zájmu je i řádné nakládání s veřejnými prostředky, což současná DÚR neplní.
- 14) umístění záměru se navrhuje na základě aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Pardubického kraje (dále jen „ZÚR PK“), které jsou samy nezákonné a na základě územních plánů města Litomyšl a obce Sedlště, které byly na základě nezákonné ZÚR PK vydány následně. Nezákonost ZÚR PK vyplývá z toho, že:
- a. v rámci aktualizace ZÚR PK byl vybrán koridor 1, v rámci něhož ovšem má být realizována trasa, která je z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území méně příznivá, než trasy v koridoru 2. Koridor byl zpracován a posouzen ve dvou variantách. Varianta 1 (severní) obcházela Kornice ze severní strany, varianta 2 (Sedlště Jih) z jihu. V rámci posouzení vlivů na trvale udržitelný rozvoj území byla doporučena varianta 1. Negativní vlivy konkrétně navrhované trasy na trvale udržitelný rozvoj území jsou výrazně větší, než by mohly být vlivy trasy, kterou by

bylo možné navrhnout v rámci koridoru 2. To znamená, že aktualizace ZÚR vymezením koridoru pro D35 ve variantě 1 vyloučila realizaci trasy, která by byla pro trvale udržitelný rozvoj území příznivější. To není v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

b. výběr varianty koridoru není v aktualizaci ZÚR PK dostatečně odůvodněn. Odůvodnění se žádným způsobem nevypořádává s tím, že v územní studii „Vymezení koridorů pro umístění stavby rychlostní silnice R35 u Litomyšle“, která byla zpracována v roce 2010 společností OPTIMA, vyšel ve všech sledovaných kritériích jako vhodnější koridor ve variantě jižní.

c. v rámci pořizování aktualizace č. 1 ZÚR PK nebyly vyhodnoceny vlivy přivaděčů a MÚK na trvale udržitelný rozvoj území.

Spolek je přesvědčen, že ze shromážděných podkladů vyplývá, že z hlediska trvale udržitelného rozvoje území je vhodnější varianta vedení D35 jižně od obce Sedliště a jižně od Kornic. Proto měla být jako výsledek pořizování aktualizace č. 1 ZÚR PK do územně plánovací dokumentace kraje zpracována varianta 2.

Nezákonnost podkladových ZÚR PK způsobují současně nezákonnost napadeného rozhodnutí. Na tom nic nemění ani správním orgánem zmíněná presumpce správnosti veřejnoprávních aktů. Spolek bude nezákonnost ZÚR PK následně namítat ve správní žalobě. Z výše uvedených důvodů namítá Spolek rovněž nezákonnost závazného stanoviska MěÚ Litomyšl ze dne 9. 7. 2019, č. j. 058992/2019.

15) námitka Spolku č. 3 nebyla vypořádána řádně, nebylo reagováno na všechny body námítky. Napadené rozhodnutí je tak nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

16) stavba je umístěna v rozporu se ZÚR PK, a to konkrétně v tom, že:

- a. nezajišťuje ochranu krajinného rázu a jeho pozitivních znaků, neeliminuje negativní dopady do krajinného rázu, což je v rozporu s bodem (06) písm. b) a bodem (116) písm. j) ZÚR PK,
- b. nenapojuje města východní části kraje na D35, což je v rozporu s bodem (05) písm. e) ZÚR PK,
- c. není zajištěna ochrana a hospodárné využití ZPF, což je v rozporu s bodem (133) písm. a) ZÚR PK.

17) Spolek v námitkách v průběhu správního řízení požadoval, aby pokud nedojde k celkové změně trasy na variantu dříve označovanou Sedliště – Jih, byla dálnice D35 vedena v trase, která obchází Kornice větším obloukem v rámci koridoru vymezeného a posuzovaného v EIA. Tato trasa posouvá komunikaci dál od obydlených částí severně směrem k lesu (jak požaduje Stanovisko EIA) a umísťuje trasu po většině délky do zářezu. Graficky byla navrhovaná jiná trasa D35 v okolí Kornic vyznačena v příloze č. 5, které byla nedílnou součástí námitek. Slovně lze navrhovanou trasu v okolí Kornic popsat takto:

Směrování:

- v km 53,1 se odděluje od stávající trasy směrem na sever
- v km 55,5 se vrací do stávající trasy
- v nejširším místě oblouku (v km 54,4) je od stávající trasy vzdálena 150 metrů

Niveleta:

- náspy nad Sedliště v km 53,1 až 53,7 podobně jako je u stávající trasy
- zářez v km 53,7 až 54 podobně jako je u stávající trasy
- krátkým náspem v km 54 až 54,3 vysokým 6 m překonává terénní nerovnost
- v km 54,3 až 55,7 je vedena v zářezu
- krátkým náspem v km 55,7 až 56 vysokým 6 m překonává terénní nerovnost
- zářez v km 56 až 57,5 s prudším počátečním stoupáním (cca 2 %), po dosažení poloviční hloubky oproti stávajícímu návrhu (tj. cca 6 m místo 12 m) opět mírnější stoupání (cca 0,5 %)

Objekty:

- nová retenční nádrž v km 54,1
- objekt 07-226 (křížení se silnicí III/36016 v km 55,3) stále řešen mostem nad dálnicí, který je ale díky hlubšímu zářezu dálnice pod ním mnohem méně masivní (vysoký)
- změna objektu 07-208 v km 55,8 na plnohodnotný most nad polní cestou s migrační trasou zvěře

Současně v případě, že by měla být v další fázi výstavby realizována výstavba MÚK Litomyšl-sever, požaduje Spolek její návrat do polohy před rokem 2009 – její posun směrem na západ byl proveden na základě požadavku Města Litomyšle bez možnosti vyjádření dotčené veřejnosti – tj. občanů Kornic a části Němčic – Podrybníka.

Na tuto námitku reagoval stavební úřad pouze tím, že se územní řízení je jen návrhovým řízením. Na této námitce Spolek trvá. Trvá také na části námitky, která se týká požadavku na umístění MÚK Litomyšl – sever.

- 18) námitka Spolku č. 4a nebyla řádně vypořádána, protože se nezabývá trasou navrhovanou Spolkem (tehdy zvaným o. s. Domašice) v rámci EIA, která nebyla nikdy označena za nerealizovatelnou a ve zmíněné studii firmy Optima vyšla jako nejlepší.
- 19) vypořádání námitky Spolku č. 4b nevyvrací obavy Spolku, že následné posuzování přivaděče bude jako výchozí stav brát stav po realizaci D35. Jako výchozí stav by však měl být brán současný stav. Rozdělením stavby na etapy dochází ke zkreslení.
- 20) Spolek trvá na námitce č. 4c, že nejsou posouzeny vlivy odpočívek pro kamiony, jejichž umístění žadatel teprve hledá, protože platí to samé, co pro případ přivaděče (viz bod č. 19).
- 21) vypořádání námitky Spolku č. 4e se nezabývá podstatou námitky, tj. neaktuálností (podceněním) vstupních dat, které pak dávají příliš nízké odhady intenzity budoucí dopravy a z nich se odvíjející předpokládané hlukové zatížení, s čímž souvisí mj. plánovaná protihluková opatření. V této části je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 22) vypořádání námitky Spolku č. 4g je spekulativní, když úřad tvrdí, že maximální kapacity dopravy nemůže být nikdy dosaženo. S ohledem na to, že umísťovaný záměr má povahu veřejně přístupné komunikace, není možné regulovat kapacitu provozu na něm. Zvyšování intenzit dopravy je bohužel faktem a naplnění kapacity záměru tak je reálným předpokladem. Proto musí dojít k posouzení dopadu daného záměru v jeho maximální kapacitě. Protože k němu nedošlo, je posouzení vlivů na životní prostředí a tím i napadené rozhodnutí zatíženo vadou, když nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
- 23) námitka Spolku č. 4h se vztahovala k podmínce EIA pro navazující migrační studie, které mají být zpracované v rámci jednotlivých úseků. Komplexní studie z roku 2009 rychle zastarává, což muselo být zřejmé již při stanovování podmínek pro vypracování navazujících migračních studií. Tyto studie pak tyto obavy zcela jasně naplňují. Napadené rozhodnutí tedy v této části nevychází ze skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
- 24) námitka Spolku č. 4i vychází z faktu, že střety s archeologickými lokalitami nebyly stanoveny na základě soustavného výzkumu (letecké snímkování, povrchové sběry), ale na základě útržkovitých dosavadních znalostí, které vznikaly náhodně.
- 25) námitka Spolku č. 4j nebyla vypořádána konkrétně (po jednotlivých podbodech). V této části je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Spolek trvá na celém jejím znění a požaduje její řádné vypořádání.
- 26) vypořádání námitky Spolku č. 4k se opírá o vyjádření MÚ Litomyšl, které je nezákonné, protože jen potvrzuje předchozí stanoviska, která se však vztahují k jiné podobě stavby.
- 27) námitka Spolku č. 4l vychází z výsledků zmíněné studie firmy Optima, které byly žadatelem záměrně ignorovány. Spolek proto trvá na námitce, že stanovisko EIA chybně vyhodnocuje vlivy na antropogenní systémy.

- 28) vypořádání námítky č. 4m Spolku ve věci křižovatky Řídký vychází pouze ze zápisu z jednání, které však vyhotovil sám žadatel a které Spolek marně rozporoval (viz příloha stanoviska EIA str. 62-63). Chyby v umístění křižovatky na schůzi vysvětleny nebyly, naopak bylo zřejmé, že pro každý účel se použila jiná varianta, která lépe vyhovovala splnění parametrů příslušného účelu.
- 29) vypořádání námítky Spolku č. 4m ve věci přemostění Kornického potoka je nedostatečné – není vůbec reagováno na roli, kterou účelové rozporné řešení hrálo při výběru varianty trasování D35.
- 30) na námitce č. 5 Spolek trvá. Stavební úřad „vyřešil“ všechny požadavky plynoucí ze stanoviska EIA tím, že jejich skutečné řešení odsunul do dalších fází povolovacího procesu. Zejména u námitek pod bodem 5) b., a e. není toto odsunutí možné a zákonné. Podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum může ukázat, že stavba není v navržené podobě realizovatelná. Z hlediska začlenění do krajiny je nezbytné návrh upravit již ve fázi územního řízení, ve kterém se řeší prostorové a směrové parametry záměru. Ty jsou z hlediska začlenění do krajiny nejpodstatnější. V následných řízeních už je nebude možné měnit.
- 31) vypořádání námítky Spolku č. 6 považuje Spolek za chybné a na své námitce trvá. Závazné stanovisko MŽP ze dne 11. 11. 2016 považuje Spolek za nezákonné, protože v rámci tzv. ověřovacího stanoviska není možné původní závazné stanovisko měnit. K argumentaci stavebního úřadu dále Spolek uvádí, že posun podrobného hydrogeologického posudku do fáze stavebního povolení nemůže být chápáno jako výhoda a nelze souhlasit s tvrzením, že podstata podmínky zůstala nezměněna, protože ve stavebním řízení není možné udělat větší změny trasy (směrové i výškové), aby bylo možné negativnímu ovlivnění hydrologických poměrů výrazněji zamezit. Smyslem územního řízení je nalézt vhodnou trasu, což nelze udělat bez důkladné znalosti hydrologických podmínek. Vysvětlení věcného rozporu mezi podmínkami č. 19 (17) a 25 (22) je zcela nedostatečné a účelové – podmínka č. 25 (22) jasně hovoří o zapracování hydrogeologického posudku do dokumentace ve stupni DÚR.
- 32) vypořádání námítky Spolku č. 7 je nedostatečné, protože je jen obecné, nezabývá se věcnou připomínkou Spolku ohledně nereálného poklesu dopravy u Vysokého Mýta. V dotčeném úseku byly ze strany obyvatel Knířova vznášeny námítky týkající se hlukové zátěže, které mohly být „vyřešeny“ snížením odhadů intenzit dopravy. Zmíněné výpočty znečištění v úseku MÚK Litomyšl-sever – MÚK Janov jsou neprozkoumatelné, když prodloužení stanoviska neuvádí, z jakých hodnot intenzity dopravy v daném úseku vychází. Vypořádání námítky týkající se sovy pálené dokazuje nedostatečnost „vlastních zjištění“ oznamovatele. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Spolek proto na znění svých námitek trvá.
- 33) vypořádání námítky Spolku č. 8a je zmatečné – v úvodu stavební úřad tvrdí, že nepovažuje vypořádání podmínek závazného stanoviska EIA za nepravdivé a následně v podstatě souhlasí s tvrzením Spolku, že k žádnému posunu trasy dle podmínky č. 1 nedošlo. Z tohoto důvodu je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost. Navíc vůbec není reagováno na uvedený příklad obdobné situace ze sousedního úseku.
- 34) vypořádání námítky Spolku č. 8c je chybné. Stavební úřad vůbec nepochopil nemožnost přejíždět třímetrovou hráz zemědělskou technikou. Stavební úřad neprovedl možnosti přístupů na pozemky – z navrhovaných polních cest není žádný přístup na pozemky 584/2 a 592/1 v k.ú. Sedliště u Litomyšle. Na další pozemky znemožňují přístup zmíněné hráze. Napadené rozhodnutí tak podmínkám stanoviska EIA nevyhovělo.
- 35) vypořádání námítky Spolku č. 8d je nedostatečné, protože stavební úřad nepochopil jeho podstatu – monitoring pohybu zvěře je prováděn nárazově, což nutně musí přinést zkreslující výsledky. Napadené rozhodnutí tak podmínkám stanoviska EIA nevyhovělo.
- 36) vypořádání námítky Spolku č. 8e je chybné, protože stavební úřad si neověřil informace. Tvrzení v migrační studii o tom, že autoři zapracovali informace od uživatelů honiteb je lživé. Autoři studie si nikdy žádné informace ani nevyžádali. Uživatelé

honitěb jsou členy Spolku. Napadené rozhodnutí tak v uvedené části nevychází z dostatečně zjištěného stavu věci a je v rozporu s obsahem správního spisu. Úřad automaticky věří tvrzením žadatele, resp. zpracovatele studie, a tvrzením Spolku automaticky nevěří. Takový postup je v rozporu se zásadou rovného přístupu k účastníkům řízení.

- 37) vypořádání námítky Spolku č. 8f je nedostatečné – stavební úřad vůbec nereaguje na nedostatečné parametry objektu SO 208 pro migraci zvěře, která je zvyklá v daném území procházet. Navíc se jedná o objekt, který odpovídá trase biokoridoru Nedošínský háj – Končiny, jak byl navržen v EIA. Napadené rozhodnutí je tak v rozporu se shromážděnými podklady a je z tohoto důvodu nezákonné.
- 38) vypořádání námítky Spolku č. 8g je nedostatečné, protože se opírá jen o odsouhlasení dotčeným orgánem MÚ Litomyšl, který však neměl možnost posoudit všechny varianty vedení biokoridoru a vybíral jen mezi dvěma špatnými variantami. Stavební úřad se vůbec nezabývá věcnými připomínkami Spolku – např. tím, jak chce zajistit, aby byl zachován travnatý porost na soukromých pozemcích, které mohou být kdykoliv zorány (na jednom z pozemků se to děje již nyní). Rozhodnutí je tak v rozporu s podmínkami závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016.
- 39) vypořádání námítky Spolku č. 8h je chybné, protože stavební úřad nepochopil, že „bývalé koryto Kornického potoka“, o kterém hovoří Spolek, je něco jiného než stávající koryto Kornického potoka. Stavební úřad prokazuje zásadní neznalost místních poměrů. Podmínka závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016 nebyla splněna.
- 40) vypořádání námítky Spolku č. 8i je chybné, protože nedestruktivní archeologické metody jako letecké snímkování ani nelze technicky provést v úzkém pruhu, který zabere budoucí stavba. Snímkování zabere celý koridor a může probíhat již před vydáním územního rozhodnutí. Archeologický průzkum může vést k požadavkům na změny trasy, což lze nejlépe provést v územním řízení. Územní rozhodnutí musí stanovit podmínky k efektivní ochraně veřejných zájmů. Proto má také stanovit, kdy bude proveden archeologický průzkum. Podmínka závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016 nebyla splněna.
- 41) vypořádání námítky Spolku č. 8j je chybné, trasa nebyla posunuta, ale vrácena do původní trasy dle EIA. Samotný posun z trasy EIA dál od zástavby žadatel odmítl a ani ho neproověřil, i když o to byl žádán Městem Litomyšl. Podmínka závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016 nebyla splněna.
- 42) vypořádání námítky Spolku č. 9 je nedostatečné, protože právě porovnání přístupu žadatele v různých úsecích dokazuje účelovost jeho výkladu podmínek stanoviska EIA. Spolek proto na znění své námítky trvá. Tvrzení stavebního úřadu o tom, že návrh žadatele je optimálním řešením s minimálními dopady na okolí, je hodně odvážné a spíše svědčí o tom, že úřad náležitě neprostudoval návrhy Spolku.
- 43) vypořádání námítky Spolku č. 10 je nedostatečné, stavební úřad si mohl chybějící stanovisko MŽP snadno zajistit v žádosti o součinnost. Spolek ho nyní přikládá jako přílohu č. 6 tohoto odvolání a na svojí námitce trvá.
- 44) vypořádání námítky spolku č. 11 je nedostatečné, Spolek dále žádá provedení hydrogeologického průzkumu již ve fázi DÚR, protože stavební úřad nijak nezdůvodnil, na základě čeho považuje rešerše za dostatečný podklad. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 45) námitka Spolku č. 12 nebyla vůbec vypořádána. Stavební úřad se nevyjádřil k citovaným nebezpečím (ovlivnění vodních zdrojů) ani k návrhu Spolku, jak jim předejít. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 46) vypořádání námítky Spolku č. 13 je nedostatečné, protože umístění dálnice v předchozím úseku má vliv i na trasování v projednávaném úseku Litomyšl-Janov, 1. etapa. Pásmo 2. stupně ochrany vodního zdroje Bohuňovice není dosud úmyslně stanoveno, protože by bylo nutně v konfliktu se stavbou D35 – o čemž svědčí i zmíněné neprojednání návrhů z EIA.

- 47) vypořádání námítky Spolku č. 14 je nedostatečné, protože se spokojuje s obecným konstatováním, vůbec se nezabývá pasportizací studní a jejich ohrožením konkrétními nebezpečími, která Spolek jmenoval už ve své námítce č. 12.
- 48) vypořádání námítky Spolku č. 15 je nedostatečné, protože meliorace budou porušeny stavbou D35 a žadatel by měl navrhnout řešení nápravy na základě odborné studie, nejen na základě svého uvážení. Zadání takové studie by mělo být jednou z podmínek územního rozhodnutí.
- 49) vypořádání námítky Spolku č. 16 je nedostatečné. Stavební úřad se nevyjádřil k nutnosti vydání souhlasu k nakládání s vodami.
- 50) vypořádání námítky Spolku č. 17 je nedostatečné, protože stavební úřad nezdůvodnil, proč považuje pouhé rešerše pedologických průzkumů za dostatečný podklad.
- 51) vypořádání námítky Spolku č. 18 je chybné. Při hledání ploch pro náhradní výsadbu je nutno postupovat aktivně, tj. hledat možnosti náhradní výsadby v blízkosti povoleného kácení. Účelem náhradní výsadby je zmírnění ekologické újmy v území, kde k ní dochází. To však žadatel ani OOP neučinili. Pasivně se spolehli seznamy, které nevznikly pro účel stavby D35. Pardubický kraj ani státní pozemkový úřad nebyl v této věci osloven, OOP se jen dovolává jakési obecné zkušenosti, která nemusí být k tomuto případu relevantní. Ani s Městem Litomyšl nebyly probrány možnosti v místě stavby – především využití pozemků č. 395 a 400/3 v k. ú. Kornice, kde je možné vysázet stromovou alej podél polní cesty. Vůbec nebyli osloveni ani soukromí vlastníci pozemků, po kterých Spolek navrhuje vést biokoridor – jejich pozemky jsou zemědělsky nevyužitelné (břeh pod cestou, bývalé koryto Kornického potoka), takže zde nemusí být obava o dlouhodobou udržitelnost výsadby. Závazné stanovisko ve věci povolení kácení dřevin rostoucích mimo les vydané Odborem životního prostředí Městského úřadu Litomyšl dne 29. 10. 2019, čj. MěÚ Litomyšl 095771/2019, považuje Spolek za nezákonné.
- 52) vypořádání námítky Spolku č. 19a je nedostatečné, stavební úřad zde vyjadřuje jen svůj názor, který však není podložen pozorováním v terénu a pouze důvěřuje názoru žadatele, který si sám zpravoval migrační studii. Rozhodnutí tak nevychází z dostatečných podkladů pro rozhodnutí a z dostatečně zjištěného stavu věci.
- 53) vypořádání námítky Spolku č. 19b je nedostatečné, protože při znalosti území je evidentní, že biokoridor i lokální migrační trasy jsou spojené nádoby. Louky v soukromém vlastnictví, které jsou již dnes částečně zorány, nejsou ani vhodným prostředím pro migraci ani nepředstavují plochu s dostatečnou ekologickou stabilitou. Biokoridor navrhovaný spolkem by byl dostatečně ekologicky stabilní (ale podél polních cest) a zároveň by podporoval migraci zvěře – jak drobných obojživelníků, kteří již nyní vyhledávají mokré prostředí bývalého koryta Kornického potoka, tak větších savců, kteří se pohybují většinou ve směru západ-východ, tj. kopírují trasu D35 a z velké části i zmíněné bývalé koryto Kornického potoka a souběžnou polní cestu. Rozhodnutí se tak neopírá o dostatečně zjištěný stav věci a současně odporuje podmínkám stanoviska EIA.
- 54) námitka Spolku č. 19c není vůbec vypořádána. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 55) vypořádání námítky Spolku č. 20 je nedostatečné, protože vůbec nebere v úvahu přístup na pozemky. Vysázení keřů na hrázích nebude možné, pokud má být umožněn přístup na pozemky přes hráze (což je ovšem prakticky nemožné – viz námitka č. 34). Napadené rozhodnutí je tak vnitřně rozporné a současně nesplňuje podmínky stanoviska EIA.
- 56) vypořádání námítky Spolku č. 21 je nedostatečné, protože se odvolává na možnost samostatného přezkoumání, ale toto samostatné přezkoumání dopadlo tak, že namítané záležitosti mají být řešeny v územním řízení (viz námitka č. 12).
- 57) námitka Spolku č. 22 je vypořádána chybně, když tvrdí, že objekty řad 100 a 200 vyhoví požadovanému osazení pletivových bariér, protože plány těchto objektů žádné bariéry neobsahují. Rozhodnutí je proto v rozporu s obsahem spisu a současně nesplňuje podmínky podkladového rozhodnutí. Stavební úřad se vůbec nevyjadřuje

k návrhu Spolku na ekonomicky výhodné spojení protihlukových stěn s bariérami pro sovy pálené, na jiných místech se přitom nutnosti vynakládat veřejné prostředky hospodárně dovolává. V této části je rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

- 58) námitka Spolku č. 23 je vypořádána chybně, jak již bylo zdůvodněno v námitce č. 53. Spolek s přihlédnutím k zmíněné definici, že prvky ÚSES mají propojovat shodné typy společenstev, nemůže souhlasit s názorem, že je možné projektovat propojení vlhkých lesních porostů přes velké lány polí nebo přes rozsáhlé intenzivně hospodářsky obhospodařované a občas orané louky. Rozhodnutí je proto v rozporu s podmínkami stanoviska EIA.
- 59) námitky Spolku č. 24a až 24c jsou vypořádány chybně, když se stavební úřad odvolává obecně na sofistikovaný matematický model určování intenzit dopravy. Tento model však evidentně selhává, jak dokazují námitky Spolku, který na nich musí trvat. Rozhodnutí nereaguje věcně na podané námitky a je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 60) námitky Spolku č. 24d a 24e jsou vypořádány chybně, když stavební úřad tvrdí, že hluk z ostatních komunikací úroveň hluku v Kornicích neovlivní. Tento názor úřadu není ničím podložen, jedná se o pouhou nereálnou domněnku, která odporuje i aktuální situaci, kdy je v Kornicích slyšet doprava ze stávající silnice I/35. Rozhodnutí proto nevychází z dostatečně zjištěného stavu věci.
- 61) námitka Spolku č. 24f je vypořádána nedostatečně, když neuvádí, odkud pochází zmíněná informace stavebního úřadu o délce úseků, z kterých bylo počítáno s hlukem, ani zdůvodnění proč bylo (pokud bylo) započítáno právě 7000 resp. 5500 m. V této části je rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 62) námitka Spolku č. 24h je vypořádána nedostatečně. Odvolávat se na možnosti pozdějšího přezkumu jen naivní. Stavební úřad na jiných místech popřává sluchu zkušenostem z jiných míst (viz to, že kraje a stát se údajně nestarají o vysazenou zeleň po uplynutí povinně stanovené lhůty), ale zde se zkušenostem z jiných míst brání – viz např. kolaudace Pražského okruhu (D0) u Jesenice, kde nebyly PHS dobudovány ani po měření dokazujícím překročení hlukových limitů. Překročení v těchto místech přitom správně spočítala ve své hlukové studii firma AKON, která spolupracuje se spolkem i na tomto úseku D35.
- 63) námitka Spolku č. 25 je vypořádána chybně. Hlukové studie jsou sice zatíženy nejistotou, ale různě velkou podle použitých metod. Hlukové studie zadávané pro žadatele obecně trpí používáním nepřesných metod, podceněním intenzit dopravy, odrazivosti terénu apod. Hygienická stanice by měla být schopná tyto úmyslné chyby odhalovat, jinak ve své funkci selhává. Spolek proto musí trvat na své připomínce.
- 64) Z důvodů uvedených výše pod body 59) – 63) Spolek rovněž namítá, že je nezákonné závazné stanovisko Krajského hygienické stanice Pardubického kraje ze dne 6. 9. 2019, zn. KHSPA 12462/2019/HOK-Sy
- 65) námitka Spolku č. 26 je vypořádána chybně, protože vychází z matematického modelu, který evidentně selhává (viz námitka č. 59). Spolek musí na své námitce trvat.
- 66) námitka Spolku č. 27 je vypořádána chybně. Není možné považovat provedené změny za malé – došlo k posunu trasy, ke změně nivelety, jinému umístění zářezů a násypů a k navržení zcela nového mohutného násypu pro silnici III/36016. Podoba protihlukových stěn je nejasná (viz námitka č. 8), takže vydání nového stanoviska ke krajinnému rázu mohlo zamezit následným rozporům v územním rozhodnutí. Vydání nového stanoviska není nevhodné ve srovnání s prací a časem, který je potom nutno věnovat obhajobě na začátku odbyté povinnosti.
- 67) námitky Spolku č. 28 a 29 jsou vypořádány nedostatečně, protože úřad ani OOP vůbec nereaguje na fakt, že je možné stavbu realizovat způsobem, který bude do krajinného rázu zasahovat podstatně méně (viz návrh trasy v námitce č. 17 nebo plány v příloze č. 4). S návrhy Spolku byl OOP seznámen již v předchozích řízeních a mohl stanovit takové podmínky svého nového stanoviska (které nakonec vůbec nevydal), aby byly návrhy na šetrnější začlenění tělesa dálnice do krajiny uskutečněny. Spolek proto

- namítá nezákonnost závazného stanoviska Městského úřadu Litomyšl ze dne 4. 7. 2017, č. j. 35714/2017 k zásahu do krajinného rázu.
- 68) námitka Spolku č. 30 je vypořádána nedostatečně, nepotřebnost vizualizace není dostatečně zdůvodněna zvláště ve světle vytrvalého odmítání OOP vydat právoplatné stanovisko k vlivu na krajinný ráz. Zásah do krajinného rázu tak nebyl posouzen na základě dostatečných podkladů a rozhodnutí není založeno na dostatečně zjištěném stavu věci.
- 69) námitka Spolku č. 31 je vypořádána chybně. Zásahy do bezejmenného přítoku Končinského potoka mají být rozsáhlé – viz SO 320. Splnění podmínky o nezasahování do přítoku znamená nemožnost realizace celého objektu SO 320 a navazujících staveb (DUN) odvádějících dešťovou vodu z dálnice. Rozhodnutí je tak vydáno v rozporu se závazným stanoviskem MěÚ Litomyšl ze dne 5. 6. 2017, čj. 28802/2017
- 70) Spolek trvá na námitce nezákonnosti souhlasu Ministerstva životního prostředí ze dne 20. listopadu 2019, č. j. MZP/2019/610/3587 k trvalému a dočasnému odnětí půdy ze ZPF. Souhlas se v rozporu s požadavky zákona o ochraně ZPF nezabývá splněním podmínek pro možnost odnětí půdy I. a II. třídy ochrany ze ZPF, nerespektuje zásady ochrany ZPF, neopírá se o možnost jiného vedení trasy dálnice s menším zásahem do ZPF a neobsahuje vyhodnocení dostupných podkladů pro rozhodnutí.
- 71) námitka Spolku č. 33 je vypořádána chybně. Z předloženého dokladu o oznámení záměru Archeologickému ústavu je možné vyvodit, že žadatel záměr oznámil pro jinou lokalitu, než v které bude uskutečněn. Doklad o oznámení byl možná předložen nadbytečně, ale když se tak stalo, neměl by vzbuzovat oprávněné pochybnosti o dodržení zákona.
- 72) námitka Spolku č. 34 je vypořádána nedostatečně. Není pravda, že navrhované napojení je nejlepším možným, kromě zmiňovaných vlivů na RBK Končinské údolí a jiné ekologicky významné lokality není vyřešeno ani napojení přivaděče v České Třebové, kde by jeho realizace znamenala zahlcení centra města nákladní dopravou. Spolek se domnívá, že napojení Ústí nad Orlicí přes Choceň a České Třebové přes Opatov je zcela dostačující. Navíc je ve hře varianta vedení přivaděče přes Semanín, což by bylo i dopravně nejsmysluplnější, protože by bylo přímo napojeno kontejnerové překladiště v České Třebové. Vzhledem k velké nejistotě, zda bude přivaděč někdy realizován, by neměly být omezovány parametry samotné D35, když případnou budoucí stavbu MÚK Litomyšl-sever zcela nevyloučí – jde především o vedení stavby ve větším sklonu (např. jako je na plánech v příloze č. 4), což umožní snížení náspu a zároveň vedení v zářezu nad hladinou spodní vody. Z těchto důvodů namítá Spolek rovněž nezákonnost závazného stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 17. 10. 2019, zn. 600/2019-910-IPK/7.
- 73) námitka Spolku č. 35a je vypořádána zmatečně. Uvedená chyba v souborné technické zprávě, kterou dostal Spolek od stavebního úřadu k dispozici, skutečně je. Zprávu, kterou Spolek obdržel, přikládá jako přílohu č. 7. Pokud se v dokumentaci, s kterou pracuje stavební úřad, nenachází, pak nebyly spolku předloženy správné podklady. Bylo by tak zasaženo do práva účastníků řízení seznámit se se skutečnými podklady pro rozhodnutí.
- 74) v námitce Spolku č. 35c došlo k překlepu, uvedená chyba je na straně 87 nikoliv 83. Proto Spolek svoji námitku opakuje: „je zde na předchozí odstavce nenavazující text začínající bodem „e)“, takže buď chybí body a) až d) nebo jde o nějaký omylem vložený text, který uvádí účastníky řízení ve zmatek. Spolek neví, jestli se má těmito body zabývat.“
Pokud se chyba v dokumentaci, s kterou pracuje stavební úřad, nenachází, pak nebyly spolku předloženy správné podklady. Zprávu, kterou Spolek obdržel, přikládá jako přílohu č. 7.
- 75) námitka Spolku č. 37 je vypořádána zmatečně – je zmiňováno vybudování DUN a následné zkapacitnění odtoku, což je ale v rozporu s podmínkou územního rozhodnutí č. 33. Rozhodnutí je tak vnitřně rozporné.

- 76) námitka Spolku č. 38 je vypořádána zmatečně – stavební úřad tvrdí, že pozemkové úpravy budou provedeny, ale zároveň tvrdí, že podání žádosti o ně je v kompetenci žadatele. Žadatele nic nenutí tyto úpravy provést, proto Spolek žádá, aby byla stanovena taková podmínka územního rozhodnutí, která by žadateli provedení pozemkových úprav nařizovala a byla mu k tomu stanovena i přiměřená lhůta. Bez pozemkových úprav budou zbytkové pozemky znehodnoceny – bude neekonomické je obdělávat, navíc pozemkové úpravy jsou jedinou možností, která by mohla vyřešit nepřístupnost pozemků kvůli hrázím retenčních nádrží (viz námitky č. 34 a 55).
- 77) námitka Spolku č. 41 je vypořádána chybně. Všechny předpisy a normy plní i dálnice dle plánů v příloze č. 4, není proto možné tvrdit, že jsou vzhledem k morfologii terénu náspy minimalizovány.
- 78) námitka Spolku č. 42 je vypořádána nedostatečně. Konstatuje, že by se měl žadatel snažit o dosažení konsensu. Tomu se blíží plány, které si sám žadatel nechal připravit a které jsou přílohou č. 4 tohoto odvolání. Přesto se žadatel nadále pokouší prosadit v územním řízení trasu, s kterou nesouhlasí dotčené spolky ani majitelé pozemků.
- 79) námitky Spolku č. 43 a 44 jsou vypořádány nedostatečně. Úřad nepočítá s možností, že některý z úseků nezíská potřebná povolení vůbec – což reálně hrozí především v úseku Džbánov-Litomyšl, kde se střetává jeden veřejný zájem s druhým veřejným zájmem (stavba dálnice a ochrana celostátně významného vodního zdroje Pekla). Provizorní napojení projednávaného úseku na stávající komunikace je zcela nereálné. Na východě by provizorní napojení přivedlo dopravu do úzkých ulic centra Litomyšle. Na západě by musel být realizován provizorní obchvat obce Sedliště, protože jinak by cesta na dálnici znamenala velkou zajižďku a nebyla by využívána. A i kdyby sem byla doprava svedena pomocí dopravního značení, znamenalo by to zahlcení Sedliště dopravou a musel by se vybudovat nový most přes Kornický potok, protože ten stávající nemá odpovídající nosnost. To vše by současně znamenalo nutnost nového posouzení EIA, protože takto změněný záměr by zjevně vyvolával dříve neposouzené dopady na životní prostředí.
- 80) napadené rozhodnutí v rozporu s čl. 13.1 normy ČSN 73 6101 neobsahuje návrh bezpečnostních zařízení (např. silniční záchytné systémy, svodidla...). Rozhodnutí je z tohoto důvodu v rozporu s požadavky na bezpečnost silničního provozu. Nezákonné je rovněž podkladové stanovisko Ministerstva vnitra ze dne 31. 7. 2019, č. j. MV-105989-2/OBP-2019, které je pro absolutní nedostatek důvodů současně zcela nepřezkoumatelné.
- 81) závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k ověření změn záměru čj. MZP/2020/710/1906 ze dne 19. 6. 2020 je nedostatečné z následujících důvodů:
- přeložka silnice III/36016 (SO126) je vedena na zbytečně vysokém náspu (D35 je možné vést podstatně hlouběji – a masu náspu je tak možné výrazně snížit – viz plány v příloze č. 4), který znamená další zbytečný zábor zemědělské půdy i výrazný prvek narušující krajinný ráz.
 - změna objektu SO208 má výrazný negativní vliv na migraci zvěře, protože nový mostní objekt umožňuje jen migraci zvěře kategorie C, zatímco most navrhovaný v EIA umožňoval i migraci zvěře kategorie B.
 - stanovisko vůbec nereaguje na přetrasování lokálního biokoridoru z objektu SO208 na objekt SO207.
 - změna č. 9 je popsána velmi zmatečně – dle kilometráže a popisu funkce objektu se nejedná o SO207, ale o SO226. Navíc evidentně nedošlo ze strany MŽP k pochopení změny – dle EIA se mělo jednat o dálniční most nad silnicí III. třídy, v DÚR jde o most silnice III. třídy vedený nad dálnicí. Nejde tedy o rozšíření mostu z důvodu změny kategorie pozemní komunikace. Tato změna souvisí s novým valem (viz bod 81a) – změna by měla pozitivní vliv na životní prostředí a krajinný ráz, kdyby byla dálnice vedena hlouběji.

S ohledem na výše uvedené proto Spolek navrhuje, aby bylo napadené rozhodnutí zrušeno a žádost o vydání územního rozhodnutí byla zamítnuta.

Současně Spolek namítá podjatost všech úředních osob Ministerstva dopravy ČR, když to bylo právě MD ČR, které je aktivním účastníkem řízení – požaduje úpravu dálnice tak, aby byla možná stavba MÚK Litomyšl-sever, a aktivně za použití nepravdivých argumentů se podílelo na prosazování tras navrhovaných žadatelem (viz příloha č. 3). Z toho vyplývá, že na vybudování dálnice má MD ČR velký zájem. Existují tedy důvodné pochybnosti o tom, zda úřední osoby, které jsou v pracovním poměru k MD ČR, mohou věc posoudit nestranně.

Živé Kornice, z. s.
v plné moci Mgr. Vítězslav Dohnal, advokát

**Věc: územní řízení o umístění stavby D35 Litomyšl – Janov, I. etapa
- odvolání vlastníků pozemků**

Dne 14. 1. 2021 podali níže podepsaní vlastníci pozemků dotčených záměrem umístění předmětné stavby (dále jen „vlastníci“) odvolání proti územnímu rozhodnutí o umístění stavby D35 Litomyšl – Janov, I. etapa ze dne 15. 12. 2020, sp. zn. 85837/2019, č. j. 84408/2020 zveřejněno veřejnou vyhláškou.

Podané odvolání vlastníci na základě výzvy krajského úřadu ze dne 18. 1. 2021 doplňují tak, že napadají a domáhají se zrušení rozhodnutí v celém rozsahu a dále doplňují důvody odvolání, tedy informace o tom, v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo:

- 1) vlastníci zásadně nesouhlasí s podmínkou územního rozhodnutí č. 3, která umožňuje náhradní výsadbu za pokácené dřeviny ve vzdálených lokalitách od D35. Vhodné pozemky může Město Litomyšl nebo Pardubický kraj nebo Státní pozemkový úřad poskytnout i v katastru Kornic v blízkosti stavby (a kácených dřevin). Výsadba ve vzdálených lokalitách jde zcela proti smyslu náhradní výsadby, jejímž cílem má být kompenzace ekologické újmy v dotčeném území.
- 2) vlastníci nesouhlasí s podmínkou územního rozhodnutí č. 40g), která je stanovena na základě požadavku Pardubického kraje neprovádět náhradní výsadbu na pozemcích kraje. V zájmu kraje by mělo být umožnění minimalizace škod způsobených výstavbou dálnice a kácením stromů.
- 3) podmínka č.22) napadeného rozhodnutí je nezákonná pro neurčitost a tím nevykonatelnost. Neurčitost spočívá v použití vágního pojmu „dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav“, který není ani následně uvedenými parametry upřesněn. Dále není stanoveno, dokdy má být projekt vegetačních úprav zpracován a v jakých lhůtách mají být úpravy realizovány. Navíc je žadatelem předložený Plán náhradní výsadby v rozporu s podmínkou územního rozhodnutí č. 22f), která stanoví, že mají být obnoveny (dosázeny) narušené stromové aleje u překládaných komunikací – konkrétně se jedná o stromy podél silnic II/317, II/360 a III/36016. Rozhodnutí je tak v rozporu s podklady, které vedly k jeho vydání.
- 4) vlastníci zásadně nesouhlasí s podmínkami územního rozhodnutí č. 14 a 17, které umožňují provést podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum až v rámci dokumentace pro stavební povolení, protože dle výsledků předběžného průzkumu je trasa vedena pod úroveň hladiny spodní vody. V rámci stavebního povolení již nebude možné provést zásadní změny, např. mělčí zářezy, aby nedošlo k ohrožení

- podzemních vod. Uvedený postup je nezákonný, protože probíhá na základě nezákonné změny podmínek stanoviska EIA ze dne 23. 10. 2012 (viz níže).
- 5) podmínka územního rozhodnutí č. 16 je málo konkrétní – nestanovuje přesně „zájmové území“ pro monitoring studní. Určení zájmového území je ponecháno libovůli žadatele. Napadené rozhodnutí je tak nevykonatelné pro svou neurčitost. To způsobuje jeho nezákonnost.
 - 6) podmínka územního rozhodnutí č. 19 řeší nedostatečně ochranu vodního zdroje Bohuňovice, který má stále stanoven jen ochranné pásmo 1. stupně. Pásmo 2. stupně není dosud úmyslně stanoven, protože by bylo nutně v konfliktu se stavbou D35. Dle názoru vlastníků musí vydání územního rozhodnutí předcházet stanovení ochranného pásma 2. stupně pro tento vodní zdroj. Tato otázka by měla být řešena jako předběžná a do doby jejího vyřešení má být územní řízení přerušeno. Hledání nového zdroje by mělo být až tou poslední možností.
 - 7) vlastníci zásadně nesouhlasí s podmínkou územního rozhodnutí č. 30b, která stanovuje, že nesmí dojít k narušení organizačního uspořádání okolních zemědělských pozemků. Tyto pozemky budou stavbou výrazně dotčeny a bude narušena jejich organizace. Napadené rozhodnutí tak ukládá povinnost, která není splnitelná a je proto v této části nezákonná. Dotčené pozemky budou zásadním způsobem znehodnoceny, protože budou rozpuštěny na velmi malé části, které bude neekonomicky obdělávat. Proto vlastníci trvají na provedení pozemkových úprav, aby nebyla dotčena práva vlastníků pozemků.
 - 8) není jasné, jakou podobu budou mít protihlukové stěny – podmínka územního rozhodnutí č. 22b) stanoví, že mají být porostlé popínavými rostlinami, podmínka územního rozhodnutí č. 32a), že mají být průhledné. Napadené rozhodnutí je tak vnitřně rozporné a z tohoto důvodu nezákonné. Podmínka 32a) je navíc stanovena na základě starého závazného stanoviska MÚ Litomyšl, do projektu byly později přidány další protihlukové stěny, jejichž podobu stanovisko logicky nemůže stanovovat.
 - 9) stanovení podmínky územního rozhodnutí č. 33 je v rozporu s DÚR – bezejmenný přítok Končinského potoka má být dle DÚR významně upraven. S ohledem na to, že napadeným rozhodnutím se současně ověřuje DÚR, je napadené rozhodnutí vnitřně rozporné a je z tohoto důvodu nezákonné.
 - 10) podmínka územního rozhodnutí č. 35a) je příliš neurčitá, není vůbec jasné, co má znamenat formulace „co nejsnazší realizace MÚK Litomyšl-sever“. Dodržení této podmínky tak není kontrolovatelné ani vynutitelné. Nezohledňuje evidentní konflikt umístění této MÚK s biokoridorem Nedošínský háj – Končiny, jak je veden v EIA. V případě realizace MÚK a přivaděče dojde k úplně jinému (mnohonásobně horšímu) vlivu na krajinný ráz a životní prostředí. Tyto vlivy by měly být posuzovány komplexně (nejednou), protože následný schvalovací proces bude pro přivaděč a MÚK brát jako výchozí stav krajiny a přírody stav po stavbě D35.
 - 11) do podmínek územního rozhodnutí nejsou vůbec zapracovány podmínky z rozhodnutí o výjimce dle § 56 odst. 1 a § 56 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů vydaného dne 5. 12. 2019 Krajským úřadem Pardubice, odbor životního prostředí a zemědělství. Územní rozhodnutí je z tohoto důvodu nezákonné pro rozpor se závazným rozhodnutím dotčeného orgánu.
 - 12) vlastníci přikládají jako přílohu č. 1 rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, pobočka Pardubice čj. 52 A 33/2020-62 ze dne 18. 11. 2020. Tato žaloba spolku Živé Kornice proti rozhodnutí o výjimce z ochrany zvláště chráněných živočichů byla sice zmítnuta, ale soud se jednak nezabýval problémem dostatečně důkladně (jak dokazuje tvrzení soudu, že Spolek argumentuje pomocí EIA jiné stavby (str. 9), což neodpovídá skutečnosti) a jednak předpokládal, že spolek podal žalobu předčasně, když jím namítané skutečnosti budou součástí územního řízení. Vydané územní rozhodnutí dokazuje, že obavy spolku, že se námitkami nebude stavební úřad zabývat, byly oprávněné. Proto se vlastníci domnívají, že záležitosti, které soud předpokládal, že

budou vyřešeny v územním řízení, měly být skutečně vyřešeny. Jedná se především o toto:

- a. náležitě posoudit trasu biokoridoru navrhovanou spolkem – jak MÚ Litomyšl tak MŽP pouze porovnávali posun evidentně nefunkční trasy chybně vymezené v územním plánu Města Litomyšle s trasou navrženou žadatelem, MÚ Litomyšl neměl možnost seznámit se s trasou navrhovanou spolkem, která je v souladu s EIA, a porovnat tak všechny tři možnosti a nalézt tu skutečně nejlepší variantu. MŽP se ve svém rozhodnutí následně spolehl na názor MÚ Litomyšl.
 - b. vyžádat si novou a důkladnou migrační studii – spolek nemá možnost nechat si v krátké časové lhůtě, která je dána zákonem pro jeho reakci na podklady vytvořené pro žadatele relevantní odbornou studii, jejíž zpracování by trvalo řadu měsíců, v ideálním případě rok. Vlastníci však vychází z dobré znalosti okolí své i místního mysliveckého spolku Švábenice, jehož jsou někteří z nich členy.
 - c. vyhotovit seznam sázených místních dřevin pro územní řízení nebo alespoň stanovit podmínku, aby byl tento seznam součástí stavebního řízení. Soud nerozhodl, že je tento požadavek spolku neoprávněný, ale domnívá se, že může být vyřešen v územním a stavebním řízení. Pochybnosti vlastníků vycházejí ze zkušenosti se schvalovacími procesy staveb dálnic v ČR, kdy bývá tato problematika pravidelně ignorována.
 - d. vyhotovit seznam setých místních travin pro územní řízení nebo alespoň stanovit podmínku, aby byl tento seznam součástí stavebního řízení. Soud nerozhodl, že je tento požadavek spolku neoprávněný, ale domnívá se, že může být vyřešen v územním a stavebním řízení. Pochybnosti vlastníků vycházejí ze zkušenosti se schvalovacími procesy staveb dálnic v ČR, kdy bývá tato problematika pravidelně ignorována.
- 13) vlastníci si jsou vědomi, že územní řízení je řízením návrhovým, přesto považují za nezbytné kvůli následné správní žalobě seznámit úřad s faktem, že existují jiné varianty stavby. Žadatel dlouhodobě ignoruje požadavky obcí a veřejnosti na vedení dálnice takovým způsobem, který by byl šetrnější ke krajinnému rázu, přírodě, podzemím vodám a v neposlední řadě ekonomicky výhodnější. Vlastníci přikládají jako přílohu č. 2 dopis spolku Živé Kornice ze dne 16. 8. 2017, jako přílohu č. 3 odpověď ministerstva dopravy z 31. 8. 2017 a jako přílohu č. 4 plány vypracované na podzim 2020 firmou Valbek pro jednání ŘSD s nespokojenými obcemi, spolky a veřejností. Připomínky spolku byly dlouhou dobu vyřizovány na různých jednáních obecnými zdůvodněními typu, že je nutno plnit normy a návrhy spolku by je porušovaly. Svolání odborného výrobního výboru žadatel opakovaně odmítal. Kdyby se tato tvrzení žadatele zakládala na skutečnosti, nevznikla by ani současná podoba DÚR, protože přílohy č. 2 a 3 se týkají první verze DÚR, kdy byla trasa vedena jinudy než v aktuálně posuzované DÚR, tzn. aktuální verze DÚR by byla v roce 2017 nazvána „technicky nemožnou“. Trasa byla nakonec změněna pro rozpor s EIA, technický problém to ve skutečnosti nebyl. Aktuální změny však žadatel opět provedl bez účasti veřejnosti, která byla postavena před hotovou věcí. Aktuální DÚR žadatel odmítá upravit, i když plány (příloha 4) dokazují, že je možné za splnění všech norem vybudovat dálnici s menším zásahem do krajinného rázu, bez ohrožení spodních vod a levnější (podstatně menší nutnost manipulace se zeminou). Stavby dálnic jsou ve veřejném zájmu, ve veřejném zájmu je i řádné nakládání s veřejnými prostředky, což současná DÚR neplní.
- 14) umístění záměru se navrhuje na základě aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Pardubického kraje (dále jen „ZÚR PK“), které jsou samy nezákonné a na základě územních plánů města Litomyšl a obce Sedliště, které byly na základě nezákonné ZÚR PK vydány následně. Nezákonnost ZÚR PK vyplývá z toho, že:
- a. v rámci aktualizace ZÚR PK byl vybrán koridor 1, v rámci něhož ovšem má být realizována trasa, která je z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území méně příznivá, než trasy v koridoru 2. Koridor byl zpracován a posouzen ve dvou variantách. Varianta 1 (severní) obcházela Kornice ze severní strany, varianta 2 (Sedliště Jih) z jihu. V rámci posouzení vlivů na trvale udržitelný rozvoj území byla

doporučena varianta 1. Negativní vlivy konkrétně navrhované trasy na trvale udržitelný rozvoj území jsou výrazně větší, než by mohly být vlivy trasy, kterou by bylo možné navrhnout v rámci koridoru 2. To znamená, že aktualizace ZÚR vymezením koridoru pro D35 ve variantě 1 vyloučila realizaci trasy, která by byla pro trvale udržitelný rozvoj území příznivější. To není v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

- b. výběr varianty koridoru není v aktualizaci ZÚR PK dostatečně odůvodněn. Odůvodnění se žádným způsobem nevypořádává s tím, že v územní studii „Vymezení koridorů pro umístění stavby rychlostní silnice R35 u Litomyšle“, která byla zpracována v roce 2010 společností OPTIMA, vyšel ve všech sledovaných kritériích jako vhodnější koridor ve variantě jižní.

- c. v rámci pořizování aktualizace č. 1 ZÚR PK nebyly vyhodnoceny vlivy přivaděčů a MÚK na trvale udržitelný rozvoj území.

Vlastníci jsou přesvědčeni, že ze shromážděných podkladů vyplývá, že z hlediska trvale udržitelného rozvoje území je vhodnější varianta vedení D35 jižně od obce Sedliště a jižně od Kornic. Proto měla být jako výsledek pořizování aktualizace č. 1 ZÚR PK do územně plánovací dokumentace kraje zpracována varianta 2.

Nezákonnost podkladových ZÚR PK způsobují současně nezákonnost napadeného rozhodnutí. Na tom nic nemění ani správním orgánem zmíněná presumpce správnosti veřejnoprávních aktů. Vlastníci budou nezákonnost ZÚR PK následně namítat ve správní žalobě. Z výše uvedených důvodů namítají vlastníci rovněž nezákonnost závazného stanoviska MěÚ Litomyšl ze dne 9. 7. 2019, č. j. 058992/2019.

- 15) námitka vlastníků pozemků č. 5 nebyla vypořádána řádně, nebylo reagováno na všechny body námítky. Napadené rozhodnutí je tak nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

- 16) stavba je umístěna v rozporu se ZÚR PK, a to konkrétně v tom, že:

- a. nezajišťuje ochranu krajinného rázu a jeho pozitivních znaků, neeliminuje negativní dopady do krajinného rázu, což je v rozporu s bodem (06) písm. b) a bodem (116) písm. j) ZÚR PK,
- b. nenapojuje města východní části kraje na D35, což je v rozporu s bodem (05) písm. e) ZÚR PK,
- c. není zajištěna ochrana a hospodárné využití ZPF, což je v rozporu s bodem (133) písm. a) ZÚR PK.

- 17) vlastníci v námitkách v průběhu správního řízení požadovali, aby pokud nedojde k celkové změně trasy na variantu dříve označovanou Sedliště – Jih, byla dálnice D35 vedena v trase, která obchází Kornice větším obloukem v rámci koridoru vymezeného a posuzovaného v EIA. Tato trasa posouvá komunikaci dál od obydlených částí severně směrem k lesu (jak požaduje Stanovisko EIA) a umísťuje trasu po většině délky do zářezu. Graficky byla navrhovaná jiná trasa D35 v okolí Kornic vyznačena v příloze č. 5, které byla nedílnou součástí námítek. Slovně lze navrhovanou trasu v okolí Kornic popsat takto:

Směrování:

- v km 53,1 se odděluje od stávající trasy směrem na sever
- v km 55,5 se vrací do stávající trasy
- v nejširším místě oblouku (v km 54,4) je od stávající trasy vzdálena 150 metrů

Niveleta:

- náspy nad Sedliště v km 53,1 až 53,7 podobně jako je u stávající trasy
- zářez v km 53,7 až 54 podobně jako je u stávající trasy
- krátkým náspem v km 54 až 54,3 vysokým 6 m překonává terénní nerovnost
- v km 54,3 až 55,7 je vedena v zářezu
- krátkým náspem v km 55,7 až 56 vysokým 6 m překonává terénní nerovnost

- zářez v km 56 až 57,5 s prudším počátečním stoupáním (cca 2 %), po dosažení poloviční hloubky oproti stávajícímu návrhu (tj. cca 6 m místo 12 m) opět mírnější stoupání (cca 0,5 %)

Objekty:

- nová retenční nádrž v km 54,1
- objekt 07-226 (křížení se silnicí III/36016 v km 55,3) stále řešen mostem nad dálnicí, který je ale díky hlubšímu zářezu dálnice pod ním mnohem méně masivní (vysoký)
- změna objektu 07-208 v km 55,8 na plnohodnotný most nad polní cestou s migrační trasou zvěře

Současně v případě, že by měla být v další fázi výstavby realizována výstavba MÚK Litomyšl-sever, požadují vlastníci její návrat do polohy před rokem 2009 – její posun směrem na západ byl proveden na základě požadavku Města Litomyšle bez možnosti vyjádření dotčené veřejnosti – tj. občanů Kornic a části Němčic – Podrybníka.

Na tuto námitku reagoval stavební úřad pouze tím, že se územní řízení je jen návrhovým řízením. Na této námitce vlastníci trvají. Trvají také na části námitky, která se týká požadavku na umístění MÚK Litomyšl – sever.

- 18) námitka vlastníků č. 6a nebyla řádně vypořádána, protože se nezabývá trasou navrhovanou spolkem Živé Kornice (tehdy zvaným o. s. Domašice) v rámci EIA, která nebyla nikdy označena za nerealizovatelnou a ve zmíněné studii firmy Optima vyšla jako nejlepší.
- 19) vypořádání námitky vlastníků č. 6b nevyvrací jejich obavy, že následné posuzování přivaděče bude jako výchozí stav brát stav po realizaci D35. Jako výchozí stav by však měl být brán současný stav. Rozdělením stavby na etapy dochází ke zkreslení.
- 20) vlastníci trvají na námitce č. 6c, že nejsou posouzeny vlivy odpočívky pro kamiony, jejichž umístění žadatel teprve hledá, protože platí to samé, co pro případ přivaděče (viz bod č. 19).
- 21) vypořádání námitky vlastníků č. 6e se nezabývá podstatou námitky, tj. neaktuálností (podceněním) vstupních dat, které pak dávají příliš nízké odhady intenzity budoucí dopravy a z nich se odvíjející předpokládané hlukové zatížení, s čímž souvisí mj. plánovaná protihluková opatření. V této části je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 22) vypořádání námitky vlastníků č. 6g je spekulativní, když úřad tvrdí, že maximální kapacity dopravy nemůže být nikdy dosaženo. S ohledem na to, že umísťovaný záměr má povahu veřejně přístupné komunikace, není možné regulovat kapacitu provozu na něm. Zvyšování intenzit dopravy je bohužel faktem a naplnění kapacity záměru tak je reálným předpokladem. Proto musí dojít k posouzení dopadu daného záměru v jeho maximální kapacitě. Protože k němu nedošlo, je posouzení vlivů na životní prostředí a tím i napadené rozhodnutí zatíženo vadou, když nebyl zjištěn stav věci o němž nejsou důvodné pochybnosti.
- 23) námitka vlastníků č. 6h se vztahovala k podmínce EIA pro navazující migrační studie, které mají být zpracované v rámci jednotlivých úseků. Komplexní studie z roku 2009 rychle zastarává, což muselo být zřejmé již při stanovování podmínek pro vypracování navazujících migračních studií. Tyto studie pak tyto obavy zcela jasně naplňují. Napadené rozhodnutí tedy v této části nevychází ze skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
- 24) námitka vlastníků č. 6i vychází z faktu, že střety s archeologickými lokalitami nebyly stanoveny na základě soustavného výzkumu (letecké snímkování, povrchové sběry), ale na základě útržkovitých dosavadních znalostí, které vznikaly náhodně.
- 25) námitka vlastníků č. 6j nebyla vypořádána konkrétně (po jednotlivých podbodech). V této části je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Vlastníci trvají na celém jejím znění a požaduje její řádné vypořádání.

- 26) vypořádání námítky vlastníků č. 6k se opírá o vyjádření MÚ Litomyšl, které je nezákonné, protože jen potvrzuje předchozí stanoviska, která se však vztahují k jiné podobě stavby.
- 27) námitka vlastníků č. 6l vychází z výsledků zmíněné studie firmy Optima, které byly žadatelem záměrně ignorovány. Vlastníci proto trvají na námitce, že stanovisko EIA chybně vyhodnocuje vlivy na antropogenní systémy.
- 28) vypořádání námítky vlastníků č. 6m ve věci křižovatky Řídký vychází pouze ze zápisu z jednání, které však vyhotovil sám žadatel a které spolek Živé Kornice marně rozporoval (viz příloha stanoviska EIA str. 62-63). Chyby v umístění křižovatky na schůzi vysvětleny nebyly, naopak bylo zřejmé, že pro každý účel se použila jiná varianta, která lépe vyhovovala splnění parametrů příslušného účelu.
- 29) vypořádání námítky vlastníků č. 6m ve věci přemostění Kornického potoka je nedostatečné – není vůbec reagováno na roli, kterou účelové rozporné řešení hrálo při výběru varianty trasování D35.
- 30) na námitce č. 7 vlastníci trvají. Stavební úřad „vyřešil“ všechny požadavky plynoucí ze stanoviska EIA tím, že jejich skutečné řešení odsunul do dalších fází povolovacího procesu. Zejména u námitek pod bodem 7) b., a e. není toto odsunutí možné a zákonné. Podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum může ukázat, že stavba není v navržené podobě realizovatelná. Z hlediska začlenění do krajiny je nezbytné návrh upravit již ve fázi územního řízení, ve kterém se řeší prostorové a směrové parametry záměru. Ty jsou z hlediska začlenění do krajiny nejpodstatnější. V následných řízeních už je nebude možné měnit.
- 31) vypořádání námítky vlastníků č. 8 považují vlastníci za chybné a na své námitce trvají. Závazné stanovisko MŽP ze dne 11. 11. 2016 považují vlastníci za nezákonné, protože v rámci tzv. ověřovacího stanoviska není možné původní závazné stanovisko měnit. K argumentaci stavebního úřadu dále vlastníci uvádějí, že posun podrobného hydrogeologického posudku do fáze stavebního povolení nemůže být chápán jako výhoda a nelze souhlasit s tvrzením, že podstata podmínky zůstala nezměněna, protože ve stavebním řízení není možné udělat větší změny trasy (směrové i výškové), aby bylo možné negativnímu ovlivnění hydrologických poměrů výrazněji zamezit. Smyslem územního řízení je nalézt vhodnou trasu, což nelze udělat bez důkladné znalosti hydrologických podmínek. Vysvětlení věcného rozporu mezi podmínkami č. 19 (17) a 25 (22) je zcela nedostatečné a účelové – podmínka č. 25 (22) jasně hovoří o zapracování hydrogeologického posudku do dokumentace ve stupni DUR.
- 32) vypořádání námítky vlastníků č. 9 je nedostatečné, protože je jen obecné, nezabývá se věcnou připomínkou ohledně nereálného poklesu dopravy u Vysokého Mýta. V dotčeném úseku byly ze strany obyvatel Knířova vznášeny námitky týkající se hlukové zátěže, které mohly být „vyřešeny“ snížením odhadů intenzit dopravy. Zmíněné výpočty znečištění v úseku MÚK Litomyšl-sever – MÚK Janov jsou neprozkoumatelné, když prodloužení stanoviska neuvádí, z jakých hodnot intenzity dopravy v daném úseku vychází. Vypořádání námítky týkající se sovy pálené dokazuje nedostatečnost „vlastních zjištění“ oznamovatele. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Vlastníci proto na znění svých námitek trvají.
- 33) vypořádání námítky vlastníků č. 10a je zmatečné – v úvodu stavební úřad tvrdí, že nepovažuje vypořádání podmínek závazného stanoviska EIA za nepravdivé a následně v podstatě souhlasí s tvrzením, že k žádnému posunu trasy dle podmínky č. 1 nedošlo. Z tohoto důvodu je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost. Navíc vůbec není reagováno na uvedený příklad obdobné situace ze sousedního úseku.
- 34) vypořádání námítky vlastníků č. 10c je chybné. Stavební úřad vůbec nepochopil nemožnost přejíždět třímetrovou hráz zemědělskou technikou. Stavební úřad neprovedl možnosti přístupů na pozemky – z navrhovaných polních cest není žádný přístup na pozemky 584/2 a 592/1 v k.ú. Sedliště u Litomyše. Na další pozemky znemožňují přístup zmíněné hráze. Napadené rozhodnutí tak podmínkám stanoviska EIA nevyhovělo.

- 35) vypořádání námítky vlastníků č. 10d je nedostatečné, protože stavební úřad nepochopil jeho podstatu – monitoring pohybu zvěře je prováděn nárazově, což nutně musí přinést zkreslující výsledky. Napadené rozhodnutí tak podmínkám stanoviska EIA nevyhovělo.
- 36) vypořádání námítky vlastníků č. 10e je chybné, protože stavební úřad si neověřil informace. Tvzení v migrační studii o tom, že autoři zapracovali informace od uživatelů honiteb je lživé. Autoři studie si nikdy žádné informace ani nevyžádali. Uživatelé honiteb jsou mezi vlastníky pozemků. Napadené rozhodnutí tak v uvedené části nevychází z dostatečně zjištěného stavu věci a je v rozporu s obsahem správního spisu. Úřad automaticky věří tvrzením žadatele, resp. zpracovatele studie, a tvrzením vlastníků automaticky nevěří. Takový postup je v rozporu se zásadou rovného přístupu k účastníkům řízení.
- 37) vypořádání námítky vlastníků č. 10f je nedostatečné – stavební úřad vůbec nereaguje na nedostatečné parametry objektu SO 208 pro migraci zvěře, která je zvyklá v daném území procházet. Navíc se jedná o objekt, který odpovídá trase biokoridoru Nedošínský háj – Končiny, jak byl navržen v EIA. Napadené rozhodnutí je tak v rozporu se shromážděnými podklady a je z tohoto důvodu nezákonné.
- 38) vypořádání námítky vlastníků č. 10g je nedostatečné, protože se opírá jen o odsouhlasení dotčeným orgánem MÚ Litomyšl, který však neměl možnost posoudit všechny varianty vedení biokoridoru a vybíral jen mezi dvěma špatnými variantami. Stavební úřad se vůbec nezabývá věcnými připomínkami vlastníků – např. tím, jak chce zajistit, aby byl zachován travnatý porost na soukromých pozemcích, které mohou být kdykoliv zorány (na jednom z pozemků se to děje již nyní). Rozhodnutí je tak v rozporu s podmínkami závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016.
- 39) vypořádání námítky vlastníků č. 10h je chybné, protože stavební úřad nepochopil, že „bývalé koryto Kornického potoka“, o kterém hovoří vlastníci, je něco jiného než stávající koryto Kornického potoka. Stavební úřad prokazuje zásadní neznalost místních poměrů. Podmínka závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016 nebyla splněna.
- 40) vypořádání námítky vlastníků č. 10i je chybné, protože nedestruktivní archeologické metody jako letecké snímkování ani nelze technicky provést v úzkém pruhu, který zabere budoucí stavba. Snímkování zabere celý koridor a může probíhat již před vydáním územního rozhodnutí. Archeologický průzkum může vést k požadavkům na změny trasy, což lze nejlépe provést v územním řízení. Územní rozhodnutí musí stanovit podmínky k efektivní ochraně veřejných zájmů. Proto má také stanovit, kdy bude proveden archeologický průzkum. Podmínka závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016 nebyla splněna.
- 41) vypořádání námítky vlastníků č. 10j je chybné, trasa nebyla posunuta, ale vrácena do původní trasy dle EIA. Samotný posun z trasy EIA dál od zástavby žadatel odmítl a ani ho neproověřil, i když o to byl žádán Městem Litomyšl. Podmínka závazného stanoviska MŽP ze dne 11. 11. 2016 nebyla splněna.
- 42) vypořádání námítky vlastníků č. 11 je nedostatečné, protože právě porovnání přístupu žadatele v různých úsecích dokazuje účelovost jeho výkladu podmínek stanoviska EIA. Vlastníci proto na znění své námítky trvají. Tvzení stavebního úřadu o tom, že návrh žadatele je optimálním řešením s minimálními dopady na okolí, je hodně odvážné a spíše svědčí o tom, že úřad náležitě neprostudoval návrhy vlastníků.
- 43) vypořádání námítky vlastníků č. 12 je nedostatečné, stavební úřad si mohl chybějící stanovisko MŽP snadno zajistit v žádosti o součinnost. Vlastníci ho nyní přikládají jako přílohu č. 6 tohoto odvolání a na svojí námitce trvají.
- 44) vypořádání námítky vlastníků č. 13 je nedostatečné, vlastníci dále žádají provedení hydrogeologického průzkumu již ve fázi DÚR, protože stavební úřad nijak nezdůvodnil, na základě čeho považuje řešerše za dostatečný podklad. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 45) námitka vlastníků č. 14 nebyla vůbec vypořádána. Stavební úřad se nevyjádřil k citovaným nebezpečím (ovlivnění vodních zdrojů) ani k návrhu vlastníků, jak jim předejít. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

- 46) vypořádání námítky vlastníků č. 15 je nedostatečné, protože umístění dálnice v předchozím úseku má vliv i na trasování v projednávaném úseku Litomyšl-Janov, 1. etapa. Pásmo 2. stupně ochrany vodního zdroje Bohuňovice není dosud úmyslně stanoveno, protože by bylo nutně v konfliktu se stavbou D35 – o čemž svědčí i zmíněné neprojednání návrhů z EIA.
- 47) vypořádání námítky vlastníků č. 16 je nedostatečné, protože se spokojuje s obecným konstatováním, vůbec se nezabývá pasportizací studní a jejich ohrožením konkrétními nebezpečími, která vlastníci konkretizovali už ve své námitce č. 14.
- 48) vypořádání námítky vlastníků č. 17 je nedostatečné, protože meliorace budou porušeny stavbou D35 a žadatel by měl navrhnout řešení nápravy na základě odborné studie, nejen na základě svého uvážení. Zadáání takové studie by mělo být jednou z podmínek územního rozhodnutí.
- 49) vypořádání námítky vlastníků č. 18 je nedostatečné. Stavební úřad se nevyjádřil k nutnosti vydání souhlasu k nakládání s vodami.
- 50) vypořádání námítky vlastníků č. 19 je nedostatečné, protože stavební úřad nezdůvodnil, proč považuje pouhé rešerše pedologických průzkumů za dostatečný podklad.
- 51) vypořádání námítky vlastníků č. 20 je chybné. Při hledání ploch pro náhradní výsadbu je nutno postupovat aktivně, tj. hledat možnosti náhradní výsadby v blízkosti povoleného kácení. Účelem náhradní výsadby je zmírnění ekologické újmy v území, kde k ní dochází. To však žadatel ani OOP neučinili. Pasivně se spolehli seznamy, které nevznikly pro účel stavby D35. Pardubický kraj ani státní pozemkový úřad nebyl v této věci osloven, OOP se jen dovolává jakési obecné zkušenosti, která nemusí být k tomuto případu relevantní. Ani s Městem Litomyšl nebyly probrány možnosti v místě stavby – především využití pozemků č. 395 a 400/3 v k. ú. Kornice, kde je možné vysázet stromovou alej podél polní cesty. Vůbec nebyli osloveni ani soukromí vlastníci pozemků, po kterých spolek Živé Kornice navrhuje vést biokoridor – jejich pozemky jsou zemědělsky nevyužitelné (břeh pod cestou, bývalé koryto Kornického potoka), takže zde nemusí být obava o dlouhodobou udržitelnost výsadby. Závazné stanovisko ve věci povolení kácení dřevin rostoucích mimo les vydané Odborem životního prostředí Městského úřadu Litomyšl dne 29. 10. 2019, čj. MěÚ Litomyšl 095771/2019, považují vlastníci za nezákonné.
- 52) vypořádání námítky vlastníků č. 21a je nedostatečné, stavební úřad zde vyjadřuje jen svůj názor, který však není podložen pozorováním v terénu a pouze důvěřuje názoru žadatele, který si sám zpravoval migrační studii. Rozhodnutí tak nevychází z dostatečných podkladů pro rozhodnutí a z dostatečně zjištěného stavu věci.
- 53) vypořádání námítky vlastníků č. 21b je nedostatečné, protože při znalosti území je evidentní, že biokoridor i lokální migrační trasy jsou spojené nádoby. Louky v soukromém vlastnictví, které jsou již dnes částečně zorány, nejsou ani vhodným prostředím pro migraci ani nepředstavují plochu s dostatečnou ekologickou stabilitou. Biokoridor navrhovaný spolkem Živé Kornice by byl dostatečně ekologicky stabilní (ale podél polních cest) a zároveň by podporoval migraci zvířete – jak drobných obojživelníků, kteří již nyní vyhledávají mokré prostředí bývalého koryta Kornického potoka, tak větších savců, kteří se pohybují většinou ve směru západ-východ, tj. kopírují trasu D35 a z velké části i zmíněné bývalé koryto Kornického potoka a souběžnou polní cestu. Rozhodnutí se tak neopírá o dostatečně zjištěný stav věci a současně odporuje podmínkám stanoviska EIA.
- 54) námitka vlastníků 21c není vůbec vypořádána. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 55) vypořádání námítky vlastníků č. 22 je nedostatečné, protože vůbec nebere v úvahu přístup na pozemky. Vysázení keřů na hrázích nebude možné, pokud má být umožněn přístup na pozemky přes hráze (což je ovšem prakticky nemožné – viz námitka č. 34). Napadené rozhodnutí je tak vnitřně rozporné a současně nesplňuje podmínky stanoviska EIA.

- 56) vypořádání námítky vlastníků č. 23 je nedostatečné, protože se odvolává na možnost samostatného přezkoumání, ale toto samostatné přezkoumání dopadlo tak, že namítané záležitosti mají být řešeny v územním řízení (viz námitka č. 12).
- 57) námitka vlastníků č. 24 je vypořádána chybně, když tvrdí, že objekty řad 100 a 200 vyhoví požadovanému osazení pletivových bariér, protože plány těchto objektů žádné bariéry neobsahují. Rozhodnutí je proto v rozporu s obsahem spisu a současně nesplňuje podmínky podkladového rozhodnutí. Stavební úřad se vůbec nevyjadřuje k návrhu vlastníků na ekonomicky výhodné spojení protihlukových stěn s bariérami pro sovy pálené, na jiných místech se přitom nutnosti vynakládat veřejné prostředky hospodárně dovolává. V této části je rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 58) námitka vlastníků č. 25 je vypořádána chybně, jak již bylo zdůvodněno v námitce č. 53. Vlastníci s přihlédnutím k zmíněné definici, že prvky ÚSES mají propojovat shodné typy společenstev, nemohou souhlasit s názorem, že je možné projektovat propojení vlhkých lesních porostů přes velké lány polí nebo přes rozsáhlé intenzivně hospodářsky obhospodařované a občas orané louky. Rozhodnutí je proto v rozporu s podmínkami stanoviska EIA.
- 59) námítky vlastníků č. 26a až 26c jsou vypořádány chybně, když se stavební úřad odvolává obecně na sofistikovaný matematický model určování intenzit dopravy. Tento model však evidentně selhává, jak dokazují námítky vlastníků, kteří na nich musí trvat. Rozhodnutí nereaguje věcně na podané námítky a je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 60) námítky vlastníků č. 26d a 26e jsou vypořádány chybně, když stavební úřad tvrdí, že hluk z ostatních komunikací úroveň hluku v Kornicích neovlivní. Tento názor úřadu není ničím podložen, jedná se o pouhou nereálnou domněnku, která odporuje i aktuální situaci, kdy je v Kornicích slyšet doprava ze stávající silnice I/35. Rozhodnutí proto nevychází z dostatečně zjištěného stavu věci.
- 61) námitka vlastníků č. 26f je vypořádána nedostatečně, když neuvádí, odkud pochází zmíněná informace stavebního úřadu o délce úseků, z kterých bylo počítáno s hlukem, ani zdůvodnění proč bylo (pokud bylo) započítáno právě 7000 resp. 5500 m. V této části je rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
- 62) námitka vlastníků č. 26h je vypořádána nedostatečně. Odvolávat se na možnosti pozdějšího přezkumu jen naivní. Stavební úřad na jiných místech popřává sluchu zkušenostem z jiných míst (viz to, že kraje a stát se údajně nestarají o vysazenou zeleň po uplynutí povinně stanovené lhůty), ale zde se zkušenostem z jiných míst brání – viz např. kolaudace Pražského okruhu (D0) u Jesenice, kde nebyly PHS dobudovány ani po měření dokazujícím překročení hlukových limitů. Překročení v těchto místech přitom správně spočítala ve své hlukové studii firma AKON, která spolupracuje se spolkem Živé Kornice i na tomto úseku D35.
- 63) námitka vlastníků č. 27 je vypořádána chybně. Hlukové studie jsou sice zatíženy nejistotou, ale různě velkou podle použitých metod. Hlukové studie zadávané pro žadatele obecně trpí používáním nepřesných metod, podceněním intenzit dopravy, odrazivosti terénu apod. Hygienická stanice by měla být schopná tyto úmyslné chyby odhalovat, jinak ve své funkci selhává. Vlastníci proto musí trvat na své připomínce.
- 64) Z důvodů uvedených výše pod body 59) – 63) vlastníci rovněž namítají, že je nezákonné závazné stanovisko Krajského hygienické stanice Pardubického kraje ze dne 6. 9. 2019, zn. KHSPA 12462/2019/HOK-Sy
- 65) námitka vlastníků č. 28 je vypořádána chybně, protože vychází z matematického modelu, který evidentně selhává (viz námitka č. 59). Vlastníci musí na své námitce trvat.
- 66) námitka vlastníků č. 29 je vypořádána chybně. Není možné považovat provedené změny za malé – došlo k posunu trasy, ke změně nivelety, jinému umístění zářezů a náspů a k návrhu zcela nového mohutného náspu pro silnici III/36016. Podoba protihlukových stěn je nejasná (viz námitka č. 8), takže vydání nového stanoviska ke krajinnému rázu mohlo zamezit následným rozporům v územním rozhodnutí. Vydání

nového stanoviska není nevhodné ve srovnání s prací a časem, který je potom nutno věnovat obhajobě na začátku odbyté povinnosti.

- 67) námitky vlastníků pozemků č. 30 a 31 jsou vypořádány nedostatečně, protože úřad ani OOP vůbec nereaguje na fakt, že je možné stavbu realizovat způsobem, který bude do krajinného rázu zasahovat podstatně méně (viz návrh trasy v námitce č. 17 nebo plány v příloze č. 4). S návrhy vlastníků byl OOP seznámen již v předchozích řízeních a mohl stanovit takové podmínky svého nového stanoviska (které nakonec vůbec nevydal), aby byly návrhy na šetrnější začlenění tělesa dálnice do krajiny skutečně uskutečněny. Vlastníci proto namítají nezákonnost závazného stanoviska Městského úřadu Litomyšl ze dne 4. 7. 2017, č. j. 35714/2017 k zásahu do krajinného rázu.
- 68) námitka vlastníků č. 32 je vypořádána nedostatečně, nepotřebnost vizualizace není dostatečně zdůvodněna zvláště ve světle vytrvalého odmítání OOP vydat právoplatné stanovisko k vlivu na krajinný ráz. Zásah do krajinného rázu tak nebyl posouzen na základě dostatečných podkladů a rozhodnutí není založeno na dostatečně zjištěném stavu věci.
- 69) námitka vlastníků č. 33 je vypořádána chybně. Zásahy do bezejmenného přítoku Končinského potoka mají být rozsáhlé – viz SO 320. Splnění podmínky o nezasahování do přítoku znamená nemožnost realizace celého objektu SO 320 a navazujících staveb (DUN) odvádějících dešťovou vodu z dálnice. Rozhodnutí je tak vydáno v rozporu se závazným stanoviskem MěÚ Litomyšl ze dne 5. 6. 2017, č. j. 28802/2017
- 70) Vlastníci trvají na námitce nezákonnosti souhlasu Ministerstva životního prostředí ze dne 20. listopadu 2019, č. j. MZP/2019/610/3587 k trvalému a dočasnému odnětí půdy ze ZPF. Souhlas se v rozporu s požadavky zákona o ochraně ZPF nezabývá splněním podmínek pro možnost odnětí půdy I. a II. třídy ochrany ze ZPF, nerespektuje zásady ochrany ZPF, neopírá se o možnost jiného vedení trasy dálnice s menším zásahem do ZPF a neobsahuje vyhodnocení dostupných podkladů pro rozhodnutí.
- 71) námitka vlastníků č. 35 je vypořádána chybně. Z předloženého dokladu o oznámení záměru Archeologickému ústavu je možné vyvodit, že žadatel záměr oznámil pro jinou lokalitu, než v které bude uskutečněn. Doklad o oznámení byl možná předložen nadbytečně, ale když se tak stalo, neměl by vzbuzovat oprávněné pochybnosti o dodržení zákona.
- 72) námitka vlastníků č. 36 je vypořádána nedostatečně. Není pravda, že navrhované napojení je nejlepším možným, kromě zmiňovaných vlivů na RBK Končinské údolí a jiné ekologicky významné lokality není vyřešeno ani napojení přivaděče v České Třebové, kde by jeho realizace znamenala zahlcení centra města nákladní dopravou. Vlastníci se domnívají, že napojení Ústí nad Orlicí přes Choceň a České Třebové přes Opatov je zcela dostačující. Navíc je ve hře varianta vedení přivaděče přes Semanín, což by bylo i dopravně nejsmysluplnější, protože by bylo přímo napojeno kontejnerové překladiště v České Třebové. Vzhledem k velké nejistotě, zda bude přivaděč někdy realizován, by neměly být omezovány parametry samotné D35, když případnou budoucí stavbu MÚK Litomyšl-sever zcela nevyloučí – jde především o vedení stavby ve větším sklonu (např. jako je na plánech v příloze č. 4), což umožní snížení náspu a zároveň vedení v zářezu nad hladinou spodní vody. Z těchto důvodů namítají vlastníci rovněž nezákonnost závazného stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 17. 10. 2019, zn. 600/2019-910-IPK/7.
- 73) námitka vlastníků č. 37a je vypořádána zmatečně. Uvedená chyba v souborné technické zprávě, kterou dostal Spolek Živé Kornice od stavebního úřadu k dispozici, skutečně je. Zprávu, kterou Spolek obdržel, přikládají vlastníci jako přílohu č. 7. Pokud se v dokumentaci, s kterou pracuje stavební úřad, nenachází, pak nebyly spolku předloženy správné podklady. Bylo by tak zasaženo do práva účastníků řízení seznámit se se skutečnými podklady pro rozhodnutí.
- 74) v námitce vlastníků č. 37c došlo k překlepu, uvedená chyba je na straně 87 nikoliv 83. Proto vlastníci svoji námitku opakují: „je zde na předchozí odstavce nenavazující text začínající bodem „e)“, takže buď chybí body a) až d) nebo jde o nějaký omyl vložený

text, který uvádí účastníky řízení ve zmatek. Vlastníci neví, jestli se má těmito body zabývat.“

Pokud se chyba v dokumentaci, s kterou pracuje stavební úřad, nenachází, pak nebyly spolku předloženy správné podklady. Zprávu, kterou Spolek obdržel, přikládají vlastníci jako přílohu č. 7.

- 75) námitka vlastníků č. 39 je vypořádána zmatečně – je zmiňováno vybudování DUN a následné zkapacitnění odtoku, což je ale v rozporu s podmínkou územního rozhodnutí č. 33. Rozhodnutí je tak vnitřně rozporné.
- 76) námitka vlastníků č. 40 je vypořádána zmatečně – stavební úřad tvrdí, že pozemkové úpravy budou provedeny, ale zároveň tvrdí, že podání žádosti o ně je v kompetenci žadatele. Žadatele nic nenutí tyto úpravy provést, proto vlastníci žádají, aby byla stanovena taková podmínka územního rozhodnutí, která by žadateli provedení pozemkových úprav nařizovala a byla mu k tomu stanovena i přiměřená lhůta. Bez pozemkových úprav budou zbytkové pozemky znehodnoceny – bude neekonomické je obdělávat, navíc pozemkové úpravy jsou jedinou možností, která by mohla vyřešit nepřístupnost pozemků kvůli hrázím retenčních nádrží (viz námitky č. 34 a 55).
- 77) námitka vlastníků č. 42 je vypořádána chybně. Všechny předpisy a normy plní i dálnice dle plánů v příloze č. 4, není proto možné tvrdit, že jsou vzhledem k morfologii terénu náspy minimalizovány.
- 78) námitka vlastníků č. 43 je vypořádána nedostatečně. Konstatuje, že by se měl žadatel snažit o dosažení konsensu. Tomu se blíží plány, které si sám žadatel nechal připravit a které jsou přílohou č. 4 tohoto odvolání. Přesto se žadatel nadále pokouší prosadit v územním řízení trasu, s kterou nesouhlasí dotčené spolky ani majitelé pozemků.
- 79) námitky vlastníků č. 44 a 45 jsou vypořádány nedostatečně. Úřad nepočítá s možností, že některý z úseků nezíská potřebná povolení vůbec – což reálně hrozí především v úseku Džbánov-Litomyšl, kde se střetává jeden veřejný zájem s druhým veřejným zájmem (stavba dálnice a ochrana celostátně významného vodního zdroje Pekla). Provizorní napojení projednávaného úseku na stávající komunikace je zcela nereálné. Na východě by provizorní napojení přivedlo dopravu do úzkých ulic centra Litomyšle. Na západě by musel být realizován provizorní obchvat obce Sedliště, protože jinak by cesta na dálnici znamenala velkou zájízdku a nebyla by využívána. A i kdyby sem byla doprava svedena pomocí dopravního značení, znamenalo by to zahlcení Sedliště dopravou a musel by se vybudovat nový most přes Kornický potok, protože ten stávající nemá odpovídající nosnost. To vše by současně znamenalo nutnost nového posouzení EIA, protože takto změněný záměr by zjevně vyvolával dříve neposouzené dopady na životní prostředí.
- 80) napadené rozhodnutí v rozporu s čl. 13.1 normy ČSN 73 6101 neobsahuje návrh bezpečnostních zařízení (např. silniční záchytné systémy, svodidla...). Rozhodnutí je z tohoto důvodu v rozporu s požadavky na bezpečnost silničního provozu. Nezákonné je rovněž podkladové stanovisko Ministerstva vnitra ze dne 31. 7. 2019, č. j. MV-105989-2/OBP-2019, které je pro absolutní nedostatek důvodů současně zcela nepřezkoumatelné.
- 81) závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k ověření změn záměru čj. MZP/2020/710/1906 ze dne 19. 6. 2020 je nedostatečné z následujících důvodů:
 - a. přeložka silnice III/36016 (SO126) je vedena na zbytečně vysokém náspu (D35 je možné vést podstatně hlouběji – a masu náspu je tak možné výrazně snížit – viz plány v příloze č. 4), který znamená další zbytečný zábor zemědělské půdy i výrazný prvek narušující krajinný ráz.
 - b. změna objektu SO208 má výrazný negativní vliv na migraci zvěře, protože nový mostní objekt umožňuje jen migraci zvěře kategorie C, zatímco most navrhovaný v EIA umožňoval i migraci zvěře kategorie B.
 - c. stanovisko vůbec nereaguje na přetrasování lokálního biokoridoru z objektu SO208 na objekt SO207.
 - d. změna č. 9 je popsána velmi zmatečně – dle kilometráže a popisu funkce objektu se nejedná o SO207, ale o SO226. Navíc evidentně nedošlo ze strany MŽP k

pochopení změny – dle EIA se mělo jednat o dálniční most nad silnicí III. třídy, v DÚR jde o most silnice III. třídy vedený nad dálnicí. Nejde tedy o rozšíření mostu z důvodu změny kategorie pozemní komunikace. Tato změna souvisí s novým valem (viz bod 81a) – změna by měla pozitivní vliv na životní prostředí a krajinný ráz, kdyby byla dálnice vedena hlouběji.

S ohledem na výše uvedené proto vlastníci navrhuji, aby bylo napadené rozhodnutí zrušeno a žádost o vydání územního rozhodnutí byla zamítnuta.

Současně vlastníci namítají podjatost všech úředních osob Ministerstva dopravy ČR, když to bylo právě MD ČR, které je aktivním účastníkem řízení – požaduje úpravu dálnice tak, aby byla možná stavba MÚK Litomyšl-sever, a aktivně za použití nepravdivých argumentů se podílelo na prosazování tras navrhovaných žadatelem (viz příloha č. 3). Z toho vyplývá, že na vybudování dálnice má MD ČR velký zájem. Existují tedy důvodné pochybnosti o tom, zda úřední osoby, které jsou v pracovním poměru k MD ČR, mohou věc posoudit nestranně.

Marek Bis, Jiří Dvořák, Věra Chaloupková, Václav Juva, Alena Kličková, Miloslava Kroftová, Josef Kvapil, Milan Novák, Marta Pletichová, Miroslav Süsser, Libuše Tmějová,
Vladimír Toman, Václav Židek
v plné moci Mgr. Vítězslav Dohnal, advokát

Obec Němčice

Němčice 107
561 18 Němčice
IČO: 00279277

Telefon 461 610 113
E-mail: podatelna@uo.cz
E-mail: nemcice@uo.cz

Adresát:

Ministerstvo dopravy ČR
prostřednictvím
Krajský úřad Pardubického kraje
oddělení silničního hospodářství
a dopravní obslužnosti
odbor dopravy a silničního hospodářství
Komenského nám. 125
532 11 Pardubice

Zapsáno do deníku: 30.12.2020 jako vlastní
Č.j. 640/2020
Vyřizuje: Ing. Josef Racek
Počet listů: 1
Počet příloh: / -/ - /listů
Počet svazků: -
Spisový znak: 060.3
Skartační znak: V 5

ke sp. zn. 85837/2019

Místo a datum: V Němčicích 30.12.2020

Věc: Územní řízení, Rozhodnutí o umístění stavby: Dálnice, „D35 Litomyšl-Janov, I. etapa“

Odvolání účastníka řízení obce Němčice

Dne 15.12.2020 bylo obci Němčice doručeno veřejnou vyhláškou Rozhodnutí o umístění stavby: Dálnice „D35 Litomyšl-Janov, I. etapa“.

Obec Němčice podává proti výše uvedenému rozhodnutí o umístění stavby odvolání.

Odůvodnění:

Obec Němčice zaslala dne 10.6.2020 pod č.j. 328/2020 vyjádření k projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí (vyhodnocené jako námitka) s následujícím textem: *"Obec Němčice nesouhlasí s následnou výstavbou MÚK Litomyšl – sever, jak je uvedeno 1.podmínce v Závazném stanovisku Ministerstva dopravy ČR ze dne 17.10.2019, kde požadují technické řešení stavby tak, aby v budoucnu umožnila, co možní nejsnazší realizaci MÚK Litomyšl-sever, která by měla sloužit k napojení přivaděčů do oblasti Ústí nad Orlicí a České Třebové v podobě silnic II. třídy."*

Stavební úřad k tomuto stanovisku (námitce) uvádí: *Výstavba MÚK Litomyšl - sever není předmětem tohoto územního řízení, námitka ve věci nesouhlasu s umístěním této stavby může být uplatněna až v případném řízení ve věci umístění této stavby.*

Přes toto sdělení, kde se jednoznačně uvádí, že MÚK Litomyšl-sever **není** předmětem tohoto územního řízení se v podmínkách pro umístění stavby stanoví na str. 10 v bodě 35):

„Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Ministerstva dopravy ze dne 17.10.2019 pod zn.600/2019-910-IPK/7:

- a) *Stavba bude technicky řešena tak, aby v budoucnu umožnila co možná nejsnazší realizaci mimoúrovňové křižovatky MÚK Litomyšl – sever, která bude sloužit k napojení přivaděčů do oblasti Ústí nad Orlicí a České Třebové v podobě silnic II. třídy. Tato MÚK bude realizována jako další etapa stavby za předpokladu souběžné realizace přeložek silnic II. třídy ze strany jejich vlastníka.*

Stejně tak i ve vyjádření k námitkám účastníků řízení D35 Litomyšl-Janov, I.etapa MD ČR ze dne 30.6.2020 pod č.j.600/2019-910-IPK/10 se opakovaně uvádí:

„Podmínka č.1 byla stanovena k zajištění možné realizace MÚK Litomyšl-sever v budoucnu, za předpokladu souběžné realizace přeložek silnic II/358 a II/360, a to bez neadekvátních nákladů. Ministerstvo dopravy si je vědomo negativních dopadů zprovoznění této MÚK a přivaděče na II/360 bez současné realizace obchvatů obcí, proto MÚK Litomyšl-sever akceptuje jako budoucí etapu výstavby. MÚK Litomyšl-sever je však zcela nezbytná proto, aby bylo v budoucnu možné realizovat napojení největších měst v oblasti, tedy Ústí nad Orlicí a České Třebové, na dálnici D35 mimo zastavěná území obcí. Z tohoto důvodu musí být dálnice D35 navržena tak, aby doplnění této MÚK do budoucna bez problému umožnila.“

Obec Němčice nesouhlasí s tvrzením stavebního úřadu, že MÚK Litomyšl-sever není předmětem tohoto územního řízení a postup stavebního úřadu považuje za **diskriminační**, neboť stavební úřad k vyjádření obce Němčice k následnému umístění MÚK uvedl, že není předmětem územního řízení a naproti tomu akceptuje obě vyjádření MD ČR, kde se jasně hovoří o následném umístění předmětné křižovatky.

Závěrem ještě uvádím, že obec Němčice zásadně nesouhlasí s oběma vyjádřeními MD ČR, kde je uvedeno, že MÚK Litomyšl-sever je jediným možným místem pro napojení přeložek silnic z oblasti České Třebové a Ústí nad Orlicí na D35, na čistě odborných základech a ne na politických vlivech a náladách v oblasti. Vzhledem ke skutečnosti, že případné napojení výše uvedených měst a celého severního regionu Pardubického kraje je směřováno přes „Zhořský kopec“, významný krajinný prvek v regionu, přímo do centra České Třebové nám připadá jako právě zmiňovaná politická záležitost bez objektivního a reálného posouzení dopravní situace v našem regionu.

Jen pro informaci uvádím, že původně „plně hodnotný“ přivaděč pro napojení velkých měst Ústí nad Orlicí a České Třebové měl být směřován vedlejším údolím s napojením na silnici I/14 mezi oběma městy v prostoru obce Dlouhé Třebové.

Ing. Vladimír Pavliš
místostarosta obce Němčice



Ing. Josef Rácek
starosta obce Němčice



OBEC NĚMČICE
Němčice 107
IČ: 00279277
DIČ: CZ00279277 ①



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jana Dvořáka a soudců Mgr. et Mgr. Jaroslava Vávry a JUDr. Aleše Korejtky ve věci

žalobce: **Živé Kornice, z. s.**, IČ 22815082
sídlem Kornice 10, 570 01 Litomyšl

proti

žalovanému: **Ministerstvo životního prostředí**, IČ 00164801
sídlem Vršovická 65, 100 10 Praha 10

- za účasti:
- I. Město Litomyšl**, IČ 00276944
sídlem Bří Št'astných 1000, 570 01 Litomyšl
 - II. Zelená pro Pardubicko z. s.**, IČ 22665641
sídlem Bartoňova 831, 530 02 Pardubice
 - III. Děti země – Klub za udržitelnou dopravu**, IČ 00505919
sídlem Cejl 866/50a, 602 00 Brno
 - IV. Ředitelství silnic a dálnic ČR**, IČ 65993390
sídlem Čerčanská 12, 140 00 Praha 4

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 2. 2020, č. j. MZP/2020/550/150-He,

takto:

I. Žaloba se zamítá.

II. Účastníci nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou soudu dne 31. 3. 2020 domáhal soudního přezkumu v záhlaví tohoto rozsudku označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Krajského úřadu Pardubického kraje (dále jen „*správní orgán I. stupně*“) ze dne 5. 12. 2019, č. j. 87933/2019/OŽPZ/Si. Tímto rozhodnutím správní orgán I. stupně povolil výjimku podle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „*zákon o ochraně přírody a krajiny*“) k zásahu do biotopů 13 zvláště chráněných druhů a rodů živočichů stavbou „Dálnice D35 MÚK Ostrov – MÚK Staré Město, úsek Litomyšl – Janov I. etapa“ (dále jen „*předmětný úsek dálnice D35*“). Žalobce s rozhodnutími správních orgánů nesouhlasí a brojí proti nim nyní projednávanou žalobou.
2. Žalobce rozdělil žalobní námitky v žalobě do těchto okruhů: *a)* migrace živočichů a funkčnost migračního biokoridoru; *b)* obsah uložené podmínky č. 3 (seznam dřevin); *c)* obsah podmínky č. 4 (seznam mělce kořenících dřevin); *d)* návrh na uložení podmínky č. 17 (monitoring invazních druhů rostlin). V úvodu žaloby ještě žalobce na základě § 65 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „*s.ř.s.*“), čl. 9 odst. 2 Aarhuské úmluvy a na základě judikatury dovozuje svou žalobní legitimaci.
3. Ad *a)* Podle žalobce jednal žalovaný nesprávně, když i přes výhrady k rozhodnutí orgánu I. stupně týkající se chybějícího odborného podkladu, který by se zabýval umístěním a funkčností biokoridoru, vydal napadené rozhodnutí. Pokud Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „*ŘSD ČR*“) požádalo o novou výjimku podle ust. § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, mělo rovněž předložit aktuální migrační studii i s odborným podkladem, který by se podrobně zabýval i umístěním biokoridoru. Obdobný problém s umístěním a funkčností biokoridoru přitom ŘSD ČR řešilo již např. u dálnice D4704 Lipník nad Bečvou – Běloutín, kde byly mezi podklady i odborné studie s popisem budoucího biokoridoru. Absencí aktuální migrační studie s popisem budoucího biokoridoru došlo k porušení práv. Prvostupňový orgán měl řízení přerušit do doby, než bude předložena aktuální migrační studie. Biologický průzkum z června 2019 se migrací živočichů a umístěním a funkčností budoucího migračního biokoridoru zabývá jen okrajově, což žalovaný rovněž zjistil. Dalším jeho nedostatkem je to, že neprobíhal celoročně, ale jen na jaře 2019. Nedošlo tak k zastížení řady druhů obojživelníků a plazů na lokalitách jejich výskytu. Nový biokoridor je naplánován směrem na stavební objekt 207 (dále jen „*SO 207*“) v km 54,14, který se však nachází uprostřed polí a luk a je tedy vhodný spíše pro vyšší druhy živočichů a nikoliv pro obojživelníky a plazy. Nesprávně umístěný má pak být podle žalobce i stavební objekt 208 (dále jen „*SO 208*“), který má být určen pro migraci drobných živočichů. Tento most je podle žalobce zbytečně dlouhý a jeho ústí je nelogicky posunuto o 100 m od bývalého koryta Kornického potoka do polí a na severní straně je jeho vchod stíněn hrází suchého poldru, takže jeho atraktivita pro průchod živočichy je nízká. Podle žalobce by měl být zpracován nový odborný podklad, který se bude podrobně zabývat umístěním a funkčností nového biokoridoru a tento bude vycházet z výsledku procesu EIA. Technickými úpravami pak bude zvýšena atraktivita pro středně velké i malé živočichy. Žalobce také namítá, že žalovaný neumožnil účastníkům řízení

před vydáním rozhodnutí seznámit se s opravným stanoviskem orgánu I. stupně k jeho rozhodnutí a vyjádřit se k němu, čímž měl postupovat v rozporu s § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „*správní řád*“).

4. Ad *b)* Žalobce namítá, že žalovaný bez konkrétního vyjádření zamítl návrhy žalobce stran doplnění podmínky č. 3 pro fázi projektové přípravy uložené v prvostupňovém rozhodnutí. Prvostupňový orgán uložil v podmínce č. 3 povinnost realizovat po obou stranách předmětného úseku dálnice D35 hustou výsadbu dřevin dorůstající výšky alespoň 3 m, přičemž výsadba má být i v obou navazujících úsecích do vzdálenosti alespoň 100m od předmětného úseku. Žalobce navrhl, aby tato podmínka byla upřesněna doplněním seznamu vhodných, místně původních druhů dřevin, chránících sovu pálenou a jiné ptáky. A rovněž aby byla doplněna o seznam travin a bylin na podporu biodiverzity a dotčených druhů živočichů. Pokud by tomuto návrhu nebylo vyhověno, měla být podmínka doplněna o požadavek, aby seznam dřevin byl předložen spolu se žádostí o vydání územního rozhodnutí nebo stavebního povolení. Žalovaný všechny tyto návrhy zamítl bez uvedení konkrétních důvodů. Podle žalobce tím žalovaný porušil základní zásady vedení správního řízení. Správní orgány měly zajistit, aby se žalobce dostal k těmto otázkám alespoň dodatečně v navazujícím řízení (územním či stavebním). To se však nestalo a správní orgány tím rezignovaly na princip Aarhuské úmluvy, neboť za dané situace se již žalobce nebude moci nikdy vyjádřit k druhům a původnosti použitých dřevin, použití směsi vhodných travin a bylin. Navíc jak vyplývá z biologického průzkumu z června 2019, podmínka č. 3 byla jen převzatá z návrhu ŘSD ČR, zřejmě proto nebyly jakékoliv návrhy na její upřesnění akceptovány.
5. Ad *c)* Obdobně brojí žalobce i proti způsobu, jakým byly vyřízeny návrhy, resp. námitky týkající se podmínky č. 4 pro fázi projektové přípravy uložené v prvostupňovém rozhodnutí. Rovněž v tomto případě žalobce navrhl, aby žalovaný doplnil podmínku č. 4 o seznam vhodných mělce kořenících dřevin a o seznam vhodných travin, případně aby tato podmínka obsahovala požadavek, že ŘSD ČR předloží takový seznam v navazujícím územním či stavebním řízení. Žalovaný se však těmito návrhy přezkoumatelně nezabýval. I tato podmínka č. 4 byla pouze převzatá z návrhu ŘSD ČR.
6. Ad *d)* V závěrečném žalobním bodu pak žalobce namítá, že postup, jakým se žalovaný zabýval návrhem žalobce na uložení podmínky č. 17, je nepřezkoumatelný pro absenci konkrétních důvodů. Žalobce v odvolání navrhl, aby prvostupňové rozhodnutí o výjimce obsahovalo pro fázi provozu dálnice nový požadavek (podmínku č. 17), že ekologický dozor zajistí monitoring invazních druhů rostlin a jejich likvidaci, neboť obdobný požadavek je uložen již pro fázi výstavby (podmínka č. 15). Žalovaný však k odvolací námitce uvedl pouze stručně to, že uložení podmínky č. 17 pro fázi zprovoznění dálnice není nutné, dostatečná je totiž již podmínka č. 15 o monitoringu invazních druhů rostlin ve fázi výstavby dálnice. Prvostupňový orgán uložil podmínku č. 15 o monitoringu stavu invazních druhů rostlin před zahájením stavby dálnice i během ní. Pokud dojde k nekontrolovatelnému šíření rostlin, je zde i riziko jejich šíření na území trasy dálnice. Z toho důvodu je podle žalobce logické, aby monitoring probíhal i po zprovoznění dálnice, resp. nejdéle tři roky. Návrh podmínky č. 17 je často standardní součástí podmínek rozhodnutí o povolení výjimky, neboť nekontrolovatelné šíření invazních druhů rostlin v ČR při výstavbě silnic a dálnic je dost časté. Takový monitoring by jistě nebyl žádným odborným, časovým ani finančním problémem, neboť ekologický dozor se bude po zprovoznění dálnice v lokalitě pohybovat a zabývat se účinností zmírňujících opatření uložených prvostupňovým orgánem. Podle žalobce byla rovněž podmínka č. 15 o monitoringu invazních druhů rostlin pro fázi výstavby dálnice jen převzatá z návrhu ŘSD ČR.
7. Závěrem žaloby žalobce uvedl, že prvostupňový orgán vedl řízení o výjimce pouze formálně, vycházel víceméně jen z podkladů předložených ŘSD ČR, pokud jde o argumentaci a návrhy na

uložení podmínek k povolení výjimky. Přírodovědné průzkumy nebyly provedeny celoročně, ale jen na jaře 2019 v době extrémního sucha. Z biologického průzkumu ani z prvostupňového rozhodnutí není zřejmé, jak byly využity a co přesně obsahovaly nálezové databáze, o něž se průzkumy opírají. Žalobce s ohledem na shora uvedené námitky navrhl, aby soud napadené rozhodnutí i rozhodnutí správního orgánu I. stupně zrušil.

8. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že podmínky stanovené v rozhodnutí orgánu I. stupně považuje za adekvátní plánované stavební činnosti. Jejich naplněním bude negativní vliv dálnice dostatečně omezen. Plánovaný lokální biokoridor spojující Nedošínský háj a Končiny je v současné době nefunkční, u jeho vymezení jsou dle platného Územního plánu města Litomyšl připuštěny určité korekce. Korekce navržené v rámci přípravy plánované dálnice nebudou mít negativní vliv na budoucí funkčnost tohoto prvku územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a nijak nezasáhnou stávající zvláště chráněné druhy živočichů. Migrace rostlin a živočichů mezi předmětnými biocentry bude umožněna. Pro rozhodnutí žalovaného nebyl nijak určující názor orgánu I. stupně vyjádřený v průvodním dopise k podanému odvolání, proto s tímto dopisem neseznamovalo účastníky řízení. Žalovaný napravit některé zjištěné vady a nepřesnosti v rozhodnutí orgánu I. stupně. Schválená podoba a umístění komunikace vychází z předchozího procesu EIA. Biokoridor bude křížit plánovanou dálnici v km 54,1, na což bylo poukázáno již v prvostupňovém řízení a žalobce byl s touto skutečností prokazatelně seznámen a mohl na ni reagovat. Žalobci nebyla tedy upřena jeho práva. Pokud jde o žalobcem namítané nevyjádření se k návrhu na doplnění podmínky o seznamy vhodných dřevin, žalovaný k tomu poznamenal, že se k tomuto návrhu vyjádřil. Uvedl, že nepokládá za nutné v těchto případech určovat přesnou dřevinnou skladbu. Toto určení dřevinné skladby lze ponechat na žadateli. Požadavek žalobce se netýká předmětu tohoto řízení. Obdobné platí o návrhu žalobce na doplnění podmínky o seznamy mělce kořenicích dřevin a použitelných travin. Pokud jde o údajnou nedostatečnost následného monitoringu, žalovaný tento monitoring, resp. jeho rozsah a dobu považuje za dostatečný. Doba platnosti povolované výjimky je pak s ohledem k okolnostem výstavby dálnic v ČR adekvátní. Závěrem žalovaný navrhl s ohledem na shora uvedené žalobu zamítnout.
9. Žalobce na vyjádření žalovaného reagoval replikou, ve které však *de facto* zopakoval obsah žaloby.
10. Zúčastněné osoby se k věci nevyjádřily.
11. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů a podle skutkového a právního stavu v době rozhodování správního orgánu v souladu s ust. § 75 odst. 1 a 2 s.r.s.
12. Podle ust. § 56 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny „*Výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje na žádost toho, kdo zamýšlí uskutečnit škodlivý zásah, orgán ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. V pochybnostech o škodlivosti zamýšleného zásahu lze požádat o poskytnutí předběžné informace podle správního řádu*“
13. Podle ust. § 56 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny „*Výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů lze povolit v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti nebo z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru a důvodů s příznivými důsledky nesporného významu pro životní prostředí*“

14. Podle ust. § 56 odst. 3 zákona o ochraně přírody a krajiny „*Orgán ochrany přírody v rozhodnutí o výjimce může stanovit povinnost označení živočicha zvláště chráněného druhu nezaměnitelnou a trvalou značkou a rovněž podmínky pro výkon povolené činnosti.*“
15. Ze správního spisu plyne, že správní orgán I. stupně rozhodnutím ze dne 5. 12. 2019, č. j. 87933/2019/OŽPZ/Si rozhodl o žádosti ŘSD ČR, zastoupené na základě plné moci ve věci přípravy stavby předmětného úseku dálnice D35 společností HBH Projekt spol. s.r.o., IČO 44961944. Tímto rozhodnutím správní orgán I. stupně dle ust. § 56 odst. 1, 2 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny povolil výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů, konkrétně ze zákazu rušit, chytat, držet, poškozovat, ničit a přemísťovat vývojová stádia nebo sídla druhů (rodů) čmelák *Bombus sp.*, mravenci *Formica sp.*, ropucha obecná (*Bufo bufo*), zelení skokani *Pelophylax esculentus complex*, ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*), moták pochop (*Circus aeruginosus*), krkavec velký (*Corvus corax*), křepelka polní (*Coturnix coturnix*), koroptev polní (*Perdix perdix*), tuhýk obecný (*Lanius collurio*), sova pálená (*Tyto alba*) a veverka obecná (*Sciurus vulgaris*), a to z důvodu zamýšlené realizace předmětného úseku dálnice D35. Správní orgán v rozhodnutí v souladu s ust. § 56 odst. 3 zákona o ochraně přírody a krajiny stanovil podmínky, resp. provedení opatření (jedná se o 16 podmínek pro jednotlivé fáze realizace a provozu předmětného úseku dálnice D35; ke konkrétnímu obsahu podmínek lze odkázat na prvostupňové rozhodnutí na č. l. 20 správního spisu).
16. V odůvodnění tohoto prvostupňového rozhodnutí se správní orgán I. stupně podrobně vypořádal se všemi námitkami uplatněnými žalobcem v listině ze dne 18. 10. 2019 (č. l. 10 správního spisu). Skutečnost, že se na zpracování biologického průzkumu podíleli i odborníci, kteří připravovali projektovou dokumentaci, považuje za výhodu. Objektivita zpracovaných podkladů je dle prvostupňového orgánu zaručena tím, že tyto podklady byly zpracovány autorizovanými osobami, které disponují autorizací k provádění hodnocení dle příslušných ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny. Námitku nedostatečně zpracovaného biologického průzkumu, který je podle žalobce pouze jakýmsi odhadem, jež nelze považovat za dostatečně odborný podklad pro vydání rozhodnutí, odmítl správní orgán jako neopodstatněnou. V odůvodnění uvedl, že nejde o odhad, ale o podrobnou a dlouhodobou monitorovací a hodnotící činnost. Při vypracování biologického průzkumu bylo čerpáno také z obdobných průzkumů, které byly v dané lokalitě prováděny v rámci přípravy jiných staveb, resp. úseků dálnice D35. Jako zdroj informací pro doplnění výskytu těch druhů, které nebyly terénním průzkumem zastiženy, byla použita Nálezová databáze ochrany přírody spravovaná Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen „AOPK“). K námitce nedostatečného určení zástupců hmyzu správní orgán v odůvodnění rozhodnutí uvedl, že některé druhy hmyzu byly skutečně determinovány pouze do úrovně rodu. Jednalo se o mravence rodu *Formica* a čmeláky rodu *Bombus*. Tito jsou však zákonem chráněny v rozsahu celého rodu a proto není třeba rozlišovat mezi jednotlivými druhy. Správní orgán v odůvodnění svého rozhodnutí rovněž poukázal na to, že žalobce spolu s podanými námitkami neuvedl žádný odborný podklad nebo odbornou argumentaci, na základě které by bylo prokázáno, že opatření navržená v biologickém průzkumu jsou skutečně nedostačující. Naopak byl zpracován kolektivem autorů specializujících se na danou oblast, z nichž někteří jsou držiteli autorizace k provádění hodnocení podle příslušných ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny. Správní orgán se vyjádřil v odůvodnění rozhodnutí i k namítaným údajně neúplným opatřením k zabránění střetu vozidel s prolétávajícími sovami pálenými. Správní orgán uvedl, že na přípravě návrhu podmínek k minimalizaci negativního dopadu na tento druh (sova pálená) se podílela i odbornice na ornitologii Mgr. Šárka Pokorná. Obdobná opatření jaká byla navržena v tomto případě, pak byla stanovena i na některých jiných úsecích dálnice D35, kde se na návrhu opatření nepodíleli zpracovatelé biologického průzkumu. Jedná se například o část dálnice D35, která prochází

v bezprostřední blízkosti ptačí oblasti Komárov. Ani v tomto případě však nebyla daná opatření shledána širokou ani odbornou veřejností jako nedostatečná. K námitce potřeby doplnění projektu o průchod pro zvěř kategorie B podél polní cesty z Kornic do Končin v lokalitě označované jako A4 správní orgán uvedl, průchod v tomto místě není možný, jelikož zde dálnice vede v zářezu. Pro migraci zvěře kategorie B byl navržen v km 54,1 optimalizovaný dvoupolový mostní objekt SO 207. Kromě míst pro migraci zvěře a míst odvedení srážkových vod je celý úsek veden v zářezu, což lze rovněž považovat za optimální řešení z hlediska ochrany sov a dravců před střety s vozidly. Ke spornosti výsledků hlukových studií správní orgán uvedl, že tyto nejsou předmětem tohoto řízení. Opatření pro sovu pálenou tak správní orgán ve shodě s biologickým průzkumem zhodnotil jako dostačující. Správní orgán I. stupně se v odůvodnění rozhodnutí vypořádal i s námitkou žalobce, v níž tento požadoval přeprojektování retenčních nádrží tak, aby neodrazovaly živočichy od vstupu do průchodů pro zvěř, když osázení rostlinami je podle něj nedostatečné. Správní orgán k tomu uvedl, že řešení dálnice, retenčních nádrží a propustků v lokalitě odpovídá konfiguraci terénu. Migrační objekty byly stanoveny na základě platné metodiky a stejně byla posuzována i jejich funkčnost. Navrženými opatřeními tak je podle správního orgánu zajištěna migrační prostupnost předmětného úseku dálnice D35 pro všechny předvídatelné druhy živočichů. V další části odůvodnění pak správní orgán zhodnotil a popsal jak zájem ochrany přírody, tak veřejný zájem. Na stranách 13 – 16 prvostupňového rozhodnutí se správní orgán blíže vyjádřil k jednotlivým podmínkám stanoveným ve výroku rozhodnutí.

17. Žalobce s rozhodnutím správního orgánu I. stupně nesouhlasil. V odvolání ze dne 23. 12. 2019 žalobce namítal, že za zásadní považuje manipulaci s plánovaným biokoridorem, který má spojit biocentrum Nedošínský háj s biocentrem Končiny a Buková stráň. Podle žalobce lze mírnou změnou směřování trasy předmětného úseku dálnice D35 dosáhnout příznivější nivelity, tedy zkrácení stávajících náspů. To by mělo pozitivní vliv ve smyslu menší překážky pro let ptáků (včetně sovy pálené), nižší náklady na budování sítí a jejich údržbu, apod. správní orgán podle žalobce pouze nekriticky přejímá tvrzení ŘSD ČR o nemožnosti změny trasy dané stavby a neověřují si informace i z jiných zdrojů. Nedostatečná je pak podmínka č. 3 prvostupňového rozhodnutí, která stanoví povinnost realizace husté výsadby dřevin po obou stranách předmětného úseku dálnice D35. Ta totiž neobsahuje seznam přípustných místně původních dřevin, které bude možno použít. Nelze se spoléhat jen na odborníky najaté ŘSD ČR. Podmínka by měla být minimálně doplněna tak, že seznam použitelných dřevin bude součástí alespoň dokumentace pro územní nebo stavební řízení. Totéž platí o podmínce č. 4, která by měla být rovněž doplněna, a to o seznam mělce kořenicích dřevin a použitelných travin. Roční monitoring po zprovoznění stavby, stanovený v podmínce č. 16 taktéž není podle žalobce dostatečný. V odvolání také navrhl uložení podmínky č. 17 dle níž by v rámci fáze provozu musel ekologický dozor stavby zajistit i monitoring nevhodných druhů rostlin a jejich eliminaci či likvidaci. Tato podmínka by tak navazovala na podmínku č. 15. Platnost výjimky do 31. 12. 2029 (žalobce nesprávně uvedl rok 2019) je podle žalobce příliš dlouhá, a to zvláště s přihlédnutím k tomu, že již nyní se do přírody v okolí dálnice D35 vracejí zmizelé či vyhubené druhy živočichů včetně velkých šelem. Žalobce proto v odvolání navrhl, aby platnost výjimky byla stanovena do konce sedmého roku od nabytí právní moci rozhodnutí. Závěrem odvolání žalobce vznesl celkem šest požadavků, které částečně vycházejí z již uvedených odvolacích námitek.
18. Žalovaný odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. V odůvodnění žalovaný nejprve zrekapituloval dosavadní řízení o povolení výjimky a následně se vyjádřil k odvolacím námitkám žalobce. Pokud jde o údajnou manipulaci s biokoridorem mezi biocentry Končiny, Nedošínský háj a Buková stráň, k tomu žalovaný uvedl, že jde nyní o nefunkční biokoridor, u jehož vymezení jsou dle platného Územního plánu města Litomyšl připuštěny určité korekce. Korekce navržené v rámci přípravy plánované dálnice nebudou mít negativní vliv na budoucí

funkčnost tohoto prvku ÚSES a nijak nezasáhnou stávající zvláště chráněné druhy živočichů. Migrace rostlin a živočichů mezi předmětnými biocentry bude umožněna. Podle žalovaného však lze mít výhrady k odborným studiím, které byly spolu se žádostí o povolení výjimky předloženy a které se danou problematikou zabývají jen okrajově. Vypořádání námitek žalobce ze strany správního orgánu I. stupně pak žalovaný nepovažoval za adekvátní. Upozornil, že prvostupňový orgán teprve po vydání předmětného rozhodnutí jednoznačně konstatoval, že předmětný biokoridor bude nově vymezen tak, aby plánovanou dálnici křížil v km 54,1. Rovněž správnímu orgánu I. stupně vytkl, že v odůvodnění svého rozhodnutí zavádějícím způsobem odůvodnil posuny trasy dálnice, ke kterým došlo v průběhu jejího projednávání. Stanovení přesné dřevinné skladby v podmínce č. 3 nepovažuje žalovaný za nepostradatelné. Určení dřevinné skladby je podle žalovaného možno ponechat na ŘSD ČR s podmínkou, že tato dřevinná skladba bude zajišťovat řádnou hustotu a výšku alespoň 3 metry. Stejně tak podle žalovaného nebylo nutno v povolované výjimce stanovovat druhy vysévaných trav. Dobu platnosti povolované výjimky včetně doby a rozsahu monitoringu považuje žalovaný za adekvátní.

19. Předmětem soudem přezkoumávaného rozhodnutí je povolení výjimky ze zákazů podle § 50 zákona o ochrany přírody a krajiny. Tuto výjimku může příslušný orgán ochrany přírody povolit v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, přičemž na povolení výjimky není právní nárok. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropské Unie (tj. na které se vztahuje čl. 9 směrnice 2009/147/ES a čl. 16 směrnice 92/43/EHS), lze výjimku podle § 56 odst. 1 povolit jen tehdy, pokud: a) je dán některý z důvodů uvedených v § 56 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny, b) neexistuje jiné uspokojivé řešení a c) povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Tyto tři podmínky musí být splněny kumulativně.
20. Žalobce nejprve v žalobě dovozoval svou žalobní legitimaci. Žalovaný žalobní legitimaci žalobce nikterak nezpochybnil, přesto krajský soud pro úplnost uvádí následující. Aktivní procesní žalobní legitimace žalobce ve smyslu § 65 odst. 2 s.r.s. je dána, neboť žalobce byl účastníkem předmětného správního řízení o udělení výjimky a žalobce ve své žalobě výslovně tvrdí, že byl postupem žalovaného dotčen na svých procesních právech takovým způsobem, že toto porušení procesních předpisů mohlo způsobit nezákonnost napadaného i prvostupňového rozhodnutí (k posuzování žalobní legitimace ve smyslu § 70 zákon o ochraně přírody a krajiny srov. rozsudek NSS ze dne 2. 9. 2009, č. j. 1 As 40/2009 - 251). Lze rovněž souhlasit s žalobcem, že mu svědčí i aktivní žalobní legitimace hmotná. Ačkoliv nelze dovozovat aktivní hmotnou žalobní legitimaci přímo z Aarhuské úmluvy, jak činí žalobce, neboť tato není přímo aplikovatelná a spolky musí splnit požadavky vnitrostátních předpisů, judikatura NSS se přiklání k možnosti posouzení dotčení hmotných práv žalobce, a to konkrétně v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 6. 2015, č. j. 1 As 13/2015-298, kde NSS odkázal na nález Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14, kde Ústavní soud uvedl, že „(...) *aktivní legitimace spolků, které byly založeny za účelem ochrany přírody a krajiny, nemůže být bez hranic.*“ Podle citovaného rozsudku NSS je touto hranicí „*již zmíněný lokální prvek, resp. možná dotčení na hmotných právech. (...) Smyslem vnitrostátní právní úpravy i interpretačního vodítka v podobě Aarhuské úmluvy je poskytnutí soudní ochrany dotčeným osobám, nikoli však neomezeně. Proto není možné paušalizovat presumpci dotčení ve hmotných právech spolků u všech záměrů, nýbrž je nutné vždy posuzovat každý případ individuálně.*“ S ohledem na činnost žalobce jako spolku, má soud za prokázané, že žalobce má nezpochybnitelný místní vztah k dané lokalitě, v níž má být realizována předmětná dopravní stavba. Tato stavba má jednoznačně vliv jak na udržitelnou dopravu, tak i na ekologické vazby nejen v rámci lokality, v níž žalobce působí. Rovněž je zřejmé, že žalobce je zaměřen na tuto konkrétní posuzovanou aktivitu (udržitelnou dopravu). Krajský soud proto konstatuje, že lze s ohledem na výše uvedené dovodit

dotčenost žalobce v jeho hmotněprávní sféře. Žalobce tedy disponuje aktivní žalobní legitimací hmotnou.

21. Nyní již k jednotlivým žalobním okruhům, jak je vymezil žalobce.

A) migrace živočichů a funkčnost migračního biokoridoru

22. V rámci této žalobní námitky žalobce jednak vytýkal žalovanému procesní pochybení v tom směru, že žalovaný neumožnil účastníkům řízení před vydáním rozhodnutí seznámit se s opravným stanoviskem orgánu I. stupně k jeho rozhodnutí a vyjádřit se k němu, čímž měl postupovat v rozporu s § 36 odst. 3 správního řádu, jednak žalovanému vytýkal vydání rozhodnutí i přes absenci odborného podkladu o migračním biokoridoru. Krajský soud nesdílí názor žalobce stran porušení základních procesních práv žalobce, k němuž mělo dojít tím, že žalovaný před vydáním rozhodnutí neseznámil žalobce a účastníky řízení s novým podkladem (stanovisko orgánu I. stupně k jeho rozhodnutí a k podanému odvolání). Předně je třeba uvést, že ne všechny procesní vady mohou vést ke zrušení rozhodnutí, ale jen takové, v jejichž důsledku mohla být ovlivněna zákonnost rozhodnutí. Není totiž důvod rušit rozhodnutí v situaci, kdy je zřejmé, že správní orgán by po odstranění namítané vady vydal v dalším řízení rozhodnutí v podstatě shodné (k tomu srov. rozsudek NSS ze dne 4. 1. 2011, č. 2 As 80/2010 - 49). Dále je třeba uvést, že je to žalobce, kdo musí tvrdit, jakým způsobem takové pochybení správního orgánu mohlo ovlivnit vydané meritorní rozhodnutí. Žalobce tedy musí popsat, co by se změnilo v případě, kdyby k takové procesní vadě nedošlo. Konečně je třeba vyjasnit, že chybějícími podklady k vydání rozhodnutí správního orgánu nemohou podle soudu být „pouhá“ stanoviska či přípisy prvostupňového orgánu, jimiž po podaném odvolání doprovází postupovaný spis. Jak uvedl NSS v rozsudku ze dne 11. 9. 2020, č. j. 4 As 346/2018 – 26, bod 11: „*Správní spis nadto obsahuje pouze přípisy správního orgánu prvního stupně a žalovaného při postoupení spisů k odvolání a následně po zrušení prvního rozhodnutí správního orgánu zpět tomuto orgánu. Po seznámení stěžovatele s podklady k vydání rozhodnutí tedy již nebyly do spisového materiálu doloženy žádné písemnosti, které by stěžovateli nebyly známy a které by byly podkladem pro vydání rozhodnutí ve věci (přípisy správních orgánů doprovázející postupovaný spis za takové podklady považovat nelze).*“ Žalobce nijak konkrétně netvrdil, jak mohlo údajné pochybení žalovaného ovlivnit vydané rozhodnutí. V replice k vyjádření žalovaného se omezil pouze na polemiku s názorem, že takové stanovisko nebylo pro rozhodnutí ve věci určující. Jak plyne z prvostupňového rozhodnutí a jak správně uvedl žalovaný ve vyjádření, již v rozhodnutí orgánu I. stupně je uvedeno, že předmětný biokoridor bude vymezen tak, že bude předmětný úsek dálnice D35 křížit v km 54,1. Lze se tedy ztotožnit s tvrzením žalovaného, že žalobce byl s touto skutečností seznámen a mohl na ni reagovat. Konečně žalobce nemohl být zkrácen na svém procesním právu vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí, neboť žádné, pro rozhodnutí relevantní podklady, se kterými žalobce seznámen nebyl, nebyly do odvolacího spisu vloženy. Jak již uvedeno výše, předmětné stanovisko doprovázející postupovaný spis nepovažuje krajský soud za relevantní podklad pro vydání rozhodnutí.
23. Pokud jde o samotnou námitku týkající se podkladu o migračním biokoridoru, žalobce namítá jak absenci aktuální migrační studie, tak i nedostatky biologického průzkumu z června 2019. Podle žalobce žadatel nic nebránilo v tom, aby v rámci řízení o povolení výjimky předložil podrobné odborné studie, jaké předložil například u dálnice D4704 Lipník nad Bečvou – Běloutín, kde žadatel řešil podobné problémy. Krajský soud se neztotožňuje se způsobem, jakým žalobce rozporuje předložené řešení migračního biokoridoru. V žalobě žalobce cituje dokumentaci EIA pro silnici R35 Ostrov – Staré Město z března 2010 a v návaznosti na závěry tam uvedené tvrdí, že nový migrační biokoridor by byl nejpříhodnější mezi biocentrem Nedošínský háj a biocentrem Husilna, neboť tudy prochází trasa vlhkým údolím podél Kornického potoka a za biocentrem

Husilna obchází obec Kornice podíl zvlhčeného bývalého koryta Kornického potoka, který byl v 18. století sveden do středu obce. Podle žalobce jde o ideální trasu pro migraci živočichů. Žalobce vyjma odkazu na dokumentaci EIA pro jinou stavbu, byť v blízké lokalitě, neodůvodnil své závěry o vhodnosti jím navrhovaného řešení migračního biokoridoru. Údajně vhodnější řešení žalobce zůstalo nepodloženo relevantními podklady. Žalobce během řízení nenabídl žádný důkaz k prokázání správnosti řešení navrhovaného žalobcem. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že stávající biokoridor je nefunkční, avšak korekce navržené v rámci přípravy plánovaného úseku dálnice umožní migraci rostlin a živočichů mezi předmětnými biocentry (Nedošínský háj a Končiny). S hledáním optimálního biokoridoru pro migraci rostlin a živočichů pak souvisí i biologický průzkum, jehož výsledky žalobce rovněž rozporuje. Jak ale uvedl již správní orgán I. stupně, biologický průzkum byl zpracován kolektivem autorů specializujících se na danou oblast. Mezi autory biologického průzkumu jsou držitelé autorizace k provádění hodnocení dle ust. § 67 a § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Naproti tomu žalobce navrhuje jednotlivá, podle něj vhodnější opatření, nevychází z žádných relevantních odborných podkladů, resp. takové relevantní odborné podklady neoznačil. Tvrzení o tom, že v době biologického průzkumu nebyla zastižena řada živočichů vyskytujících se v dané oblasti, žalobce ničím nepodložil. Jde tak patrně především o jeho subjektivní názor. Pokud namítá, že žadatel předložil odborné studie i s popisem budoucího plně funkčního biokoridoru při výstavbě dálnice D4704 Lipník nad Bečvou – Bělotín, pak je k tomu třeba uvést, že v daném případě přesná lokalizace i konkretizace biokoridoru odpovídala již značně pokročilé fázi, ve které byla výjimka vydána. Na nyní projednávaný případ však takový odkaz žalobce není přiléhavý.

B) obsah uložené podmínky č. 3 (seznam dřevin)

24. V této žalobní námitce žalobce namítal, že žalovaný neodůvodněně zamítl návrhy žalobce na doplnění podmínky č. 3 pro fázi projektové přípravy. Žalobce navrhl, aby tato podmínka byla upřesněna doplněním seznamu vhodných, místně původních druhů dřevin, chránících sovu pálenou a jiné ptáky. A rovněž aby byla doplněna o seznam travin a bylin na podporu biodiverzity a dotčených druhů živočichů. Pokud by tomuto návrhu nebylo vyhověno, měla být podmínka doplněna o požadavek, aby seznam dřevin byl předložen spolu se žádostí o vydání územního rozhodnutí nebo stavebního povolení. Totožnou námitku žalobce vznesl již v odvolacím řízení. Žalovaný se v odpovědi na tuto námitku omezil na konstatování, že přesnou dřevinnou skladbu v této podmínce nepostrádá. Určení dřevinné skladby je možno ponechat na žadateli. Krajský soud se s tímto, byť stručným odůvodněním žalovaného, ztotožňuje. V dané věci totiž musí vzít žalobce na zřetel, že předmětem řízení před správními orgány bylo povolení výjimky dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny. V této fázi řízení, jež směřuje k vydání rozhodnutí, které teprve bude podkladem pro rozhodnutí v následném územním a stavebním řízení, není účelem podrobná konkretizace veškerých podmínek pro povolení výjimky. Konkretizaci podmínky č. 3, jakož i případných dalších podmínek stanovených správním orgánem, bude moci žalobce navrhopat v navazujícím územním a stavebním řízení, pakliže splní podmínky pro jeho účast v tomto řízení. Není pravdou, že by se žalobce nemohl v navazujícím řízení již k takovým podmínkám vyjádřit, resp. že by v tomto případě obsah podmínky č. 3 byl konkretizován již bez jeho účasti. Žalobce jako ekologický spolek má možnost účasti ve stavebním řízení. K tomu lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 27. 5. 2010, č. j. 5 As 41/2009-91, v němž NSS dospěl k závěru, že právo účasti občanských sdružení, jejichž hlavním posláním podle stanov je ochrana přírody a krajiny, ve stavebním řízení, v němž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny, jednoznačně vyplývá z vnitrostátních právních předpisů, konkrétně pak z ust. § 70 zákona o ochrany přírody a krajiny. Tvrzení žalobce o nemožnosti jeho účasti v navazujícím řízení a vyjádření se ke konkretizaci daných podmínek je tak nesprávné. Stejně tak

se krajský soud neztotožňuje s tvrzením žalobce o tom, že v dalším řízení účast žalobce postrádá smysl, neboť návrhy a připomínky veřejnosti se paušálně považují za nadbytečné nebo se ignorují. Takové tvrzení je spíše jen subjektivním pocitem žalobce.

25. V rámci úvah o míře konkretizace podmínek pro povolení výjimky je také nutné si uvědomit skutečnost, že v této době ještě není přesně vymezen rozsah stavby, její přesné umístění v dané lokalitě a další podstatné okolnosti. Ostatně sám žalobce v žalobě navrhuje různá technická opatření či umístění stavebních objektů pro migraci živočichů. Z toho důvodu je zcela zřejmé, že konkretizace podmínky co do určení skladby dřevin je nutno ponechat až do navazujícího řízení, kdy bude definitivně stanoveno umístění stavby, včetně například umístění stavebních objektů (propustků, mostů apod.). Nedává totiž žádný smysl určovat tak podrobnou konkretizaci předmětné podmínky za situace, kdy o přesném umístění stavby a tedy i o místu výsadby dřevin po obou stranách této stavby není zatím definitivně rozhodnuto. Obsah takové podmínky je proto nutno v řízení o povolení výjimky řešit tím způsobem, že bude pouze rámcově popsáno, jak má být taková podmínka splněna. Tímto způsobem danou podmínku vymezil prvostupňový orgán ve svém rozhodnutí, když stanovil, že se má jednat o hustou výsadbu dřevin po obou stranách předmětného úseku dálnice D35, přičemž výsadba má být bez viditelných mezer a dorůstající výšky alespoň tří metrů. Stanovil i v jakých případech se výsadba neuskuteční (úseky násypů, vedení v rovině v příslušných km předmětného úseku) a jaká opatření místo výsadby mají být v takových místech realizována (pletivová bariéra proti střetu ptáků s projíždějícími vozidly). Rovněž k upřesnění podmínky do té míry, že bude obsahovat seznam travin a bylin na podporu zvláště chráněných druhů živočichů, se bude moci žalobce vyjádřit v navazujícím řízení. I pro tuto konkretizaci totiž platí, že její přesné stanovení v této fázi řízení nedává s ohledem na dosud nikoli definitivní lokalizaci stavby smysl. Podle krajského soudu tak obsah uvedené podmínky byl s ohledem na danou fázi řízení dostatečně jasně a určitě popsán.

C) obsah podmínky č. 4 (seznam mělce kořenících dřevin)

26. Tato námitka žalobce je v podstatě obdobou námitky předchozí, týkající se údajně nedostatečně určité podmínky č. 3. V této námitce tak žalobce namítal, že se žalovaný nevypořádal s jeho odvolací námitkou na doplnění podmínky č. 4 o seznam vhodných travin a mělce kořenících dřevin. Je pravdou, že žalovaný se s touto námitkou vypořádal v podstatě v jedné větě, když konstatoval, že druh vysévaných trav rovněž není nutné stanovovat. I přes zjevnou stručnost žalovaného však krajský soud s jeho tvrzením souhlasí. Žalovaný se totiž blíže vypořádal s námitkou ohledně podmínky č. 3, která je co do obsahu totožná. Vypořádání této námitky ze strany žalovaného je tak třeba dle soudu rozumět tak, že žalovaný vypořádání námitky ohledně podmínky č. 3 vztáhl i na odvolací námitku žalobce týkající se podmínky č. 4. Také žalobce při popisu žalobní námitky týkající se obsahu podmínky č. 4 vychází obsahově v podstatě z námitky týkající se obsahu podmínky č. 3. S vědomím shora uvedeného tak soud neshledává vypořádání předmětné odvolací námitky ze strany žalovaného za nepřezkoumatelné.
27. Ze stejného důvodu na tomto místě i krajský soud považuje za vhodné, pokud jde o argumenty na tuto žalobní námitku, plně odkázat na předchozí body této žaloby. Ve stručnosti lze uvést, že i v případě obsahu podmínky č. 4 nebylo nutno konkretizovat obsah podmínky o takové podrobnosti, jakými jsou seznamy mělce kořenících dřevin a travin. Krajský soud pochopitelně nijak nezpochybňuje význam takové podrobnosti při finální realizaci této podmínky, není to však řízení o povolení výjimky, kde by podmínka musela být nutně vymezena žalobcem navrhovaným seznamem. I tato podmínka podle soudu byla s ohledem na charakter tohoto řízení v prvostupňovém rozhodnutí vymezena dostatečně určitě. Správní orgán I. stupně rozsah této podmínky vymezil tak, že mělce kořenícími dřevinami mají být osázeny v co největším rozsahu

hráze suchých poldrů a hrázky v šterkových polích u přeronu pod předmětným úsekem dálnice, přičemž tyto dřeviny mají dorůstat výšky přibližně tři metrů. Zatravněny pak mají být zátopy všech suchých poldrů v minimální ploše pětileté srážky. Takové vymezení je podle soudu dostačující.

D) návrh na uložení podmínky č. 17 (monitoring invazních druhů rostlin)

28. Návrh na uložení výše nadepsané podmínky vznesl žalobce již v odvolacím řízení. Žalovaný takový návrh odmítl se stručným, avšak jasným odůvodněním, že monitoring stanovený v podmínce č. 15 považuje za dostatečný. Ani s touto žalobní námitkou žalobce se soud neztotožňuje. Naopak je ve shodě s názorem žalovaného o dostatečnosti podmínky č. 15, resp. 16. Podle soudu je cíl takového navrhovaného opatření obsažen z větší části již v podmínce č. 16 prvostupňového rozhodnutí. V této podmínce pro povolení výjimky pro fázi provozu totiž správní orgán stanovil, že držitel výjimky je povinen po zprovoznění stavby zajistit provedení monitoringu pro ověření správného provedení a účinnosti realizovaných ochranných opatření. Tento monitoring přitom musí být prováděn minimálně jeden rok od uvedení stavby do provozu a následně po uplynutí pěti let bude muset být proveden další alespoň dvouletý monitoring. Je tedy zřejmé, že v rámci této podmínky bude muset držitel výjimky i ve fázi provozu ověřovat správné provedení a účinnost realizovaných ochranných opatření (tedy i opatření, jež je obsahem podmínky č. 15 pro fázi výstavby). Nadto nutno dodat, že žalobce nijak přesvědčivě nevyložil, proč má být jím navrhovaná podmínka č. 17 součástí rozhodnutí o výjimce. Omezil se pouze na obecné tvrzení o tom, že taková podmínka bývá často součástí podmínek jiných rozhodnutí o výjimce a že nekontrolovatelné šíření invazních druhů rostlin při výstavbě silnic a dálnic je v ČR dost časté. K prokázání svých tvrzení pro konkrétní případ však nenabídl žádný jiný relevantní důkaz.
29. Podle soudu rozhodně nelze tvrzení o častém nekontrolovatelném šíření invazních druhů rostlin považovat za obecně známou notorietu, která bude navíc relevantní v nyní posuzované věci. K obecně vznesenému obecnému tvrzení bez vazby na konkrétní okolnosti věci tak soud, ani správní orgány nemohou zaujmout konkrétní, bližší či pro žalobce více vysvětlující stanovisko. Při vědomí náročnosti, vč. jistých prvků neurčitosti, ohledně posuzování vlivů výstavby komunikací se takové tvrzení žalobce jeví být spíše jeho osobním tvrzením než závěrem podloženým relevantními daty. Naopak, jak plyne z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí, podkladem pro uložení podmínek, včetně délky trvání monitoringu, byl odborný biologický průzkum (ve správním spise založen v elektronické verzi na DVD). Ten byl zpracován k tomu odborně způsobilými osobami s patřičnou kvalifikací. Krajský soud tím nijak nezpochybnuje právo žalobce jako ekologického spolku vznášet v řízení námitky k jednotlivým opatřením, případně v rámci těchto námitek navrhopvat jiná podle něj vhodnější opatření. Aby však takové námitky žalobce obstály, musí jejich relevantnost, případně vhodnost jiných opatření spolehlivě prokázat. Tak tomu může být v případě podložení svého tvrzení relevantními studiemi, statistikami či vyjádřeními k tomu odborně způsobilých osob. To se však v tomto řízení nestalo. Žalobce neprokázal nezbytnost uložení podmínky č. 17 v rozhodnutí o povolení výjimky, jakkoli totiž nedoložil, že jednoletý monitoring je nedostatečný, zatímco monitoring tříletý by již onu tvrzenou nedostatečnost napravit. Uvedené soud konstatuje při logické úvaze, že delší monitoring se jistě může zdát přínosnější, nijak však nebylo podloženo, že požadovaný druhý a třetí rok souvislého monitoringu bude mít podstatné a rozhodující výsledky, při zohlednění vynaložených nákladů, které nemohou být neomezené. Tuto námitku tak soud musel rovněž odmítnout.
30. Pokud se má ještě soud vyjádřit k námitce žalobce, že jednotlivé podmínky byly jen převzate z návrhu žadatele, soud k tomu uvádí následující. Žalobce z uvedeného ne zcela zřejmým

způsobem vyvozuje, že zřejmě proto jakékoliv návrhy na upřesnění podmínek nemohly být akceptovány. To by bylo však pouze ničím nepodložené tvrzení. Je zcela pochopitelné, že správní orgán I. stupně při stanovení jednotlivých podmínek vycházel z odborného podkladu, zpracovaného k tomu odborně způsobilými osobami, tedy z biologického průzkumu. Ostatně k tomu také výsledek biologického průzkumu slouží. Není nic závadného na tom, že správní orgán I. stupně, pakliže po vyhodnocení akceptoval navržené podmínky žadatelem na základě biologického průzkumu, tyto převzal do výrokové části svého rozhodnutí. Za daného stavu není žádný důvod k tomu, aby správní orgán přeformuloval jednotlivé podmínky pro povolení výjimky, když se s jejich zněním ztotožňuje. Neodpovídá skutečnosti, že se správní orgán I. stupně ve správním řízení nezabýval námitkami žalobce. Prvostupňový orgán se těmito námitkami podrobně zabýval a vypořádal je v odůvodnění svého rozhodnutí. Jestliže žalobce poukazoval na skutečnost, že sám žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí zaujal výhrady k některým odborným studiím, případně neshledal za adekvátní vypořádání námitek žalobce s tím souvisejících, pak je nutno uvést, že zjištěné vady a nepřesnosti napravit žalovaný v odvolacím řízení.

31. Krajský soud tak napadené rozhodnutí jakož i rozhodnutí orgánu I. stupně neshledal nepřezkoumatelnými pro nedostatek důvodů. Ve správním řízení se správní orgány dostatečně zabývaly námitkami žalobce stran jednotlivých opatření eliminujících negativní vlivy při výstavbě předmětného úseku dálnice D35. Vypořádání těchto námitek je pak obsaženo v odůvodnění jejich rozhodnutí, přičemž krajský soud je shledává přezkoumatelnými. Podklady a důvody k většině závěrů a podmínek správních orgánů jsou dohledatelné v odborných studiích zpracovaných autorizovanými osobami s odpovědností za výsledky jejich výstupů. Žalobce ve správním řízení nebyl zkrácen na svých právech a již vůbec nelze přisvědčit jeho námitce o tom, že žalobcova účast v tomto řízení byla jakoby neviditelná. Proti takovému tvrzení svědčí právě odůvodnění rozhodnutí správních orgánů, ve kterých se správní orgány zabývaly veškerými námitkami či navrhovanými opatřeními žalobce. Stručnost žalovaného byla v některých částech odůvodnění jeho rozhodnutí na místě, neboť vybrané žalobní námitky mohou nalézt své uplatnění až v další fázi, kterou bude územní, popř. stavební řízení. V těchto fázích bude moci žalobce takové námitky vznést a správní orgány budou povinny se jimi zabývat. Jestliže žalobci v jeho námitkách správní orgány nevyhověly s patřičným odůvodněním, nelze takovou skutečnost zaměňovat se situací, kdy by se správní orgány odmítly takovými námitkami vůbec zabývat. Nevyhovění námitkám žalobce není projevem nerespektování jeho práv, nevede ani k nezákonnosti rozhodnutí.
32. S ohledem na shora uvedené závěry nebyla žaloba shledána důvodnou a krajský soud ji proto dle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.
33. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl dle § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce nebyl v řízení úspěšný. Žalovanému podle obsahu správního spisu nevznikly takové náklady soudního řízení, které by přesahovaly rámec běžné úřední činnosti.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: <http://www.nssoud.cz>.

Pardubice, 18. listopadu 2020

JUDr. Jan Dvořák v.r.
předseda senátu

Nesouhlas se zdůvodněním osazení nivelity D35 u Kornic

Po konzultaci s odborníky (Ing. Miloslava Pošvářová) a ujištění, že naše požadavky by neznamenal výrazné zpoždění výstavby D35 posíláme naše podrobné vyjádření k důvodům pro „nemožnost“ snížení nivelity u Kornic zaslaných společností HBH dne 23. 6. 2017 (čj. 17-04670).

Navrhovaná trasa i její nivelita je v přímém rozporu s našimi dlouhodobými požadavky i s EIA. V EIA se na str. 96 výslovně říká: „Z obce Kornice nebude přímo viditelná trasa žádné z variant, konfigurace terénu přímý pohled znemožňuje.“ Dvoukilometrový násep tedy jednoznačně porušuje EIA. Kromě zahloubení dálnice požadujeme její posun na severní okraj koridoru podle zásady stanoviska Ministerstva životního prostředí k EIA (str. 16): „V místech kontaktu komunikace s obytnou zástavbou prověřit v dalším stupni projektové dokumentace možnost posunu trasy dále od obytné zástavby.“

1. HBH: Trasu bylo nutno směrově i výškově napojit na následující úsek.

Se stejným argumentem vystoupili např. při projednání s veřejností v Litomyšli projektanti následujícího úseku při prezentaci varianty 1 – u Kornic prý nebylo možné dálnici snížit, protože navazuje na předchozí úsek. To by bylo směšné, kdyby to nebylo k pláči. ŘSD evidentně neplní svoji funkci koordinátora.

2. HBH: Vést dálnici spodem a silnici III/36016 vrchem nelze kvůli klopení a výškovým parametrům.

To je nesmysl. Na klopení nemá vliv, jestli je dálnice výš nebo níž. Stoupání od Kornic směrem k Janovu by při vedení dálnice zářezem bylo skutečně prudší, než je nyní, ale stále by nebylo ani zdaleka tak prudké, jako je třeba stoupání od Cerekvice k Řídkému, kde to kupodivu nikomu nevádí.

3. HBH: Pro účelovou komunikaci SO 06-161.2 a most SO 06-210 v km 54,140 platí obdobné důvody jako v bodě 2.

To je most a násep nad polní cestou, která vede malým údolíčkem – tam jsme nikdy žádné prohození nepožadovali, tam násep být musí, údolí je nutné nějak překonat, ale násep stačí krátký – po překonání údolíčka následuje dvoukilometrová rovina, kde je násep zcela zbytečný.

4. HBH: Most SO 06-211 je prodloužen a slouží zároveň jako z ekologického hlediska důležitý objekt. Most slouží pro lokální biokoridor, který je zanesen v ÚP Kornice. Je tak zachována spojitost územního systému ekologické stability. Navíc most slouží i pro migraci zvěře.

Podle EIA má sloužit jako biokoridor nedaleký most nad polní cestou z Kornic do Němčic hned na začátku navazujícího úseku. Práce projektantů zde opět není zkoordinovaná. Snažit se využít jako průchod pro zvěř most nad poměrně rušnou silnicí je naprostý nesmysl, když půl kilometru daleko je most mnohem větší a vede nad polní cestou bez dopravy.

5. HBH: Požadavek na vyrovnanou bilanci zemních prací.

Skutečný důvod, proč ŘSD chce dvoukilometrový val u Kornic. Rozhodlo se, že skládku přebytečné zeminy, udělá právě zde.

6. HBH: Svedení kanalizace na km 49,900 vyžaduje plynulý sklon dálnice.

Projektanti navrhuji odvádět vodu 5,5 km od Kornic k Cerekvici. Přitom hned na začátku navazujícího úseku u Němčic je plánovaná retenční nádrž, která bude odvádět vodu do Končinského potoka z úseku Litomyšl – Janov. Kromě toho, že je to nesmysl ze stavebního hlediska, je to i proti současné snaze zadržovat vodu v krajině. Místo aby se voda svedla do více nádrží – u Němčic a jedné navíc vybudované u Kornic, vede se všechna na jedno místo, odkud odtече do Loučné bez jakéhokoliv užitku. Argument, že vybudování nádrže nad Sedlištěmi by svedlo vodu do Sedlišť je nesmyslný. Nádrž nemusí být vybudována nad Sedlištěmi ale mezi Sedlištěmi a Kornicemi nebo u Kornic, kde je navíc možné využít bývalé koryto Kornického potoka ke svedení vody do koryta současného. Využily by se tak hned dva potoky – Kornický a Končinský – místo pětikilometrové kanalizace ústící rovnou do Loučné...

Žádáme Vás tímto o odpověď na naše připomínky.

V Kornicích 16. 8. 2017

Živé Kornice, z.s.

Petr Chaloupka

Kornice 10

570 01 Litomyšl



Na vědomí:

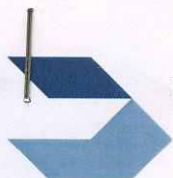
Ředitelství silnic a dálnic – Pardubice, Hlaváčova 902, Pardubice 530 02

Město Litomyšl, Bří Šťastných 597, Litomyšl 570 20 (Radomil Kašpar)

Pardubický kraj, Komenského nám. 125, Pardubice 532 11 (Martin Netolický)

Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 110 15 (Dan Ťok)

Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, Praha 100 10 (Richard Brabec)



Mgr. Kamil Rudolecký
náměstek pro řízení sekce infrastruktury, civilního letectví
a kosmických aktivit

Praha 31. srpna 2017
Č. j.: 552/2017-910-IPK/2

Vážený pane Chaloupko,

dovolte mi, abych z pověření pana ministra reagoval na Váš ze dne 16. 8. 2017 ve věci trasování dálnice D35 v okolí Litomyšle. K jednotlivým Vámi uvedeným bodům Vám sděluji následující:

- 1) Dálnice D35 je v úseku Ostrov - Staré Město rozdělena do šesti úseků, které jsou na sobě vzájemně závislé. Jejich směrové a výškové vedení vychází ze studie, která byla aktualizována dle podmínek závazného stanoviska EIA č. j. 40890/ENV/16 ze dne 11. 11. 2016. Pokud se v některém z úseků změní výškové či směrové vedení začátku nebo konce úseku, bude to mít jednoznačně vliv i na úsek předcházející resp. navazující. Nikde v odkazovaném závazném stanovisku EIA není uvedena podmínka, že z místní části Kornice nebude přímo viditelná trasa dálnice D35.
- 2) Přeložky okolních komunikací se navrhují v souladu s aktuálně platnými předpisy a normami, ve kterých jsou (mimo jiné) uvedeny i maximální a minimální podélné sklony komunikací. Tyto parametry musí být při návrhu stavby dodrženy, což by v tomto případě již nebylo splněno.
- 3) Existence náspu v km 54,1 – 55,5 je dána konfigurací terénu. V uvedeném staničení se nachází terénní zlom, který je nutné překonat právě pomocí náspu. V km 54,58 se vedení dálnice znovu těsně přimyká k terénu. Opět platí, a to i pro dálnici, že stavba musí splňovat technické požadavky vyplývající z platných předpisů a norem. Jedním z nich jsou také požadavky na parametry výškových oblouků.
- 4) Vzhledem k tomu, že dálnice D35 je rozdělena do šesti úseků, z nichž každý je projektován jinou projekční kanceláří, nechalo ŘSD zpracovat koordinační migrační rešerši, aby bylo zamezeno duplicitě migračních objektů a na D35 se nahlíželo z hlediska migrace jako na celek. Cituji z migrační rešerše: „Mosty SO 06-211 a SO 07-201 jsou od sebe vzdáleny cca 300 m. Při vypuštění mostního objektu 07-201 z objektové skladby by nejbližším migračním objektem pro objekt 06-211 byl objekt 07-202 v km 58,000, který je od 06-211 vzdálený cca 2,4 km, což odpovídá požadované vzdálenosti dle TP 180. Z hlediska migrace

zvěře tedy není nutné, na základě výsledků koordinační migrační studie pro celý úsek D35 Ostrov - Staré Město, objekt SO 07-201 v DÚR zachovat.“ V dokumentaci předložené na stavební úřad v Litomyšli, již SO 07-201 není navržen. Objekt SO 06-211 zůstává pro potřeby migrace zachován.

- 5) Přítomnost náspu u Kornic byla vyvolána potřebným směrovým a výškovým vedením trasy, požadavek na vyrovnanou bilanci zemních prací je v tomto případě pouze druhotným důvodem.
- 6) Do retenční nádrže u Němčic nemůže být voda z dálnice svedena, protože podélný sklon dálnice je navržen opačným směrem.

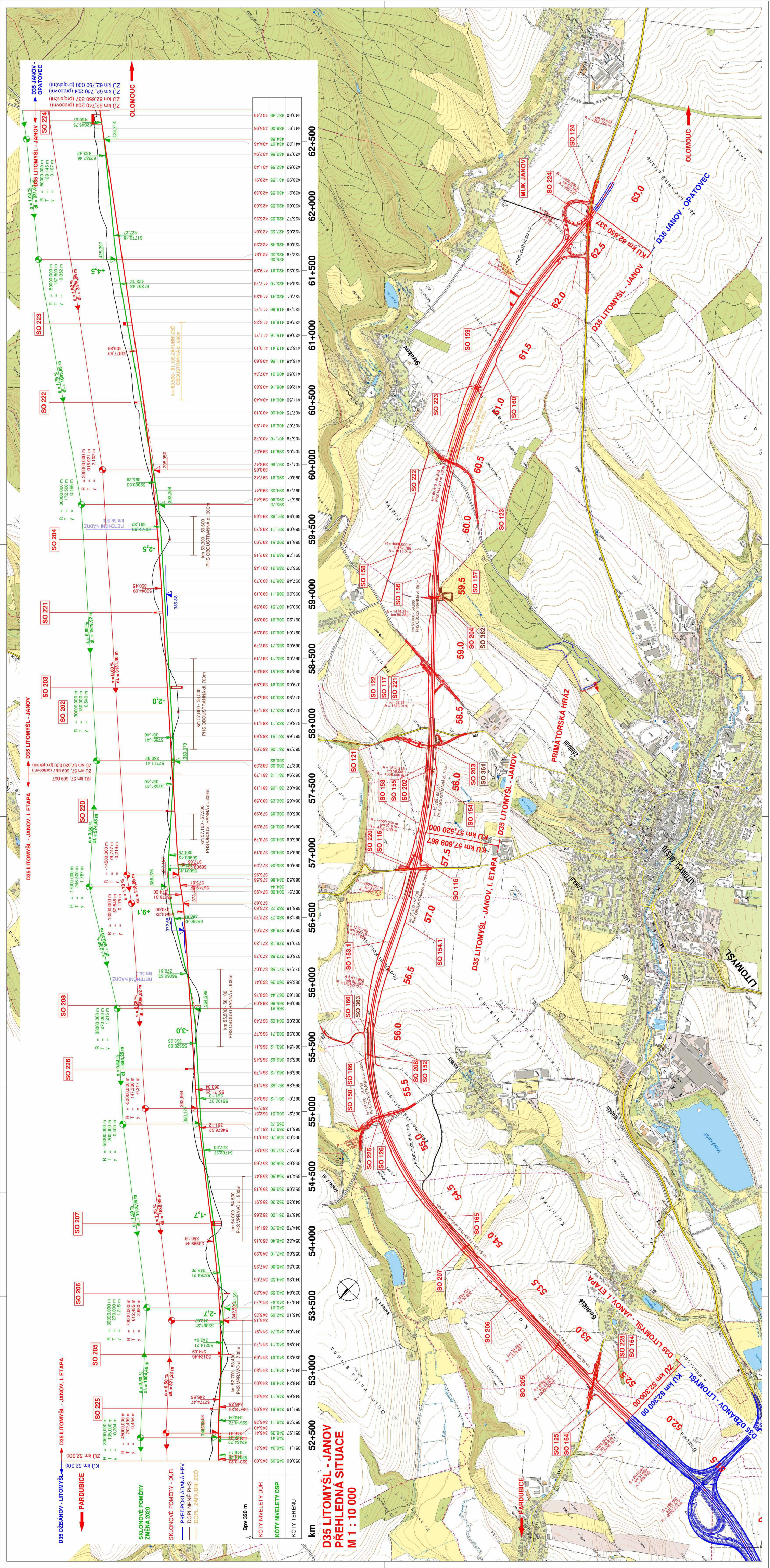
K tomuto tématu dále sděluji, že dne 22. 8. 2017 přijala Centrální komise Ministerstva dopravy po posouzení Technické studie varianty trasy „D35 Litomyšl - Janov“, která zahrnovala několik možných alternativních vedení trasy a byla vypracována na základě požadavků některých okolních obcí, následující závěr:

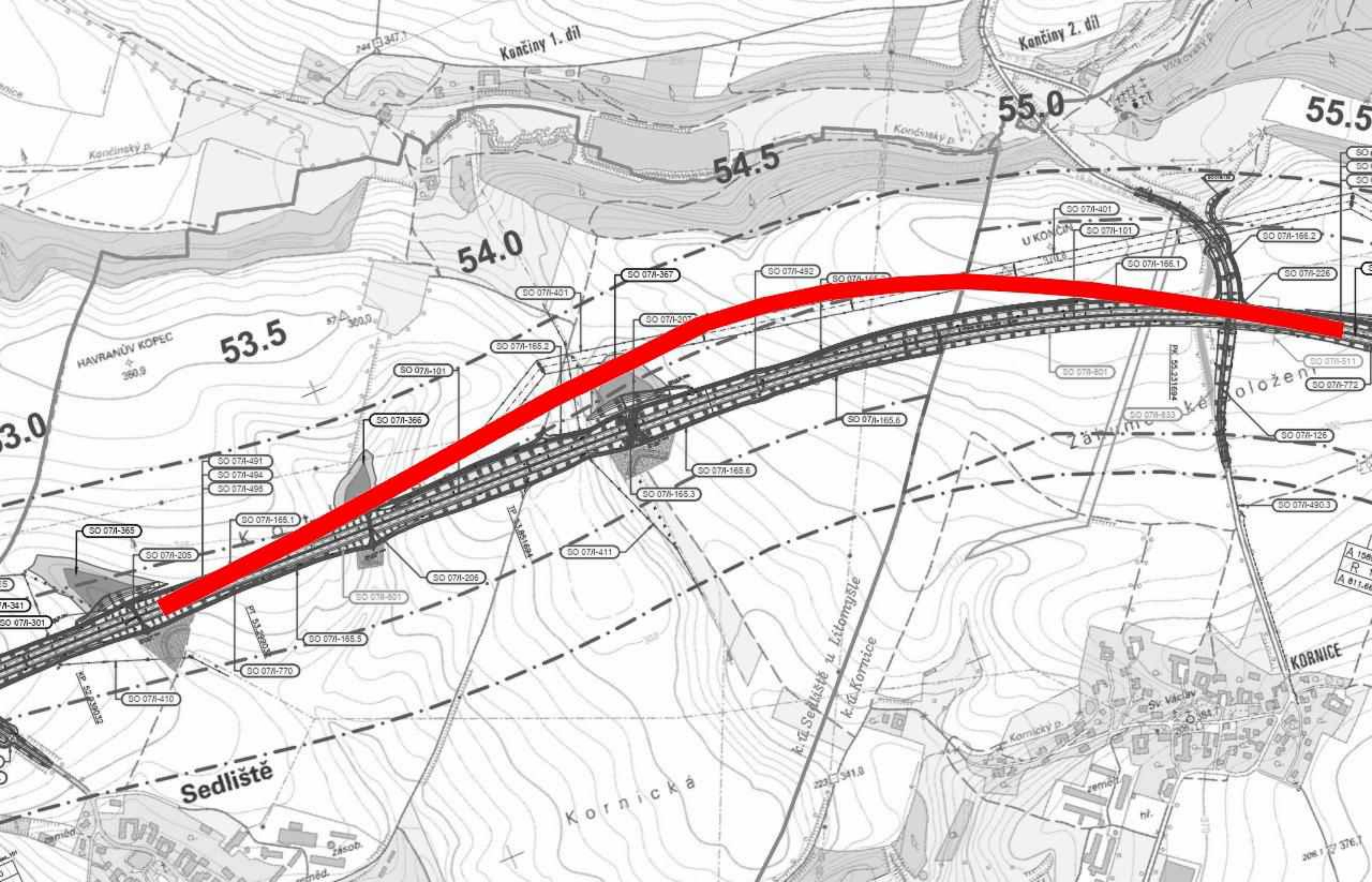
„Po projednání a posouzení *Technické studie varianty trasy ,D35 Litomyšl – Janov‘* a se znalostí stanovisek Pardubického kraje, města Litomyšle, obcí Strakov, Janov a Němčice a spolků PRO Litomyšl a Živé Kornice, Centrální komise jednohlasně schvaluje dosavadní přístup investora ŘSD ČR a potvrzuje pokračování přípravy stavby *,D35 Litomyšl – Janov‘* ve variantě *,0‘* (DÚR). Ostatní alternativní varianty zpracované v rámci studie společnosti APIS byly shledány jako nepřijatelné a jejich předkládané vlastnosti neobsahují dostatečně relevantní důvody pro změnu dosud státem sledovaného přístupu.“

S pozdravem



Vážený pan
Petr Chaloupka
Živé Kornice, z.s.
Kornice 10
570 01 Litomyšl





Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Doručeno do
datové schránky

1

Praha dne 18. ledna 2019
Č. j.: MZP/2018/710/942
Vyřizuje: Ing. Zahradníková
Tel.: 267 122 483
E-mail: Martina.Zahradnikova@mzp.cz

Městský úřad Litomyšl
Doručeno 22.01.2019 17:20:21
MěÚ Litomyšl 005888/2019
Listů: , příloh: 1



MEULSS30003206119

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVERENÍ ZMĚN ZÁMĚRU

kteří by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, podle
§ 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) ve vztahu ke stanovisku
k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) vydanému
dle § 10 odst. 1 zákona dne 23. 10. 2012 pod č.j. 73999/ENV/12
(dále také jen „stanovisko EIA“)

Výroková část:

Záměr předkládaný v navazujícím řízení

Název záměru:

D35 Litomyšl – Janov

Kapacita (rozsah) záměru:

Stavba je součástí záměru „Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK
Ostrov – MÚK Staré Město“, který byl podroben procesu posuzování
vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) a je členěna na
následující stavební objekty:

Objekty přípravy staveniště:

- SO 07-020 - Příprava území

Objekty pozemních komunikací:

- SO 07-101 - Rychlostní silnice D35 Litomyšl – Janov, v délce
5,13 km (staničení ZÚ km 57,52 až KÚ km 62,65)
- SO 07-110 - MÚK Janov
- SO 07-117 - Služební sjezd a nájezd v km 58,680
- SO 07-121 - Přeložka silnice II/358 v km 58,189
- SO 07-122 - Přeložka silnice III/35846 v km 58,767
- SO 07-123 - Přeložka silnice III/03530 v km 60,390
- SO 07-124 - Přeložka silnice I/35 v km 62,580
- SO 07-140 - Příjezd k RN v km 58,240
- SO 07-141 - Příjezd k DUN v km 55,905
- SO 07-153 - Přeložka polní cesty v km 57,400 vlevo
- SO 07-154 - Přeložka polní cesty v km 57,750 vpravo
- SO 07-155 - Přeložka polní cesty v km 58,100 vlevo

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

- SO 07-156 - Přeložka polní cesty v km 59,440 vlevo
- SO 07-157 - Přeložka polní cesty v km 60,000 vpravo
- SO 07-158 - Přeložka polní cesty v km 60,000 vlevo
- SO 07-159 - Přeložka polní cesty v km 61,500 vlevo
- SO 07-160 - Přeložka polní cesty v km 61,500 vpravo
- SO 07-161 - Přeložka polní cesty v km 62,560 vpravo
- SO 07-162 - Přeložka polní cesty v km 59,333
- SO 07-163 - Úprava polní cesty v km 58,5 vlevo
- SO 07-170 - Provizorní komunikace I/35 v km 62,580
- SO 07-180 - Přečodné dopravní značení na D35
- SO 07-181 - Přečodné dopravní značení na silnici I/35 Nedošín
- SO 07-183 - Přečodné dopravní značení na silnici II/358
v km 58,310
- SO 07-184 - Přečodné dopravní značení na silnici III/35846
v km 58,762
- SO 07-185 - Přečodné dopravní značení na silnici III/03530
v km 60,333
- SO 07-186 - Přečodné dopravní značení na silnici I/35
v km 62,580
- SO 07-187 - Oprava vozovky objízdných tras
- SO 07-190 - Dopravní značení ve správě ŘSD
- SO 07-196 - Portály, stavební úpravy a konstrukce pro
elektronické mýto
- **Mostní objekty a zdi:**
 - SO 07-202 - Most na D35 v km 58,000
 - SO 07-203 - Most na D35 v km 58,189
 - SO 07-204 - Most na D35 v km 59,335
 - SO 07-221 - Nadjezd nad D35 v km 58,767
 - SO 07-222 - Nadjezd nad D35 v km 60,390
 - SO 07-223 - Nadjezd nad D35 v km 61,000
 - SO 07-224 - Nadjezd nad D35 v km 62,580
- **Vodohospodářské objekty:**
 - SO 07-302 - Kanalizace tělesa D35 - km 57,520 - 59,323 -
stoka "A"
 - SO 07-303 - Zatrubnění občasné vodoteče v km 58,180 -
stoka "B"
 - SO 07-304 - Kanalizace tělesa D35 - km 59,350 - 62,500 -
stoka "C"

- SO 07-321 - Převedení dešťových vod pod tělesem D35
v km 58,189
- SO 07-322 - Přeložka a úprava vodoteče Černoška
v km 59,326
- SO 07-323 - Úprava občasné vodoteče v km 58,180
- SO 07-361 - Retenční nádrž RN 2 v km 58,250
- SO 07-362 - Retenční nádrž RN 3 v km 59,340
- SO 07-364 - Dešťová usazovací nádrž DUN 2 v km 59,393
- SO 07-382 - Úprava meliorací v km 57,520 - 57,600
- SO 07-383 - Úprava meliorací v km 58,300 - 58,850
- SO 07-384 - Meliorace v km 61,640 - 61,900
- **Elektro a sdělovací objekty:**
 - SO 07-450 - Přeložka dálkového metalického kabelu CETIN
v km 58,170
 - SO 07-451 - Přeložka dálkového optického kabelu CETIN
v km 58,170
 - SO 07-453 - Přeložka tří dálkových optických kabelů CETIN
v km 62,748
 - SO 07-460 - Přeložka místního nadzemního metalického vedení
CETIN v km 58,823
 - SO 07-461 - Přeložka místního metalického kabelu CETIN
v km 60,288
 - SO 07-490 - Přípojky vedení NN pro systém DIS-SOS
 - SO 07-491 - Systém DIS-SOS - kabelové vedení
 - SO 07-492 - Systém DIS-SOS - hlásky
 - SO 07-493 - Systém DIS-SOS - šachty a prostupy
 - SO 07-494 - Systém DIS-SOS - trubky pro optické kabely
 - SO 07-495 - Systém DIS-SOS - meteostanice
 - SO 07-496 - Systém DIS-SOS - automatický sčítač dopravy
 - SO 07-497 - Systém DIS-SOS - kamerový dohled
 - SO 07-498 - Systém DIS-SOS - optické kabely ŘSD
 - SO 07-499.2 - Elektrické závory
- **Objekty trubních vedení:**
 - SO 07-510 - Přeložka VTL plynovodu v km 58,650
- **Objekty úpravy území:**
 - SO 07-801 - Vegetační úpravy hlavní trasy
 - SO 07-810 - Příprava území a ploch dočasného záboru, kácení
zeleně, odhumusování
 - SO 07-820 - Úpravy ploch a skládek, ZS

- SO 07-830 - Technická rekultivace silnice II/358 v km 58,320
- SO 07-831 - Technická rekultivace polní cesty v km 59,312
- SO 07-832 - Technická rekultivace silnice III/03530
v km 60,330
- **Volná řada objektů:**
- SO 07-900 - Ochrana D35 před vandalismem a zcizováním
majetku státu
- SO 07-901 - Provizorní přístupová komunikace
- SO 07-910 - Provizorní zdroj vody
- SO 07-911 - Provizorní zdroj energie
- SO 07-981 - Technologie elektronického mýta

Stavba je podrobně popsána v dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí (dále jen „DÚR“) (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., 03/2017).

Navazující řízení:

Územní řízení (oznámení o zahájení územního řízení č.j. MěÚ Litomyšl 15838/2018 ze dne 2. 3. 2018)

Stanovisko EIA

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 byl 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 přivaděčů tak budou vyhodnoceny v rámci samostatných posouzení dle zákona. Trasa je navržena v jedné základní variantě se dvěma subvariantami (Sedliště, Janov).

**Zařazení záměru dle
přílohy č. 1 k zákonu
(ve znění účinném ke
dni vydání stanoviska
EIA):**

9.3. (Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic)
kategorie I přílohy č. 1 k zákonu.

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, Zámorsk
k.ú.: Bohuňovice u Litomyšle, Cerekvice nad Loučnou, Čistá
u Litomyšle, Dětřichov u Svitav, Dětřichov u Moravské
Třebové, Džbánov u Vysokého Mýta, Hrušová, Janovičky
u Zámorsku, 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:

65 99 33 90

**Sídlo (bydliště)
oznamovatele:**

Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

**Příslušný úřad, který
stanovisko EIA vydal:**

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů
na životní prostředí a integrované prevence

**Datum vydání
stanoviska EIA:**

23. 10. 2012

**Číslo jednací
stanoviska EIA:**

73999/ENV/12

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 9a odst. 6 zákona

vydává

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

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“), obdrželo dne 21. 3. 2017 od Ředitelství silnic a dálnic ČR, žádost o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „D35 Litomyšl – Janov“, ve smyslu ustanovení § 9a odst. 4 tehdy platného znění zákona (v současné době se jedná o § 9a odst. 6 zákona) ve vztahu ke stanovisku EIA včetně níže uvedeného úplného popisu změn (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, 3/2017). Vzhledem k tomu, že od doby předložení výše uvedené žádosti o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru včetně podkladů došlo ke zkrácení úseku, a tím k zúžení rozsahu žádosti, obdrželo MŽP dne 12. 10. 2018 aktualizovanou žádost včetně níže uvedené aktualizace úplného popisu změn (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, 10/2018).

K žádosti byly předloženy následující podklady:

- Dokumentace pro územní řízení (dále jen „DÚR“), (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., 03/2017)
- Úplný popis změn – uvedeno v rámci předloženého dokumentu „D35 Ostrov – Staré Město; Zajištění Coherence stamp – úsek Litomyšl – Janov (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, 03/2017).
- Úplný popis změn – uvedeno v rámci předloženého dokumentu „D35 Ostrov – Staré Město; Zajištění Coherence stamp – úsek Litomyšl – Janov; Aktualizace 10/2018 (zkrácení úseku) (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, 10/2018).

MŽP se v souladu s § 9a odst. 6 zákona na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona, zda je žádost úplná, a zda by uváděné změny mohly znamenat významné ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví, a tedy zda je nutno změny podrobit postupu dle § 4 odst. 1 písm. g) zákona ve vazbě na § 9a odst. 6 zákona či nikoli.

Náležitosti žádosti dle § 9a odst. 6 zákona

1. Dokumentace pro příslušné navazující řízení – přes el. úložiště byla předložena DÚR (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., 03/2017).
2. Úplný popis změn – uvedeno v rámci předloženého dokumentu „D35 Ostrov – Staré Město; Zajištění Coherence stamp – úsek Litomyšl – Janov; Aktualizace 10/2018 (zkrácení úseku) (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, 10/2018).

Další požadavky dle § 9a odst. 6 zákona

- tj. předložení žádosti vč. všech příloh nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení – *žádost byla na MŽP doručena dne 21. 3. 2017. Vzhledem k tomu, že došlo z důvodu zkrácení trasy záměru k aktualizaci obdržených podkladů, byla žádost zúžena a včetně aktualizovaných podkladů doručena na MŽP dne 12. 10. 2018. Navazující řízení bylo dle oznámení o zahájení územního řízení č.j. MěÚ Litomyšl 15838/2018 ze dne 2. 3. 2018, vydaného Městským úřadem Litomyšl, odborem výstavby a územního plánování, zahájeno podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby výše uvedených objektů dne 21. 3. 2017, tj. před nabytím účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, který uvedený požadavek zavedl. Splnění požadavku tedy není posuzováno. Dne 21. 9. 2018 Ředitelství silnic a dálnic ČR vzalo zpět část žádosti o vydání územního rozhodnutí výše uvedené žádosti ze dne 21. 3. 2017. Dopisem ze dne 26. 11. 2018 zaslal Městský úřad Litomyšl pod č.j. MěÚ Litomyšl 110735/2018 MŽP informaci o zúžení výše uvedené žádosti a urgenci vydání závazného stanoviska.*

Dle výše uvedeného je zřejmé, že žádost o vydání závazného stanoviska dle § 9a odst. 6 zákona splňuje všechny zákonné náležitosti. Aby se MŽP mohlo doručitou žádostí zabývat, bylo rovněž nezbytné ověřit, zda stanovisko EIA vydané dne 23. 10. 2012, je ke dni vydání tohoto závazného stanoviska platné a zda bylo souhlasně ověřeno dle zákona č. 39/2015 Sb. Souhlasné závazné stanovisko podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. bylo k předmětnému stanovisku EIA vydáno dne 11. 11. 2016 pod č.j. 40890/ENV/16 a byla v něm ověřena i platnost předmětného stanoviska EIA. Platnost stanoviska EIA byla do 23. 10. 2017, přičemž v době platnosti stanoviska EIA bylo dne 13. 3. 2017 pod č.j. MUV/40319/2017 zahájeno navazující řízení (územní řízení), pro které je vydáno toto závazné stanovisko, s tím, že podle článku II bodu 8 (přechodná ustanovení) zákona č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, je stanovisko EIA platné do 31. 12. 2018. V současné době MŽP eviduje žádost o prodloužení platnosti stanoviska ve smyslu § 9a odst. 4 zákona. Podle tohoto ustanovení se má za to, že platnost stanoviska EIA neuplyne, dokud

není žádost o prodloužení jeho platnosti vyřízena. Ke dni vydání tohoto závazného stanoviska nebyla žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vyřízena, a stanovisko je proto podle § 9a odst. 4 zákona platné.

Vzhledem k tomu, že MŽP obdrželo dne 12. 10. 2018 od oznamovatele žádost o zúžení rozsahu verifikace, bylo s vydáním tohoto závazného stanoviska nutno vyčkat do doby po obdržení informace od stavebního úřadu, že navazující řízení bylo skutečně oficiálně zúženo. Tuto informaci MŽP oficiálně obdrželo dne 27. 11. 2018.

MŽP po prostudování obdržených podkladů dospělo k závěru, že níže uvedené změny záměru nepředstavují takové změny realizace záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. S ohledem na tuto skutečnost je v souladu s § 9a odst. 6 zákona vydáno toto souhlasné závazné stanovisko.

Souhrnná charakteristika změn záměru a jejich předpokládaných vlivů na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Popis změn projektu

Změny aktuálně navrhovaných částí záměru oproti záměru, který byl předmětem procesu EIA, jsou dle předloženého podkladu pro vydání verifikačního závazného stanoviska v následujícím rozsahu.

1. Změna šířky komunikace v celé trase předmětného úseku vyvolaná změnou ZM2 ČSN 736101 z původních 25,5 m na 26,0 m rozšířením středního dělicího pruhu o 0,5 m;

Vzhledem k tomu, že změnou záměru nedojde k navýšení počtu jízdních pruhů a výše zmíněné rozšíření komunikace lze z hlediska jeho možných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví hodnotit jako zanedbatelné, nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

2. Optimalizace trasy navýšením nivelety maximálně o 1 m v celé trase předmětného úseku;

Jde o změnu vycházející z podrobnějšího řešení navazující projektové dokumentace. Součástí podkladů je aktualizovaná hluková studie (Ekola group, spol s r.o., 11/2016) (dále jen „HS“), v jejímž závěru je uvedeno, že při zohlednění provozu na posuzovaném úseku dálnice D35, pozemních komunikací I. a II. třídy a místních komunikací I. a II. třídy v zájmovém území nedochází k překročení hygienického limitu, a souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Pardubického kraje ze dne 15. 2. 2017 č.j. KHSPA/22106/2016/HOK-Sy, jehož podkladem byla výše uvedená hluková studie (dále jen „souhlasné stanovisko KHS“). Součástí podkladů je i rozptylová studie (EKOBEST s.r.o., 11/2016) (dále jen „RS“), v jejímž závěru je uvedeno, že záměr významněji neovlivní imisní zátěž v zájmovém území a nezpůsobí překročení imisních limitů pro oxid dusičitý. Provozem záměru nedojde v území k měřitelnému zhoršení z hlediska suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}. Vliv záměru v zájmovém území pro benzen a benzo(a)pyren je minimální. Realizací záměru dále dojde k přesunutí imisní zátěže z průjezdů obcemi na transitní komunikaci mimo

trvale obydlená sídla, a tím dojde ke snížení imisní zátěže v těchto sídlech. Součástí podkladů je dále studie posouzení vlivu navrhované pozemní komunikace na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (Ing. arch. I. Vorel – ATELIER V, 04/2018) (dále jen „studie KR“), v jehož závěru je konstatováno, že navrhovaná stavba D35 v úseku Džbánov – Janov v úseku km 50,5 – 62,7 (MÚK Řídký – MUK Janov) je jako celek navržena s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle zákona. Nevzniká rozpor mezi dokumentací EIA a projektovou dokumentací. Dále je součástí podkladů souhlasné závazné stanovisko k zásahu do krajinného rázu vydané Městským úřadem Litomyšl ze dne 7. 6. 2017 č.j. MěU Litomyšl 29548/2017 (dále jen „souhlasné stanovisko KR“).

Vzhledem k charakteru dotčeného území a vzhledem k charakteru změny se vliv na ostatní složky životního prostředí neočekává a zároveň tato změna samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného dobu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

3. V km 59,500 – 62,000 změna poloměru směrového oblouku z 2 500 m na 4 000 m. V km 59,871 změna poloměru zakružovacího oblouku z $R = 35\ 000$ m na 200 000 m. V km 57,700 změna poloměru oblouku z $R = 2\ 400$ m na 4 500 m a v km 58,000 – 60,500 korekce směrového vedení původně řešeného protisměrnými oblouky o $R = 2\ 400$ m;

Změnou záměru dojde k upřesnění technických parametrů komunikace, dojde ke změně poloměru zakružovacího oblouku v km 59,871 a k posunu trasy na sever maximálně o 60 m. Dále dojde k vložení přechodnic a vzhledem k malému sklonu k následné úpravě směru a v km 58,00 – 59,300 dojde k posunu trasy maximálně o 80 m.

Změna záměru vychází z podrobnějšího technického řešení navazující projektové dokumentace. Součástí podkladů je výše uvedená HS a RS (závěry viz změna č. 2). Dále je součástí podkladů studie KR (závěr viz změna č. 2), souhlasné stanovisko KHS a souhlasné stanovisko KR. Vzhledem k charakteru dotčeného území a vzhledem k charakteru změny se vliv na ostatní složky životního prostředí neočekává a zároveň tato změna samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného dobu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

4. V km 58,000 realizace dálničního mostu za účelem mimoúrovňového převedení silniční dopravy na dálnici D35 přes biokoridor. Jedná se o nosnou konstrukci, která je navržena jako ocelová přesýpaná z dílců z vlnitého plechu o parametrech: délka mostu: 14,5 m, šířka mostu 58,7 m, světlost klenby 13,5 m a minimální podchodná výška v ose biokoridoru 4,5 m. Dále v km 61,000 realizace nadchodu pro migraci zvířete za účelem mimoúrovňového převedení biokoridoru a spojky polních cest před dálnicí D35. Jedná se o nosnou konstrukci, která je navržena jako sdružený rám o dvou polích o rozpětí 16,00 + 16,00 z monolitického železobetonu o parametrech: délka mostu: 33 m, šířka mostu 23,2 m (Šířka biokoridoru byla

stanovena Migrační studií (EKOLA group, spol. s r.o., 11/2016) na minimálně 8,0 m, k ní případně připočtena šířka polní cesty 4,0 m.);

Ověřující závazné stanovisko obsahuje podmínky, které mimo jiné ukládají 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 (odborné životního prostředí obcí s rozšířenou působností); předběžně počítat s obousměrným oplocením (podmínka č. 41). Součástí podkladů je migrační studie (EKOLA group, spol. s r.o., 11/2016) (dále jen „MS“), v jejímž závěru je konstatováno, že za předpokladu dodržení navržených kompenzačních opatření a prvků prostupnosti krajiny nebude mít uvedený záměr negativní vliv na migrační trasy. Na základě plnění výše uvedených požadavků je součástí uvedené MS návrh migračního podchodu a nadchodu.

Vzhledem k tomu, že součástí podkladů je studie KR (závěr viz změna č. 2), souhlasné stanovisko KR a zároveň byla akceptovatelným způsobem splněna podmínka ověřujícího závazného stanoviska, nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

5. V km 58,215 vznik přeložky silnice II/358, která bude realizována místo původní trasy silnice II/358. Změnou záměru dojde k navýšení délky přeložky silnice z 30 m na 675 m, tj. prodloužení o 645 m a dále k posunu trasy o 135 m směrem na jih;

Změna záměru vychází z podrobnějšího technického řešení navazující projektové dokumentace. Změnou záměru dojde k navýšení trvalého záboru ZPF o cca 1,46 ha, což je vzhledem k celkovému záboru ZPF zanedbatelné navýšení, zároveň je kompenzováno výše uvedenými změnami. Součástí podkladů je výše uvedená HS a RS (závěry viz změna č. 2). Dále je součástí podkladů studie KR (závěr viz změna č. 2), souhlasné stanovisko KHS a souhlasné stanovisko KR. Vzhledem k závěrům výše uvedených studií a vzhledem k tomu, že tato změna samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu, nejedná se o změny, která by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

6. V km 59,189 změna délky přeložky silnice II/35846 z délky 800 m se dvěma protisměrnými oblouky na 630 m, tj. snížení o 170 m;

Změna záměru vychází z podrobnějšího technického řešení navazující projektové dokumentace. Změnou záměru dojde ke snížení trvalého záboru ZPF z 1,4 ha na 1,2 ha, tj. snížení o 0,2 ha. Nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

7. V km 60,390 změna délky přeložky silnice III/03530 z délky 775 m na 725 m, tj. snížení o 50 m;

Změna záměru vychází z podrobnějšího technického řešení navazující projektové dokumentace. Změnou záměru dojde ke snížení trvalého záboru ZPF z 1,31 ha na 1,26 ha, tj. snížení o 0,05 ha. Nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

8. V km 62,500 navýšení plochy MÚK Janov a prodloužení přeložky I/35 z 500 m na 782 m, tj. prodloužení o 282 m;

Změna záměru vychází z podrobnějšího technického řešení navazující projektové dokumentace, zejména detailnějšího technického řešení MÚK Janov. Změnou záměru dojde k navýšení trvalého záboru ZPF z cca 8,9 ha na cca 11,3 ha (tj. navýšení o cca 2,4 ha), což je vzhledem k celkovému záboru ZPF zanedbatelné navýšení, zároveň je částečně kompenzováno výše uvedenými změnami. Součástí podkladů je výše uvedená HS, RS a MS (závěry viz změna č. 2 a změna č. 7). Dále je součástí podkladů studie KR (závěr viz změna č. 2), souhlasné stanovisko KHS a souhlasné stanovisko KR. Tato změna samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

9. V km 59,393 umístění dešťové usazovací nádrže (dále jen „DUN“) pro zabezpečení jakosti vod odváděných ze zpevněných ploch komunikace. Jedná se o prefabrikovanou nebo monolitickou uzavřenou nádrž navrženou na průtok 30 l/s;

Vzhledem k tomu, že realizací DUN dojde k plnění podmínky č. 24 („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.“) ověřujícího závazného stanoviska, nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

S ohledem na výše uvedené MŽP konstatuje, že výše uvedené změny záměru nemohou mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto je vydáno toto souhlasné závazné stanovisko podle § 9a odst. 6 zákona.

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

Poučení

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

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

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky
(otisk úředního razítka)

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR – Správa Pardubice, Ing. Hana Jarolímová, Hlaváčova 902,
530 02 Pardubice
- Městský úřad Litomyšl, odbor výstavby a územního plánování, J. E. Purkyně 918,
570 20 Litomyšl

Na vědomí:

- MŽP, OVSS VI – Hradec Králové, zde

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

D35 Litomyšl – Janov I.etapa

Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)

B. Souhrnná technická zpráva

Objednatel



Zpracovatel



HBH Projekt spol. s r.o.

Obsah

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....	3
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	14
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	14
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	15
B.2.3 Celkové stavebně technické řešení	16
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	16
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	16
B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů	16
B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů.....	70
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	70
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	70
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	70
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	71
B.3 PŘIPOJENÍ NA STAVBY A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	72
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	72
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	73
B.6 VLIVY STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	74
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA.....	90
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	90
B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	96

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika stavebního pozemku

Území silničního úseku D35 Litomyšl – Janov, I. etapa náleží dle regionálního geomorfologického členění k systému Hercynskému, provincii Česká vysočina, subprovincii Česká tabule, oblasti Východočeská tabule, z pohledu geomorfologických celků a nižších jednotek pak k celku Svitavská pahorkatina, podcelku Loučeňská tabule a okrsku Litomyšlský úval.

Trasa silnice D35 prochází mírně zvlněným terénem Svitavské pahorkatiny. Tato je charakterizována jako členitá pahorkatina s vrchovinným územím na V, převážně v povodí Orlice, Loučné, Chrudimky a Svitavy. Detailní modelace terénu v zájmovém prostoru je výsledkem selektivní erozní činnosti řeky Loučné v měkkých poddajných slínovcích až vápnitých jílovcích a odpovídá poměrům v údolní nivě dolního říčního toku s minimálním spádem. Z rovinného plochého terénu vystupují oblé pahorky budované křídovými horninami. Konečná modelace terénu je předurčena tektonickými liniemi a stavbou, kde se projevuje vliv zlomů, plochých antiklinál a synklinál nebo flexury. Ve čtvrtohorách se na modelaci povrchu významně účastnily říční toky.

Nadmořské výšky terénu jsou v řešeném území v rozmezí 290 – 385 m. Území v okolí projektované D35 je odvodňováno říčkou Loučnou s pravostrannými přítoky (Končinský potok, Kornický potok). Krajina je využívána převážně zemědělsky s minimálním zalesněním.

Na základě vymezení klimatických oblastí patří zájmové území do teplé podoblasti (MT10), do okrsku mírně teplého, mírně suchého, s mírnou zimou. Průměrné roční teploty se pro období 1961-1991 pohybují mezi 7 a 8 °C. Nejteplejší měsíc červenec má dlouhodobý teplotní průměr nad 17 – 18 °C. Průměrná teplota nejstudenějšího měsíce ledna se pohybuje mezi – 2 až – 3°C. Nejvyšší vlhkosti je obvykle dosahováno v zimním období, nejnižší pak v letním. Relativní vlhkost klesá obvykle do dubna, kdy se vyskytuje její roční minimum.

Hydrologicky náleží celá trasa Litomyšl – Janov, I. etapa, do povodí Loučné a jejího přítoku Končinského potoka (hydrologická pořadí 1-03-02-190 a 1-03-02-200). Říčka Loučná je pravostranným přítokem Labe. Nejbližší vodočetná stanice se nachází v Litomyšli a níže po proudu v Cerekvici nad Loučnou. V daném úseku projektované silnice nepřechází přes žádnou významnější vodoteč ani se žádná nenachází ve sledovaném okolí (do 500 m od osy projektované stavby).

Zájmové území je součástí hydrogeologického rajonu č. 4270 Vysokomýtská synklinála. Kolektory podzemních vod jsou doplňovány jednak přímo infiltrovaným podílem srážek a jednak influkcí z vodních toků.

Projektovaná trasa silnice D35 Litomyšl – Janov, I. etapa neprochází žádným evidovaným záplavovým územím.

b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba D35 Litomyšl – Janov, I.etapa v celé své délce respektuje platnou územně plánovací dokumentaci tzn. vedení trasy respektuje vymezený koridor daný ZÚR, a rovněž vymezený koridor, který je součástí jednotlivých územních plánů obcí a měst.

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Není evidováno.

d) informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Bude doplněno v projektové dokumentaci na základě podmínek z vyjádření získaných od zástupců dotčených orgánů v průběhu provádění inženýrské činnosti pro daný stavební záměr.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Z regionálně-geologického hlediska náleží zájmové území k tzv. orlicko-žďárské faciální oblasti křídý a k dílčí strukturní geologické jednotce vysokomýtská synklinála. Výplň synklinály je tvořena sedimenty cenomanského až svrchnoturonského stáří. Cenoman je zastoupen pískovci a slepenci, spodní a střední turon představují ve spodní části prachovito-slínité, ve svrchních partiích pak prachovito-písčité sedimenty. Nadložní sedimenty svrchního turonu v mocnosti do 50 m reprezentují slínovce a vápnité jílovce.

Trasa budoucí silnice D35 se nachází v jihovýchodní části české křídové pánve, křídové horniny budují podloží celého úseku. Ze stratigrafického hlediska se jedná o vyšší část jizerského souvrství (střední až svrchní turon), v němž jsou zastoupeny vápnito-jílovité a glaukonitické pískovce, a o horniny teplického souvrství (svrchní turon až spodní coniac) s výskytem jílovců, slínovců a prachovců. Tyto svrchnokřídové horniny jsou rozčleněny systémem zlomů, které predisponují orientaci vodních toků, tedy zejména Loučné a Končinského potoka a jejich údolí.

Kvartérní pokryvné útvary jsou zastoupeny fluviálními a deluviofluviálními sedimenty a eolickými sedimenty. Výskyt fluviálních sedimentů v podobě štěrků a povodňových hlín je vázán zejména na tok Končinského potoka. Fluviální náplavy jsou zastoupeny především jemnozrnnými zeminami s mírně variabilním zrnitostním složením a vyznačují se mělkou úrovní hladiny podzemní vody, obvykle do 2 m pod terénem. Deluviofluviální uloženiny tvoří výplně mělkých depresí a lemy při okrajích holocénních náplavů. Deluviální uloženiny charakteru hlín a jílovců na svazích dosahují větších mocností pouze na úpatí strmějších svahů. Eolické sedimenty - spraše pak byly zastiženy jako návěje ve svazích nad údolím Končinského potoka. Mocnost orniční vrstvy dosahuje většinou 0,2 – 0,4 m. Výraznější akumulace antropogenních uloženin (navážek) v zájmové trase byly zjištěny pouze v místech křížení se stávajícími komunikacemi. V tomto případě se jedná o překopané místní zeminy, štěrkovitý materiál, konstrukční vrstvy tělesa komunikací a živici o mocnostech místy až 3 m.

Jednotlivé geotypy zemin a hornin zastížených na lokalitě s uvedeným litologickým složením a zaříděním dle ČSN 73 6133 jsou vymezeny níže v kapitole č. 4.1 (úsek km 52,300 – 56,000) a kapitole č. 5.1 (úsek km 56,000 – 57,600).

Z geologického pohledu prochází hodnocená část trasy silnice D35 jádrem hydrogeologické struktury vysokomýtskou synklinálou – hydrogeologický rajón 4270 Vysokomýtská synklinála, budovanou svrchnokřídovými sedimenty jihovýchodní části české křídové pánve.

Z hydrogeologického hlediska je vysokomýtská synklinála vícekolektorovým zvodnělým systémem. Kombinací příznivých hydraulických parametrů svrchnokřídových hornin a jejich pánevního uložení vznikla hydrogeologická struktura, která má ve východočeské křídě prioritní postavení. Jedná se o velice významný regionální zdroj podzemní vody o vysoké vydatnosti, vhodný pro vodárenské využití. Plošně nejrozsáhlejší je spodnoturonská zvodeň (kolektor B), která je charakteristická puklinovou propustností, střední až vysokou průtočností kolektoru a zpravidla velmi dobrou jakostí vody. V centrální části pánve, kde se vyskytuje zájmové území s projektovanou trasou D35 má zvodeň napjatou hladinu s piezometrickou výstupnou úrovní cca 380-390 m.

Dalšími významnými zvodněmi vysokomýtské synklinály je nižší středno-turonská zvodeň (kolektor Ca) a vyšší středno-turonská zvodeň (kolektor Cb). Obě tyto zvodně jsou charakterizovány vysokou propustností, přičemž střednoturonská zvodeň je souvisle vyvinuta v severní části synklinály, tedy i v okolí Litomyšle. Hladina podzemní vody v nižších částech území kolektoru Ca je napjatá, hladina podzemní vody v kolektoru Cb je převážně volná, s úrovní hladiny cca 360-380 m n.n.

Prostorový režim podzemních vod vysokomýtské synklinály je výrazně ovlivňován složitými strukturně tektonickými poměry rajónu s existencí řady tektonických linií. Infiltrace má zonální charakter s přibýváním podílu infiltrované srážkové vody směrem k okrajům struktury. Generelní směr proudění podzemní vody je v zájmovém území k západu až severozápadu. Lokálně mohou, v úseku km 56,000-57,000, podzemní vody proudit i směrem k severovýchodu, do údolí Končinského potoka. Drenážními bázemi jsou údolí Loučné a Končinského potoka.

Hladina podzemní vody svrchního kolektoru se v projektované trase vyskytuje převážně na bázi kvartérních sedimentů charakteru špatně propustných diluviálních hlín a jílu a sprašových sedimentů a v přípovrchové zóně rozpukaných a zvětralých křídových sedimentů.

Z hydrogeologického hlediska lze tedy v daném území rozlišit dvě základní prostředí, která mohou být uvažovanou stavbou dotčena:

Průlinově a puklinovo-průlinově propustné prostředí kvartérních sedimentů a svrchních zvětralých částí skalního masívu – kvartérní zvodeň.

Puklinově a lokálně i průlinově propustné prostředí hornin skalního podkladu.

Mělký oběh podzemních vod zpravidla s volnou hladinou podzemní vody se vytváří, jak již bylo zmíněno výše v bazální části kvartérních deluviálních, eolickodeluviálních a fluviálních uloženin, eluviu a silně

zvětralých křídových horninách. Srážkové vody infiltrují v celém rozsahu odpovídajících částí hydrologických povodí, proudění podzemních vod je určováno zejména morfologií terénu a místně je usměrňováno průběhem puklinových systémů, případně vložek hornin s odlišnými propustnostními parametry.

V prostředí mírně zvětralých a navětralých hornin se jedná o vodní režim puklinový. Proudění podzemních vod probíhá systémy otevřených a nezajílovaných puklin. Podzemní vody jsou v tomto prostředí převážně mírně napjaté. Při uvolnění horizontu (po narušení izolátoru – silně a zcela zvětralých slínovců) dochází k výstupu hladiny podzemní vody a k jejímu následnému smíchání s kvartérní zvodní.

V prostředí kvartérních sedimentů a ve zcela zvětralých horninách skalního podkladu se jedná o vodní režim průlinový, v horninách silně zvětralých pak o vodní režim kombinovaný průlinově-puklinový. V mírně zvětralých a navětralých horninách lze vodní režim označit za puklinový. V prostředí pískovců jizerského souvrství lze pak očekávat propustnost průlinovou. Hodnota propustnosti je v těchto horninách především závislá na množství a charakteru tmelu.

Trasa projektované silnice prochází v celém úseku teplickým souvrstvím, které má charakter vápnitých jílovců, slínovců a prachovců. Teplické souvrství je případně překryto kvartérními diluviálními a eolickými sedimenty. Horniny kolektoru Cb – vápnito jílovité glaukonitické pískovce se v prostoru zájmové trasy nevyskytují, byly dokumentovány cca 500-800 m severovýchodně, v údolí Končinského potoka.

Celá širší oblast zájmového území spadá do chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) Východočeská křída, identifikátor č. 216, zřízená nařízením vlády č. 85/1981 Sb.

Projektovaná trasa se nedotýká žádné CHKO ani přírodní rezervace. Navržená trasa nezasahuje do zvláště chráněných území ani lokalit Natura 2000.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

a. Biologický průzkum - aktualizace (HBH Projekt spol s r.o. 03/2019)

byl zpracován za účelem soupisu, popisu a zhodnocení výskytu rostlinných a živočišných druhů, které se v území plánované realizace stavby D35 Džbánov - Litomyšl vyskytují. Průzkum bude především zaměřen na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů (dle vyhlášky č 395/1992 Sb). V dokumentu jsou zahrnuty také výsledky průzkumu, který byl realizován pro dokumentaci EIA (2009). Biologický průzkum byl také vyhotoven jako podklad pro optimalizaci technického řešení stavby ve vztahu k zaznamenaným rostlinným i živočišným druhům a jejich biotopům.

b. Rešerše předběžného geotechnického průzkumu (GEOtest, a.s. 03/2019)

V rámci předmětné stavby D35 Litomyšl – Janov, I. etapa, staničení km 52,300-57,600, jejímž investorem je ŘSD ČR byly realizovány dva předběžné geotechnické průzkumy, jednalo se o:

1. úsek km 50,000 – 56,000, zhotovitel sdružení firem AZ CONSULT, s.r.o. a PUDIS, s.r.o. (odpovědný řešitel Ing. Martina Štrosová), březen 2016.

2. úsek km 56,00 – 59,460, zhotovitel ARCADIS CZ, a.s., 2016

Pro stavbu D35 Litomyšl – Džbánov byla již v předchozím stupni projektové přípravy vypracována rešerše předběžných průzkumů:

3. úsek km 44,500-56,00, zhotovitel GEOTest, a.s. (odpovědný řešitel Ing. Marek Novotný), leden 2017

Pro stavbu D35 Litomyšl – Janov byla již v předchozím stupni projektové přípravy vypracována rešerše předběžných průzkumů:

4. úsek km 56,00-57,00, zhotovitel GEOTEC GS, a.s. (odpovědný řešitel Mgr. Aleš Kubát), červenec 2016

5. *Podrobný geotechnický průzkum D35 Litomyšl – Janov, staničení km 55,5-62,65, zhotovitel Pragoprojekt, a.s.* (odpovědný řešitel Ing. Michal Jezný), srpen 2018.

Předkládaná rešerše je zpracovávána z důvodu změny projektové dokumentace, kdy došlo k novému rozdělení jednotlivých úseků projektované stavby D35 Ostrov – Staré Město a zároveň ke změně ve vedení trasy v předmětném úseku.

Dle zadání poptávaných prací a upřesnění požadavků od objednatele, je hlavním úkolem zpracování geotechnické rešerše realizovaných výše uvedených předběžných průzkumů [1] a [2], resp. jejich inženýrskogeologických, hydrogeologických a geofyzikálních částí. V každém průzkumu byly zpracovateli závěrečných zpráv vymezeny rozdílné geotechnické typy zemin (zeminy s podobnými geotechnickými charakteristikami), včetně jejich rozdílného označení. Vzhledem k tomu, že nelze toto rozdílné značení sjednotit, zůstalo v příslušném úseku původní značení a inženýrskogeologická část rešerše zahrnující také závěry geofyzikálních průzkumů byla rozdělena taktéž podle výše uvedených úseků.

V rešerši jsou věcně shrnuty všechny stěžejní údaje o inženýrsko-geologických, hydrogeologických a geofyzikálních poměrech, včetně základových poměrů stavebních objektů obou úseků D35 (trasy úseků - násyp, zářez, souvisejících komunikací, MÚK, přeložek, mostních objektů na silnici D35, přes silnici D35 i mostů na souvisejících komunikacích).

Přehledná schematická situace projektovaného úseku km 52,300-57.600 silnice D35 Litomyšl- Janov, I. etapa je uvedena v příloze č. F2.1 předkládané GT rešerše.

Další použité podklady:

- Aktuální situace trasy D35 Litomyšl – Janov I. etapa (digitální podklad objednatele, 2019)
- ČSN EN 1998 (Eurokódu 8): Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení – Části 1: Obecná pravidla, seizmická zatížení a pravidla pro pozemní stavby (září 2013),
- ČSN 73 6133/2010: Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací,
- TP 94 Zlepšení zemin,

- TP 95 Vrstevnaté násypy pozemních komunikací,
 - ČSN EN 1997-1 (Eurokód 7): Navrhování geotechnických konstrukcí - Část 1: Obecná pravidla
 - ČSN EN 1997-1 (Eurokód 7): Navrhování geotechnických konstrukcí - Část 2: Průzkum a zkoušení základové půdy
 - ČSN EN 206+1A: Beton - Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- c. Rešerše pedologického průzkumu (GEOtest, a.s. 03/2019)

V rámci předmětné stavby D35 Litomyšl – Janov, I. etapa, staničení km 52,300-57,600, jejímž investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR byly realizovány následující pedologické průzkumy:

1. *Pedologický průzkum km 50,000 – 55,000* (GeoTec-GS a.s., 03/2016). Průzkum byl zpracován samostatně v rámci předběžného geotechnického průzkumu na úseku D35 Džbánov – Litomyšl.
2. *Pedologický průzkum km 56,000 – 59,460* (ARCADIS CZ a.s., 03/2016). Průzkum byl zpracován v rámci předběžného geotechnického průzkumu na úseku D35 Litomyšl – Janov.
3. *Rešerše předběžného GTP* (GEOtest, a.s., 01/2017). Jedná se o rešerši, která byla zpracována v rámci projektové dokumentace DÚR, příloha F.2 (D35 Džbánov - Litomyšl) je její součástí.
4. *Rešerše pedologického průzkumu* (M. Kačenák, 10/2017). Jedná se o rešerši, která byla zpracována v rámci projektové dokumentace DÚR, příloha F.2.2 (D35 Džbánov - Litomyšl) je její součástí.
5. *Podrobný GTP D35 Litomyšl – Janov* (PRAGOPROJEKT, a.s., 08/2018)

Cílem rešerše je sjednotit výše uvedené pedologické průzkumy pro úsek D35 Litomyšl – Janov I.etapa, který byl nově vyčleněn v trase plánované silnice D35 v úseku km 52,300 – 57,600.

d. Dendrologický průzkum - aktualizace (HBH Projekt spol s r.o. 06/2019)

Dendrologický průzkum byl proveden v období června 2019. Do průzkumu byly zaneseny stromy a keře na plochách trvalého, dočasného záboru a v jejich blízkosti. Jedná se o dřeviny rostoucí mimo les. Dřeviny jsou zakresleny v situacích v měřítku 1:1000, specifikovány pořadovým číslem, latinským a českým názvem, stromy obvodem a průměrem kmenů měřeným ve výšce 130 cm nad zemí, počtem kusů ve skupině, keře plochou (m²), u stromů je uveden kód fyziologické vitality a zdravotního stavu.

V rámci dendrologického průzkumu na stavbu „D35 Litomyšl – Janov I. etapa“ bylo na plochách trvalého a dočasného záboru stavby zaevidováno 178 stromů a 1230 m² keřů mimolesní zeleně určených ke kácení. Je vhodné, aby v době kácení byl v terénu již vyznačen obvod stavby, aby bylo kácení omezeno na minimum. Jedná se především o stromy na hranici záboru. Jakékoliv mechanické poškození kořenů, kmenů nebo korun bude ihned ošetřeno odbornou zahradnickou firmou. V případě, že bude při realizaci záměru v okolí ponechaných dřevin skladován stavební materiál nebo zde bude nutný pojezd mechanizace, bude prostor kořenů chráněn předem uloženými pojízdnými panely.

Kácení je nutno provést v období vegetačního klidu.

e. Migrační studie – aktualizace (HBH Projekt spol s r.o. 03/2019)

Migrační studie měla za úkol ověřit v dotčeném území druhy aktivně migrujících živočichů a jejich migrační trasy, stanovit míru dotčení území realizací záměru a navrhnout opatření, která minimalizují zjištěné negativní vlivy.

Celá stavba, která představuje část obchvatu Litomyšle, se nachází na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích s výskytem běžných polních druhů, pro které je typická celoroční lokální migrace (za potravou, na útočiště, za vodou atd.). Nedochází ke křížení vodních toků, VKP, ZCHD, Natura 2000. Trasa křížuje pouze 1 prvek ÚSES. Charakter stavby a s tím související migrační prostupnost stavby jsou silně odvozeny od faktu, že stavba je v převážné délce vedena v zářezu. Tím dochází k eliminaci vhodných míst pro migraci zvěře.

Na základě výsledků aktuálních terénních průzkumů a jejich doplnění o další dřívější podklady byl vyhodnocen migrační význam dotčeného území pro jednotlivé kategorie živočichů:

A (velcí savci): Jedná se o intenzivně využívanou zemědělskou krajinu nevýznamnou pro migraci velkých savců, jejich výskyt v daném území je velmi nepravděpodobný, a tudíž není třeba realizovat žádná opatření v rámci stavby úseku D35 Džbánov – Litomyšl I. etapa.

B (ostatní kopytníci): U této kategorie bylo zjištěno 6 migračních tras. Všechny trasy jsou celoroční. Migrační trasy B1, B5 a B6 po realizaci stavby zaniknou, jelikož v daném místě prochází dálnice v zářezu, a tudíž nebude možné nadále využívat tyto stávající migrační trasy. V daném území nebude doplněn nadchod pro zvěř (ekodukt), neboť budování nadchodu připadá v úvahu pouze při zprůchodnění území pro kategorii A – velcí savci. Pro migrační trasy B2, B3, B4 bude sloužit optimalizovaný mostní objekt SO 207. V krajním případě bude zvěř moci využít SO 205, 206 a 208 – tyto mostní objekty jsou však pro kategorii B nevyhovující. V navazujícím úseku stavby D35 Litomyšl – Janov je uvažován most v km 58,000, který je pro kategorii B vhodný. Vzdálenost využitelných mostů odpovídá TP 180. Vyhodnocení migrace v daném území je nutno uvést, že daný úsek D35 představuje část obchvatu Litomyšle, a tudíž není podpora migrace zvěře kategorie B skrz dálnici D35 prioritní. Za dodržení navržených minimálních parametrů mostů a ostatních navržených opatření (včetně zajištění usměrnění chování řidičů a zvěře v kritickém místě na stávající silnici I/35 mezi Litomyšlí a Cerekvicí), bude zachování migrační prostupnosti pro danou kategorii dostačující.

C (savci střední velikosti): U této kategorie bylo identifikováno 6 migračních tras – ale pouze lokálního významu v rámci běžných denních potulek za potravou v rámci teritoria, především v polích, remízcích a podél cest. Za dodržení navržených parametrů mostů, technického řešení podmostí a ostatních navržených opatření bude prostupnost pro tuto kategorii v daném území zachována.

D (obojživelníci, plazi a drobní savci): Vzhledem k absenci trvalých vodotečí a vodních ploch je v současné době území pro tuto kategorii nevýznamné. Ke změně by mohlo dojít při realizaci protipovodňových opatření – suchých poldrů a šterkových rozlivných polí, které mohou přilákat jak

obojživelníky, tak plazy. Mostní objekty jsou pro tuto kategorii optimalizovány. Za dodržení navržených parametrů mostů a řešení podmostí a protipovodňových opatření bude prostupnost pro tuto kategorii zachována.

E (ryby a vodní živočichové): Vzhledem k absenci vodních toků a stálých vodních ploch nebude mít plánovaný úsek stavby D35 na tuto kategorii vliv. Není tedy potřeba navrhovat žádná opatření pro tuto kategorii.

F (ptáci a netopýři): Posuzovaný úsek kříží 2 předpokládané letové koridory ptáků a netopýřů, v obou místech je navržena realizace opatření proti střetu ptáků a netopýřů s vozidly. Za dodržení navrženého opatření nesníží stavba migrační potenciál této kategorie.

G (společenstva rostlin, bezobratlých živočichů a drobných obratlovců): Stavba v km 55,200 kříží současný LBK. V rámci aktualizace generelu ÚSES je ve spolupráci s OŽP MěÚ Litomyšl navrženo přetrasování LBK do km 54,100, kde se nachází optimalizovaný mostní objekt.

Při zachování počtu a parametrů migračních objektů (typu objektu, rozměrů migračního prostoru a způsobu úpravy podmostí) a dodržení navržených opatření, včetně doporučených úprav a realizace migračních objektů, zůstane dotčené území dostatečně prostupné pro všechny zjištěné kategorie živočichů.

f. Hluková studie – aktualizace (HBH Projekt spol s r.o. 06/2019)

Cílem Hlukové studie je vyhodnocení hlukového zatížení z provozu na nově navržené trase D35 Litomyšl – Janov, I.etapa a návrh vhodných protihlukových opatření a ověření jejich účinnosti.

V hlukové studii bylo vyhodnoceno hlukové zatížení území v okolí stavby „D35 Litomyšl – Janov, I. etapa“ z provozu na trase D35 pro výhledový rok 2040.

Pro ochranu chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb jsou navrženy protihlukové stěny jejich rozsah a akustické parametry jsou blíže popsány v příloze **F.7 kap. 4.2**.

Účinnost navržených protihlukových stěn byla ověřena následnými výpočty. Z výsledků těchto výpočtů vyplývá, rozsah protihlukových opatření navržených v rámci DÚR zajistí dodržení nejvyšších přípustných hodnot hluku v chráněném venkovním prostoru staveb dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

g. Exhalační studie – aktualizace (HBH Projekt spol s r.o. 06/2019)

V rámci Exhalační studie byl referenční metodou SYMOS'97 stanoven imisní příspěvek hlavních znečišťujících látek ze silniční dopravy do ovzduší. Výpočet byl proveden pro intenzity dopravy odpovídající prognóze k roku 2040, pro dvě modelové situace – osu z roku 2017 a osu z roku 2019. Výpočet byl proveden pro území o rozloze 3 x 4 km. V zájmovém území nejsou překračovány limitní hodnoty sledovaných znečišťujících látek. Výpočet provedený v rámci Exhalační studie prokázal, že

imisiční příspěvek z dopravního provozu na posuzovaných silničních úsecích nedosahuje ani u jedné ze znečišťujících látek limitní hodnoty. Z výsledků výpočtů vyplývají následující skutečnosti:

- vypočtené příspěvky hlavních znečišťujících látek z provozu na posuzovaném silničním úseku dosahují jednotek až nižších desítek procent limitu
- vliv změny trasování osy 2019 vyvolá změny v jednotkách až desítkách procent oproti ose z roku 2017
- vzhledem k celkově nízkému imisnímu příspěvku jsou změny spojené se změnou trasování nevýznamné

h. Geodetické zaměření území (GT Ateliér geodezie, spol. s r.o., 03/2019)

Pro projekt byla vyhotovena účelová mapa. Zaměření je provedeno v souřadnicích S-JTSK a Bpv. Více viz příloha F.11 – *Zaměření území(pouze digitálně, CD/DVD/USB)*

i. Zjištění stávajících inženýrských sítí (GT Ateliér geodezie, spol. s r.o., 03/2019)

Byla ověřena přítomnost inženýrských sítí v zájmové lokalitě. Více viz příloha F.11.4 – *Průzkum stávajících inženýrských sítí.*

Poloha inženýrských sítí byla zakreslena do situačních plánů z předaných podkladů od jednotlivých správců sítí. Předané podklady mohou být pouze orientační, polohu všech inženýrských sítí je nutné v prostoru stavby dostatečně ověřit.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Není evidováno.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Projektovaná trasa dálnice D35 Litomyšl – Janov, I. etapa neprochází žádným evidovaným záplavovým územím ani poddolovaným územím.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Úsek dálnice D35 v této stavbě začíná přibližně 760 metrů za budoucí mimoúrovňovou křižovatkou Řídký u obce Sedliště, která je součástí stavby D35 Džbánov – Litomyšl. Trasa je odtud vedena po volných zemědělsky využívaných pozemcích severozápadně od Litomyšle. Návrh trasy byl koncipován mimo zástavbu. Minimální vzdálenost od okolní zástavby je u obce Sedliště asi 335 metrů u obce Kornice asi 650 metrů. Stávající silnice, místní komunikace a cesty jsou kříženy mimoúrovňově mostními objekty na D35 anebo nadjezdy nad D35. Úsek Litomyšl – Janov I.etapa končí v km 57,609 867 severovýchodně od Litomyšle. Výškově je hlavní trasa vedena v podélných sklonech do 1,25 %.

Na úseku Litomyšl – Janov I.etapa se nenachází žádná mimoúrovňová křižovatka. Úsek Litomyšl – Janov I.etapa se nachází mezi MÚK Řídký, která je součástí předchozího úseku D35 Džbánov – Litomyšl a MÚK Janov, která je součástí navazujícího úseku dálnice D35 Litomyšl – Janov.

S výstavbou nové dálnice je spojena realizace několika mostních objektů. Na hlavní trase většinou pro převedení povrchových vod a migraci zvěře, tak přes hlavní trasu za pomoci nadjezdů. Nadjezdy jsou řešeny zejména přeložky křižujících komunikací II a III tříd. Stavba dále zahrnuje přeložky inženýrských sítí (přeložky a úpravy linek VN, ZVN 400kV, sdělovacího vedení, vodovodu a plynovodu), odvodnění, zabezpečovací a ochranná opatření a vegetační úpravy.

Vodohospodářské řešení dálničního tělesa a k tomu navrhovaných příslušných objektů je navrženo s cílem zcela eliminovat negativní dopady liniové stavby na současné odtokové poměry v lokalitě, tedy navrženými suchými retenčními nádržemi dochází k transformaci 100-letých povodňových vln s původními kulminacemi sníženými o dva řády, přičemž transformovaný odtok je na víc vyústěn níže v povodí plošně přerodem.

Povrchové vody jak ze zemědělsky užívaného povodí nad dálničním tělesem, tak čisté z jeho svahů násypů či zářezů jsou sváděny do suchých retenčních nádrží a transformovány na nižší průtoky seškráceným otvorem na nátok do základové výpusti, vody ze svahů násypů a zářezů pod dálničním tělesem jsou zaústěny spolu s odtoky suchých retenčních nádrží do příkopů ke vsaku a přerodu. Toto řešení napomůže zadržovat vodu v krajině a přispěje ke zlepšení odtokových poměrů v území.

Srážkové vody ze zpevněného povrchu dálnice jsou odváděny vlastní kanalizací přes dešťové usazovací nádrže do nádrže retenční s objemem 5-tileté srážky v souladu s hospodařením s dešťovými srážkami. Odtok z retenční nádrže je zajištěn vírovým ventilem s omezeným průtokem.

Retenční nádrž a suché retenční nádrže jsou navrženy v souladu s normou na malé vodní nádrže a v souladu s ní jsou i vybaveny příslušnými objekty.

Veškeré vstupní hodnoty do hydrologických a hydrotechnických výpočtů vycházejí z aktuálně poskytnutých údajů ČHMÚ a spolu s výpočty jsou plně doloženy chronologicky ve výpočtové části. Zde je možné numericky a graficky dohledat i výše uvedené shrnutí.

Vlivy stavby na ekosystémy a přímé vlivy na vegetaci a faunu lze považovat za poměrně mírné, což je dáno skutečností, že trasa je vedena prioritně po zemědělských plochách. Dálnice nezasahuje do krajinářsky nejvzácnějších částí tohoto regionu. Výstavba nové komunikace si vyžádá pokácení stromů a mýcení keřů, které budou kompenzovány novou výsadbou.

Silnice I/35 bude po výstavbě dálnice D35 sloužit jako doprovodná trasa. Po realizaci stavby budou okolní pozemky nadále využívány k původním účelům. Přístup na ně po dobudování dálnice je zabezpečen systémem navržených přístupových komunikací, které řeší příslušné stavební objekty.

Stavba D35 Litomyšl – Janov I.etapa tvoří spolu s předešlou stavbou D35 Džbánov – Litomyšl a navazující stavbou D35 Litomyšl – Janov severní obchvat Litomyšle a jejich realizace je vzájemně podmíněná.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Kácení dřevin je v rozsahu určeném dendrologickým průzkumem, viz příloha *F.4 – Dendrologický průzkum – aktualizace*.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu

Výchozím podkladem pro vypracování záborového elaborátu byla digitální mapa katastru nemovitostí (KN). Trasa D35 Litomyšl-Janov, I.etapa prochází částí území (k.ú. Bohuňovice u Litomyše, Sedliště u Litomyše, Kornice, Lány u Litomyše, Litomyšl a Němčice u České třebové), kde jsou mapy DKM (digitální katastrální mapa). Všechna katastrální území mají kompletně vyřešené majetkoprávní vztahy. Většina lomových bodů obnovených parcel zjednodušené evidence má kód kvality 8, pouze malé části hranic parcel v extravilánu je tvořena hranicemi s lomovými body s kódem kvality 3.

Do tohoto digitálního mapového podkladu KN (v systému JTSK) byly dle rozsahu stavebních objektů (SO) určeny hranice trvalých a dočasných záborů (do 1 i nad 1 rok) a hranice věcných břemen. Výměry záborů dotčených parcel a věcných břemen byly určeny přímým měřením v grafickém prostředí počítače.

Grafická část krom podkladu platné katastrální mapy obsahuje pro názornost a zdůvodnění zábor zjednodušený zakres všech stavebních objekt (SO) projekčního stavu D35 Litomyšl-Janov, I.etapa. Tabulková část je v tomto elaborátu členěna po jednotlivých katastrálních územích. V každém území jsou zábory řazeny jednak po stávajících vlastnících (dle LV) a jednak po parcelách (dle KN). Součástí údajů jsou krom údajů o parcelách a vlastnících trvalé zábory, dočasné zábory nad 1 rok, dočasné zábory do 1 roku a budoucí věcná břemena. Hodnoty dočasných záborů a budoucí věcná břemena jsou zpracována po stavebních objektech.

Podrobně řešeno v příloze *F.6 – Záborový elaborát*.

l) územně technické podmínky – možnost napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Stavba dálnice D35, úsek č.7/I Litomyšl – Janov, bude na začátku a na konci napojená na navazující úseky celkové trasy dálnice D35. Na trase se nenachází žádná mimoúrovňová křižovatka.

m) věcné a časové vazby stavby

Stavba je přímo podmíněná věcnými a časovými vazbami souvisejícími s výstavbou souvisejících úseku č. 6 „D35 Džbánov – Litomyšl“ a č.7 „D35 Litomyšl – Janov“. Měla by probíhat souvisle s uvedenými úseky.

n) seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umístí

Podrobně řešeno v příloze *F.6 – Záborový elaborát*

o) seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezp. pásmo

Podrobně řešeno v příloze *F.6 – Záborový elaborát*

p) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Nejsou evidovány. Bude doplněno v projektové dokumentaci na základě podmínek z vyjádření získaných od zástupců dotčených orgánů v průběhu provádění inženýrské činnosti pro daný stavební záměr.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) **nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci**

Jedná se o novostavbu. Stavba bude přednostně určena k dopravnímu užívání. Dálnice D35 Litomyšl – Janov, I.etapa je součástí úseku budoucího dálničního tahu D35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Výstavba dálnice D35 bude mít zásadní vliv nejen na dopravu na stávající silnici I/35, ale i na ostatních komunikacích v silniční síti. Po dokončení by se měla dálnice D35 spolu s dálnicí D11 stát alternativní trasou k přetížené dálnici D1, čímž se přerozdělí dopravní zátěž z dálnice D1 mezi dvě komunikace stejného dopravního významu.

- b) **účel užívání stavby**

Neexistencí dálnice D35 trpí zejména lidé v obcích ležících na současné silnici I/35. Realizací souboru staveb dojde ke snížení dopravní zátěže v průjezdních úsecích obcemi, a tím ke snížení hlukové zátěže obyvatel obcí a zlepšení jejich životního prostředí. Výstavbou dálnice D35 lze očekávat výrazné snížení nehodovosti, neboť vedení trasy mimo zastavěné části obcí snižuje riziko kolize s chodci nebo cyklisty. Dalším přínosem je zvýšení jízdních rychlostí na dálnici D35, čímž dojde k úsporám času cestujících.

Dálnice D35 je součástí dopravního systému dálniční a silniční sítě České republiky. V této síti plní D35 funkci tzv. druhého severního propojení Čech a Moravy rovnoběžného s vedením dálnice D1, což umožní redistribuci dopravy a převzetí části dopravy z D1, a to v úseku mezi Olomoucí a Hradcem Králové. Dále má D35 význam pro zajištění regionálních vztahů na severu Čech a Moravy a ve vztahu k dálnici D1 Lipník nad Bečvou – Ostrava – státní hranice ČR/Polsko a D11 Praha – Hradec Králové – státní hranice ČR/Polsko jako propojení mezinárodního významu.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu.

- d) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem**

Není evidováno.

e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Bude doplněno v projektové dokumentaci na základě podmínek z vyjádření získaných od zástupců dotčených orgánů v průběhu provádění inženýrské činnosti pro daný stavební záměr.

f) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

V souvislosti s realizací D35 v úseku Litomyšl – Janov, I.etapa nově vznikne ochranné pásmo samotné dálnice D35 a přeložek celkem 3 silnic II. a III. třídy. Nově také vznikne pásmo ochrany VVN. V zájmovém území se nenachází takový prvek ÚSES (územního systému ekologické stability), který by byl disponoval ochranným pásmem, nedojde tedy ani k žádné změně takového pásma. V zájmovém území se dále nenachází ani žádné zvláště chráněné území, jehož ochranné pásmo by bylo stavbou D35 ovlivněno.

g) navrhované parametry stavby – zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikosti, apod.

Celková výměra trvalého záboru a dočasného záboru do 1 roku je součástí přílohy *F.6 – Záborový elaborát*.

h) základní technické parametry stavby – návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení apod.

Viz kapitola *B.2.6 – Základní technický popis stavebních objektů*

i) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání

Etapizace stavby viz kapitola *B.8 – Zásady organizace výstavby*.

Zahájení: předpokládané zahájení výstavby je březen 2024.

Předpokládaná doba výstavby: předpokládaná doba výstavby je 26 měsíců

Dokončení stavby: předpokládané dokončení stavby je červenec 2027.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Není evidováno.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba je navržena v koridoru určeném dle zásad územního rozvoje a zároveň prochází dopravním koridorem jednotlivých územních plánů obcí.

B.2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Stavba dálnice D35 Litomyšl – Janov I.etapa je navržena v kategorii D 25,5/120 s šířkou SDP 3,5 m v celkové délce 5310 metrů. Staničení úseku je 52,300–57,609 867. Stavba pozůstává s několika stavebních objektů, které jsou přímo navázány na dálnici, nebo byly vyvolány jejím směrovým a výškovým vedením nebo byly vytvořeny na základě jednotlivých průzkumů případně požadavků dotčených orgánů státní správy.

b) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Viz příloha F.10 – *Projekt odpadového hospodářství*.

c) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Neobsazeno.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Na dálnici D35 je pro potřebu osob s omezenou schopností pohybu navržen bezbariérový přístup k SOS hláskám.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost účastníků silničního provozu z hlediska technického řešení jednotlivých objektů je dána dodržáním platných norem a technických předpisů s ohledem na místní podmínky (návrh směrového vedení, dodržení maximálních příčných a podélných sklonů, zajištění rozhledů pro zastavení a rozhledů v křižovatce).

Bezpečnost účastníků silničního provozu bude dále zajištěna dodržáním požadovaných technologických postupů při výstavbě.

V neposlední řadě bude bezpečnost účastníků provozu podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů

SO 101 – Dálnice D35, km 52,300-57,609 867

Všeobecně

Dálnice D35 je hlavním objektem stavby D35 Litomyšl - Janov, I.etapa. Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování čtyřpruhové dálnice D35 v návrhové kategorii D 25,5/120 s šířkou SDP 3,5 m.

Předmětný úsek D35, 3507/I Litomyšl - Janov, I.etapa je na svém začátku napojen na úsek D35, 3506 Džbánov – Litomyšl a na svém konci na úsek D35, 3507 Litomyšl – Janov. Staničení je orientováno ve směru Hradec Králové – Olomouc.

Délka hlavní trasy je **5310 m**.

Směrové řešení

Dálnice D35 se v km 52,300 napojuje za MÚK Řídký v pravostranném směrovém oblouku o poloměru $R=12000\text{m}$ s délkou výstupní přechodnice 360m. Následně je trasa vedena v přímé délky 552,66m, dále následuje 1380m dlouhá přechodnice, která náleží pravostrannému oblouku $R=1830\text{m}$. Výstupní přechodnice tohoto oblouku má délku 360m. Na tuto přechodnici je v inflexním bodě napojena další přechodnice taktéž o délce 360m. Následuje levostranný oblouk o poloměru $R=4500\text{m}$. V tomto oblouku bude trasa plynule napojena v km 57,609 867 na následující úsek D3507 Litomyšl – Janov.

Směrové řešení vyhovuje návrhové rychlosti 120 km/h.

Směrové řešení je vykresleno v příloze C.3 – Koordinační situace.

Výškové řešení

Niveleta dálnice D35 navazuje na předchozí úsek 3506 v zářezu hloubky cca 6 m a ve stoupání 0,40 %. Téměř hned následuje úsek s vypuklým výškovým obloukem o poloměru 45000 m, dále klesání 0,50 % a vydutý výškový oblouk o poloměru 70000 m. V tomto oblouku niveleta překonává 2 údolnice (terénní deprese), kde jsou navrženy dálniční mosty pro odvedení povrchových vod.

Odtud je niveleta vedena ve stoupání 1,25 % střídavě v zářezu a v násypu hloubky, respektive výšky cca 7 m. Za mostem přes přeložku polní cesty následuje vypuklý oblouk o poloměru 50000 m a dále stoupání 0,66 %, na kterém je navržen taktéž most pro odvedení povrchových vod a pro migraci zvěře. Úsek v okolí tohoto mostu je veden v násypu cca 7 m vysokém.

Za mostem je trasa vedena v zářezu hloubky cca 12 m. V tomto zářezu je navržen nejprve vydutý oblouk o poloměru 40000 m, dále stoupání se sklonem 1,25 %, které končí vypuklým obloukem o poloměru 24500 m. Konec úseku Litomyšl – Janov, I. etapa je veden ve stoupání 0,60 %.

Z návrhu výškového řešení nebylo nutné v žádném úseku zvětšovat počet jízdních pruhů ve stoupání, jelikož rychlost návrhového pomalého vozidla neklesla pod 70 km/h (dle ČSN 7361 01, příloha K, graf K1).

Výškové řešení je vykresleno v příloze č. 03 – Podélný profil.

Příčné uspořádání

Dálnice D35 je v celé své délce navržena v kategorii D 25,5/120 s šířkou SDP 3,5 m.

Základní volnou šířku komunikace tedy tvoří:

- střední dělicí pás šířky 1 x 3,50 m

- vnitřní vodící proužky šířky 2 x 0,50 m
- jízdní pruhy šířky 2 x 3,50 m
- jízdní pruhy šířky 2 x 3,75 m
- zpevněné krajnice šířky 2 x 3,00 m
- nezpevněné krajnice šířky 2 x 0,50 m (po volnou šířku)

Šířka zpevnění dálnice je 2 x 10,75 m.

Rozšíření SDP je navrženo pouze lokálně u středních stojek nadjezdů SO 225 a SO 220. Rozšíření je navrženo symetrické o 0,25 m. Šířka SDP v místě střední stojky nadjezdu je tedy 4,0 m.

Příčný sklon je v přímých úsecích a v obloucích s poloměrem dostatečně velké hodnoty navržen jako střešovitý 2,50 %. V místě oblouku o poloměru $R=1830$ m je na základě výpočtu dle ČSN 736101 sklon navržen dostředný o hodnotě 2,50 %.

Zemní těleso

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění kulturních vrstev ornice v tloušťkách dle pedologického průzkumu. Ta bude uložena na mezideponii pro další využití. Násypové svahy budou provedeny ve sklonech dle ČSN 73 6133. Do násypu se přednostně využijí zeminy z výkopu, které však bude nutno posoudit a případně dodatečně upravit. Sklony zářezových svahů jsou navrženy dle předběžného geotechnického průzkumu a závěrů z jeho rešerše. Pouze v jednom úseku v trase jsou navrženy jiné sklony svahů než dle ČSN 73 6133 a to:

Zářez Z9 km 56,050-57,610 jednotný sklon svahu 1:2,5

Zároveň budou v podloží násypu resp. spodní části násypu, kde si to situace vyžádá, provedena sanační opatření dle závěrů GTP.

Obdobně v místech zářezu, kde hladina podzemní vody bude nad úrovní nivelety, se provedou technická opatření formou zřízení podélných drenáží, v místech krajnic, zasahující až pod úroveň parapláně.

Míru zhutnění pro zemní těleso udává ČSN 73 6133, Tabulka 10a. Na pláni je požadovaná minimální míra zhutnění 100 % PS. Pro podloží násypu je vyžadována nejmenší míra zhutnění 92 % PS, pro těleso násypu z písčitých zemin nejmenší míra zhutnění 95 % PS a ze štěrkovitých zemin 97 % PS.

Příčný sklon zemní pláně je určen hodnotou 3,0 % jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělicí pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita zemina alespoň podmíněčně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu.

Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snížená o 3 cm vůči zpevněné vozovce.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou ve smyslu ČSN 73 6133.

Ohumusování svahů tělesa – na ochranu proti erozi se provede ohumusování tl. 0,20 m a osetí bezprostředně po svahování zemního tělesa. Ohumusování se provede z ornice získané při výstavbě, případně bude dovezena.

Návrh zemního tělesa a provádění zemních prací:

- je nutné zajistit v souladu s níže uvedenými TKP, ČSN, TP, VL a dbát důsledné provádění kontroly zemních prací podle ČSN 72 1006.

TKP – Technické kvantitativní podmínky staveb pozemních komunikací, 4. Zemní práce

ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

TP 94 – Úprava zemin

VL 2 – Silniční těleso

Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky hlavní trasy bude netuhá. Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. V projektu je uvažována konstrukce vozovky s tl. 650 mm a aktivní zóna s tl. 500 mm.

Celková plocha vozovek na hlavní trase je **115 438 m²**.

Odvodňovací zařízení

Povrchové odvodnění zpevněných ploch vozovky a krajnice je zajištěno jejich podélným a příčným sklonem. Návrh odvodnění je proveden tak, aby bylo zajištěno oddělení srážkových vod z povrchu D35 a vod extravilánových. Voda z povrchu zpevněných ploch je odvedena do mělkých monolitických žlabů šířky 0,5 m a dále do dešťové kanalizace. V úsecích s nedostatečným podélným spádem (méně než 0,3 %) budou navrženy šterbinové žlaby s vnitřním spádem dna. Veškerá voda ze středové kanalizace bude vyčištěna záchytnou sedimentační DUN a před vyústěním do vodoteče bude její průtok upraven v navržených retenčních nádržích tak, aby recipientní vodoteč byla schopna absorbovat zvýšené přítoky bez škodlivého dopadu na stabilitu koryta a především na okolní terén.

Odvedení vody z konstrukční pláně je zajištěno jejím příčným sklonem min. 3 %. Zaústěna je skrz ochrannou podsypnou vrstvu do podélných příkopů, podélných drenáží nebo do svahu zemního tělesa na násypových úsecích.

Povrchová voda ze svahů a přilehlého okolí je odváděna do podélných příkopů zaústěných mimo kanalizaci. Těleso nově navržené dálnice D35 tvoří hráz kolmou ke směru toku povrchových vod. Voda je sváděna patními příkopy k nejnižším místům podél trasy komunikace, kde jsou navrženy mosty.

- km 53,094 - SO 205, Most na D35 pro odvedení povrchových vod
- km 53,585 - SO 206, Most na D35 pro odvedení povrchových vod
- km 54,140 - SO 207, Most na D35 přes přeložku PC
- km 55,828 - SO 208, Most na D35 pro odvedení povrchových vod a migraci zvěře

Křižovatky

Na úseku Litomyšl – Janov I.etapa se nenachází žádná mimoúrovňová křižovatka.

Vybavení silnice

Vybavení dálnice bude zahrnovat bezpečnostní zařízení záchytná (svodidla, tlumiče nárazů, zábradlí) a vodící (směrové sloupky, dopravní značení), zařízení pro dopravní telematiku (zařízení pro sběr a zpracování dopravních dat, zařízení pro sběr a zpracování fyzikálních dat – meteostanice), proměnné dopravní značky, zařízení pro provozní informace, hlásky pro tísňové volání, telekomunikační systémy, kabelová vedení pro napájení a přenos dat, protihlukové stěny, štítky pro označení staničení, mezníky pro vyznačení silničního pozemku, vegetační úpravy (výsadby stromů a keřů na silničním pozemku) a oplocení proti vstupu zvěře na silnici.

Kubatury

Výkop	1 140 000 m ³
Násyp	192 000 m ³
Ohumusování ve svahu a v rovině	167 234 m ²

SO 116 – Služební sjezd a nájezd v km 57,350

Všeobecně

Trasa SO 116 je navržena pro využití vozidly údržby, která se budou pohybovat po navržené komunikaci D35. Služební sjezd se na začátku úseku odpojuje od dálnice D35 (SO 101) a na konci napojuje na přeložku SO 120 (sil. II/360). Ke služebnímu sjezdu je vpravo napojena účelová komunikace SO 153. Služební nájezd naopak začíná v místě křížení s přeložkou SO 120 a na konci je připojen na dálnici D35. Ke služebnímu nájezdu je vpravo napojena účelová komunikace SO 154.

Směrové řešení

Služební sjezd se odpojuje přímou dl. 127,20m od levého jízdního pásu dálnice D35. Před místem odpojení je rozšířena zpevněná krajnice. Za přímou následuje pravostranný oblouk R=15,00m, dále přímá dl. 46,73m a levostranný oblouk R=15,00m. Služební sjezd je napojen na SO 120 přímou dl. 11,51m.

Celková délka služ. sjezdu je 231,81m.

Služební nájezd se odpojuje od SO 120 přímou dl. 10,24m, následuje levostranný oblouk $R=15,00m$, přímá dl. 25,74m, pravostranný oblouk $R=15,00m$. K dálnici D35 je služební nájezd připojen přímou dl. 93,60m. Celková délka služ. nájezdu je 180,00m. V místě připojení je na dálnici D35 rozšířena zpevněná krajnice.

Vytyčovací osa je umístěna v ose sjezdu a nájezdu.

Směrové řešení je vykresleno v příloze C.3 – Koordinační situace.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení je proveden v návaznosti na podélné sklony dálnice D35, s ohledem na terén (svahy zářezu dálnice) a s ohledem na stávající terén.

Maximální podélný sklon služ. sjezdu činí 6,00 %, minimální sklon 1,00 %. Niveleta je zaoblena výškovými oblouky o poloměru $R=700m$ a $R=1700m$.

Maximální podélný sklon služ. nájezdu činí 5,50 %, minimální sklon 1,02 %. Niveleta je zaoblena výškovými oblouky o poloměru $R=500m$ a $R=800m$.

Výškové řešení je vykresleno v příloze č. 03 – Podélný profil.

Příčné uspořádání

Jedná se o jednopruhovú komunikaci se základní šířkou zpevnění 5,50m.

Základní příčné uspořádání:

- 1 x jízdní pruh 5,50m
- 2 x nezp. krajnice 0,75m a 1,50m pro osazení svodidla
- volná šířka komunikace 6,50m

Ve směrových obloucích bude jízdní pruh rozšířen dle ČSN 73 6101.

Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %.

Šířkové uspořádání je podrobně vykresleno v příloze č. 04 - Vzorový příčný řez

Zemní těleso

Sjezd i nájezd jsou vedeny po zářezovém svahu dálnice D35 a po stávajícím terénu. Svahy zářezu i násypu jsou navrženy ve sklonu dle ČSN 736133.

Míru zhutnění pro zemní těleso udává ČSN 73 6133, Tabulka 10a. Na pláni je požadovaná minimální míra zhutnění 100 % PS. Pro podloží násypu je vyžadována nejmenší míra zhutnění 92 % PS, pro těleso násypu z písčitých zemin nejmenší míra zhutnění 95 % PS a ze štěrkovitých zemin 97 % PS.

Příčný sklon zemní pláně je určen hodnotou 3,0 % jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělicí pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita

zemina alespoň podmíněčně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu.

Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snížená o 3 cm vůči zpevněné vozovce.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou ve smyslu ČSN 73 6133.

Ohumusování svahů tělesa – na ochranu proti erozi se provede ohumusování tl. 0,20 m a osetí bezprostředně po svahování zemního tělesa. Ohumusování se provede z ornice získané při výstavbě, případně bude dovezena.

Návrh zemního tělesa a provádění zemních prací:

- je nutné zajistit v souladu s níže uvedenými TKP, ČSN, TP, VL a dbát důsledné provádění kontroly zemních prací podle ČSN 72 1006.

TKP – Technické kvantitativní podmínky staveb pozemních komunikací, 4. Zemní práce

ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

TP 94 – Úprava zemin

VL 2 – Silniční těleso

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. V projektu je uvažována konstrukce tl. 480 mm. Jedná se o netuhou konstrukci vozovky.

Celková plocha vozovky služ. sjezdu je 1 478 m².

Celková plocha vozovky služ. nájezdu je 1 141 m².

Odvodňovací zařízení

Voda je z povrchu vozovky odváděna podélným a příčným sklonem přes krajnice na svahy zemního tělesa a dále do podélného příkopu.

Vybavení silnice

Jsou navrženy směrové sloupky výšky 0,80 m ve vzdálenosti 0,50 m od hrany vozovky. Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice na hranici volné šířky vstřícně, po vzájemné vzdálenosti 50 m v přímé, ve směrových obloucích bude vzdálenost upravena dle ČSN 736101. V místě hospodářských sjezdů a sjezdů na polní cesty budou umístěny kruhové směrové sloupky červené barvy (Z11g). Tyto sloupky budou umístěny na obou stranách sjezdu v nezpevněné části krajnice na hranici volné šířky komunikace.

Vodorovné dopravní značení není pro tento druh komunikace uvažováno.

Provedení a umístění trvalého svislého dopravního značení musí odpovídat ČSN 01 8020 - *Změna 1 (ČSN EN 12899-1) a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání)*.

Projekt je zpracován v souladu s ustanoveními zákona č. 361 / 2000 Sb. vyhlášky MDS č. 30 / 2001 Sb. a dalšími platnými předpisy.

Vše v platném znění.

SO 120 – Přeložka silnice II/360 v km 57,319

Všeobecně

Trasa SO 120 je navržena s ohledem na nutnost převedení dopravy na silnici II/360 nad navrženou komunikací D35. SO 120 se na začátku a konci řešeného úseku napojuje na silnici II/360.

Směrové řešení

Přeložka začíná přímkou dl. 58,06m, na kterou navazuje pravostranný oblouk $R=1500m$ se symetrickými přechodnicemi dl. 40,00m. Na stávající sil. II/360 je opět znovu napojena přímkou dl. 71,96m. Celková délka přeložky je tak 283,25m.

Směrové řešení je vykresleno v příloze C.3 – Koordinační situace.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení je proveden v návaznosti na sil. II/360 a terén s ohledem na plynulost trasy a překonání trasy dálnice D35 nadjezdem. Maximální podélný sklon činí 4,80 %, minimální sklon 1,00 %.

Niveleta je zaoblena výškovými oblouky s poloměry $R=2500m$, $R=2100m$ a $R=2500m$.

Výškové řešení je vykresleno v příloze č. 03 – Podélný profil.

Příčné uspořádání

Silnice je navržena v modifikované kategorii S 9,0/70, jelikož návrh přeložky na začátku i na konci úseku navazuje na související projekt *Modernizace silnice II/360 Ústí nad Orlicí – Litomyšl (Prodin a.s., 02/2019)*, kde je uvažována šířka zpevnění v daném úseku 6,0m.

Mezi napojeními SO 116 (Služ. sjezd a nájezd) a účelových komunikací na začátku a konci úseku bude šířka zpevnění 8,0m a volná šířka tedy 9,0m. Toto uspořádání je vyžadováno s ohledem na přejezdy vozidel zimní údržby dálnice D35. Provozní úseku GŘ, oddělení správy dálnice, ŘSD ČR požaduje volnou šířku min. 9,0m tak, aby byl umožněn průjezd pluhu, resp. radlice, údržby a současně nákladního auta či autobusu v protisměru.

Kategorie S 9,0/70:

jízdní pruh	a	2 x 4,00 m	=	8,00 m
nezpevněná část krajnice	e	2 x 0,50 m	=	1,00 m
Celkem volná šířka	b			9,00 m

Základní příčný sklon je navržen střečovitý 2,50 %.

V místě napojení je šířka a sklon vozovky přizpůsobena stávajícímu stavu.

Zemní těleso

Silnice je vedena po stávajícím terénu, v zářezu i v mírném násypu. Svahy zářezu i násypu jsou navrženy ve sklonu dle ČSN 736133.

Míru zhutnění pro zemní těleso udává ČSN 73 6133, Tabulka 10a. Na pláni je požadovaná minimální míra zhutnění 100 % PS. Pro podloží násypu je vyžadována nejmenší míra zhutnění 92 % PS, pro těleso násypu z písčitých zemin nejmenší míra zhutnění 95 % PS a ze štěrkovitých zemin 97 % PS.

Příčný sklon zemní pláně je určen hodnotou 3,0 % jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělicí pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita zemina alespoň podmínečně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu.

Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snížená o 3 cm vůči zpevněné vozovce.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou ve smyslu ČSN 73 6133.

Ohumusování svahů tělesa – na ochranu proti erozi se provede ohumusování tl. 0,15 m a osetí bezprostředně po svahování zemního tělesa. Ohumusování se provede z ornice získané při výstavbě, případně bude dovezena.

Návrh zemního tělesa a provádění zemních prací:

- je nutné zajistit v souladu s níže uvedenými TKP, ČSN, TP, VL a dbát důsledné provádění kontroly zemních prací podle ČSN 72 1006.

TKP – Technické kvantitativní podmínky staveb pozemních komunikací, 4. Zemní práce

ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

TP 94 – Úprava zemin

VL 2 – Silniční těleso

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. V projektu je uvažována konstrukce tl. 450 mm. Jedná se o netuhou konstrukci vozovky.

Celková plocha vozovky je 1 610 m².

Odvodňovací zařízení

Voda je z povrchu vozovky odváděna podélným a příčným sklonem přes krajnice na svahy zemního tělesa a dále do podélného příkopu.

Vybavení silnice

V rámci stavebního objektu je v úsecích s násypem vyšším, než udává ČSN 736101, navrženo ocelové svodidlo

V extravilánu jsou navrženy směrové sloupky výšky 0,80 m ve vzdálenosti 0,50 m od hrany vozovky. Směrové sloupky budou osazeny v nepevněné části krajnice na hranici volné šířky vstřícně, po vzájemné vzdálenosti 50 m v přímé, ve směrových obloucích bude vzdálenost upravena dle ČSN 736101. V místě hospodářských sjezdů a sjezdů na polní cesty budou umístěny kruhové směrové sloupky červené barvy (Z11g). Tyto sloupky budou umístěny na obou stranách sjezdu v nepevněné části krajnice na hranici volné šířky komunikace.

Komunikace bude doplněna vodorovným dopravním značením – na okrajích vozovky bude vodící čára V 4 šířky 0,125 m, případně V2b/1,5/1,5/0,125. K oddělení jízdních pruhů bude použita podélná čára V1a nebo V2b š.0,125m.

Provedení a umístění trvalého svislého dopravního značení musí odpovídat ČSN 01 8020 - *Změna 1 (ČSN EN 12899-1) a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání)*. Provedení vodorovného značení musí odpovídat TP 133 *Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*.

Projekt je zpracován v souladu s ustanoveními zákona č. 361 / 2000 Sb. vyhlášky MDS č. 30 / 2001 Sb. a dalšími platnými předpisy.

Vše v platném znění.

SO 125 – Přeložka silnice II/317 v km 52,689

Všeobecně

Trasa SO 125 je navržena s ohledem na nutnost převedení dopravy na silnici II/317 nad navrženou komunikací D35. SO 125 se na začátku a konci řešeného úseku napojuje na stávající silnici II/317.

Směrové řešení

Přeložka je navržena v jedné přímé s celkovou délkou trasy **452,00 m**.

Směrové řešení je vykresleno v příloze C.3 – Koordinační situace.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení je proveden v návaznosti na stávající stav a terén s ohledem na plynulost trasy a překonání trasy dálnice D35 nadjezdem. Maximální podélný sklon činí 5,60 %, minimální sklon 1,00 %.

Niveleta je zaoblena výškovými oblouky o poloměrech R=2750m a R=2500m.

Výškové řešení je vykresleno v příloze č. 03 – Podélný profily.

Příčné uspořádání

Silnice je navržena v kategorii S 7,5/70. Šířkové uspořádání je v celé trase jednotné.

Kategorie S 7,5/70:

jízdní pruh	a	2 x 3,25 m	=	6,50 m
<u>nezpevněná část krajnice</u>	e	2 x 0,50 m	=	<u>1,00 m</u>
Celkem volná šířka	b			7,50 m

Základní příčný sklon je navržen střežovitý 2,50 %.

V místě napojení na stávající stav je šířka a sklon vozovky přizpůsobena stávajícímu stavu.

Zemní těleso

Silnice je vedena převážně po stávajícím terénu nebo v násypu v okolí mostního objektu SO 225. Svahy zářezu i násypu jsou navrženy ve sklonu dle ČSN 736133.

Míru zhutnění pro zemní těleso udává ČSN 73 6133, Tabulka 10a. Na pláni je požadovaná minimální míra zhutnění 100 % PS. Pro podloží násypu je vyžadována nejmenší míra zhutnění 92 % PS, pro těleso násypu z písčitých zemin nejmenší míra zhutnění 95 % PS a ze štěrkovitých zemin 97 % PS.

Příčný sklon zemní pláně je určen hodnotou 3,0 % jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělicí pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita zemina alespoň podmínečně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu.

Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snižená o 3 cm vůči zpevněné vozovce.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou ve smyslu ČSN 73 6133.

Ohumusování svahů tělesa – na ochranu proti erozi se provede ohumusování tl. 0,15 m a osetí bezprostředně po svahování zemního tělesa. Ohumusování se provede z ornice získané při výstavbě, případně bude dovezena.

Návrh zemního tělesa a provádění zemních prací:

- je nutné zajistit v souladu s níže uvedenými TKP, ČSN, TP, VL a dbát důsledné provádění kontroly zemních prací podle ČSN 72 1006.

TKP – Technické kvantitativní podmínky staveb pozemních komunikací, 4. Zemní práce

ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

TP 94 – Úprava zemin

VL 2 – Silniční těleso

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. V projektu je uvažována konstrukce tl. 450 mm. Jedná se o netuhou konstrukci vozovky.

Celková plocha vozovky je 2 568 m².

Odvodňovací zařízení

Voda je z povrchu vozovky odváděna podélným a příčným sklonem přes krajnice na svahy zemního tělesa a dále do podélného příkopu.

Vybavení silnice

V rámci stavebního objektu je v úsecích s násypem vyšším, než udává ČSN 736101, navrženo ocelové svodidlo

V extravilánu jsou navrženy směrové sloupky výšky 0,80 m ve vzdálenosti 0,50 m od hrany vozovky. Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice na hranici volné šířky vstřícně, po vzájemné vzdálenosti 50 m v přímé, ve směrových obloucích bude vzdálenost upravena dle ČSN 736101. V místě hospodářských sjezdů a sjezdů na polní cesty budou umístěny kruhové směrové sloupky červené barvy (Z11g). Tyto sloupky budou umístěny na obou stranách sjezdu v nezpevněné části krajnice na hranici volné šířky komunikace.

Komunikace bude doplněna vodorovným dopravním značením – na okrajích vozovky bude vodící čára V 4 šířky 0,125 m, případně V2b/1,5/1,5/0,125. K oddělení jízdních pruhů bude použita podélná čára V1a nebo V2b š.0,125m.

Provedení a umístění trvalého svislého dopravního značení musí odpovídat ČSN 01 8020 - *Změna 1 (ČSN EN 12899-1) a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání)*. Provedení vodorovného značení musí odpovídat *TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*.

Projekt je zpracován v souladu s ustanoveními zákona č. 361 / 2000 Sb. vyhlášky MDS č. 30 / 2001 Sb. a dalšími platnými předpisy.

SO 126 – Přeložka silnice III/36016 v km 55,346Všeobecně

Trasa SO 126 je navržena s ohledem na nutnost převedení dopravy na silnici III/36016 nad navrženou komunikací D35. SO 126 se na začátku a konci řešeného úseku napojuje na stávající silnici III/36016.

Směrové řešení

Směrové řešení je navrženo z kružnicových oblouků (R=300m, R=200m) s krajními přechodnicemi (L=60m).

Celková délka trasy **SO 126** je **630,00 m**.

Směrové řešení je vykresleno v příloze č. 02 – Situace.

Výškové řešení

Niveleta respektuje výškové řešení nově navrženého mostního objektu (SO 226), který je navržen nad hlavní trasou D35 (SO 101). Podélný sklon se pohybuje v rozmezí hodnot 3,86 % - 8,00%. V místě napojení na jiné komunikace, niveleta respektuje jejich výškové řešení/sklon.

Výškové řešení je vykresleno v příloze č. 03 – Podélné profily

Příčné uspořádání

Silnice je navržena v kategorii S 6,5/60. Šířkové uspořádání je v celé trase jednotlivých stavebních objektů jednotné. Ve směrových obloucích bude jízdní pruh rozšířen dle ČSN 73 6101.

Kategorie S 6,5/60:

jízdní pruh	a	2 x 2,75 m	=	5,50 m
<u>nezpevněná část krajnice</u>	e	2 x 0,50 m	=	1,00 m
Celkem volná šířka	b			6,50 m

Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,50 %.

V místě napojení na stávající stav je šířka a sklon vozovky přizpůsobena stávajícímu stavu.

V místě napojení na jiné komunikace odpovídá příčný sklon vozovky podélnému sklonu dané komunikace.

Ve směrových obloucích bude vozovka rozšířena dle ČSN 73 6101.

Zemní těleso

Silnice je vedena převážně po stávajícím terénu. Svahy zářezu i násypu jsou navrženy ve sklonu dle ČSN 736133.

Míru zhutnění pro zemní těleso udává ČSN 73 6133, Tabulka 10a. Na pláni je požadovaná minimální míra zhutnění 100 % PS. Pro podloží násypu je vyžadována nejmenší míra zhutnění 92 % PS, pro těleso násypu z písčitých zemin nejmenší míra zhutnění 95 % PS a ze štěrkovitých zemin 97 % PS.

Příčný sklon zemní pláně je určen hodnotou 3,0 % jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělicí pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita zemina alespoň podmíněčně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu.

Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snižená o 3 cm vůči zpevněné vozovce.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou ve smyslu ČSN 73 6133.

Ohumusování svahů tělesa – na ochranu proti erozi se provede ohumusování tl. 0,10m a osetí bezprostředně po svahování zemního tělesa. Ohumusování se provede z ornice získané při výstavbě, případně bude dovezena.

Návrh zemního tělesa a provádění zemních prací:

- je nutné zajistit v souladu s níže uvedenými TKP, ČSN, TP, VL a dbát důsledné provádění kontroly zemních prací podle ČSN 72 1006.

TKP – Technické kvantitativní podmínky staveb pozemních komunikací, 4. Zemní práce

ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

TP 94 – Úprava zemin

VL 2 – Silniční těleso

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. V projektu je uvažována konstrukce tl. 450 mm. Jedná se o netuhou konstrukci vozovky.

Odvodňovací zařízení

Voda je z povrchu vozovky odváděna podélným a příčným sklonem přes krajnice na svahy zemního tělesa a dále do podélného příkopu.

Vybavení silnice

V rámci stavebního objektu je v úsecích s násypem vyšším než udává ČSN 736101, navrženo ocelové svodidlo

V extravilánu jsou navrženy směrové sloupky v 0,80m od hrany vozovky. Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice na hranici volné šířky vstřícně, po vzájemné vzdálenosti 50 m v přímé, ve směrových obloucích bude vzdálenost upravena dle ČSN 736101. V místě hospodářských sjezdů a sjezdů na polní cesty budou umístěny kruhové směrové sloupky červené barvy (Z11g). Tyto sloupky budou umístěny na obou stranách sjezdu v nezpevněné části krajnice na hranici volné šířky komunikace.

Komunikace bude doplněna vodorovným dopravním značením – na okrajích vozovky bude vodící čára V 4 šířky 0,125 m, případně V2b/1,5/1,5/0,125.

Provedení a umístění trvalého svislého dopravního značení musí odpovídat ČSN 01 8020 - *Změna 1 (ČSN EN 12899-1) a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání)*.

Provedení vodorovného značení musí odpovídat *TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*.

Projekt je zpracován v souladu s ustanoveními zákona č. 361 / 2000 Sb. vyhlášky MDS č. 30 / 2001 Sb. a dalšími platnými předpisy. Vše v platném znění.

SO 141 – Příjezd k DUN v km 56,000

Všeobecně

Trasa SO 141 je navržena s ohledem na umožnění přístupu vozidel údržby k DUN SO 363 v km 56.000.

Směrové řešení

Trasa SO 141 je napojena přímo na hlavní trasu dálnice D35 SO 101 a je navržena dle výkresu opakovaných řešení ŘSD ČR R33 Sjezdy k DUN.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení je proveden v návaznosti na výškové řešení SO 101 Dálnice D35.

Niveleta bude vedena ve sklonu nivelety dálnice D35.

Příčné uspořádání

Silnice je navržena šířky min. 4,0m a max. 16,5m.

Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,50 %, shodný s příčným sklonem levého JP dálnice D35.

V místě napojení na dálnici je zpevněná krajnice rozšířena o 1,0m na délce 30,0m s náběhem 5,0m.

Šířkové uspořádání je vykresleno v příloze č. 03. Vzorový příčný řez.

Zemní těleso

Silnice je vedena v násypu společně s hlavní trasou SO 101 Dálnice D35. Svahy násypu jsou navrženy ve sklonu dle ČSN 736133.

Míru zhutnění pro zemní těleso udává ČSN 73 6133, Tabulka 10a. Na pláni je požadovaná minimální míra zhutnění 100 % PS. Pro podloží násypu je vyžadována nejmenší míra zhutnění 92 % PS, pro těleso násypu z písčitých zemin nejmenší míra zhutnění 95 % PS a ze štěrkovitých zemin 97 % PS.

Příčný sklon zemní pláně je určen hodnotou 3,0 % jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělící pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita zemina alespoň podmínečně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu.

Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snížená o 3 cm vůči zpevněné vozovce.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou ve smyslu ČSN 73 6133.

Ohumusování svahů tělesa – na ochranu proti erozi se provede ohumusování tl. 0,15 m a osetí bezprostředně po svahování zemního tělesa. Ohumusování se provede z ornice získané při výstavbě, případně bude dovezena.

Mezi zpevněním SO 101 a SO 141 je navržen postranní dělicí pás, který bude šířky min. 1,5m počítáno od líce svodidla dle výkresu opakovaných řešení R33. K odvodnění dělicího pásu je navržen podélný trativod.

Návrh zemního tělesa a provádění zemních prací:

- je nutné zajistit v souladu s níže uvedenými TKP, ČSN, TP, VL a dbát důsledné provádění kontroly zemních prací podle ČSN 72 1006.

TKP – Technické kvantitativní podmínky staveb pozemních komunikací, 4. Zemní práce

ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

TP 94 – Úprava zemin

VL 2 – Silniční těleso

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. V projektu je uvažována konstrukce tl. 480 mm. Jedná se o netuhou konstrukci vozovky.

Celková plocha vozovky je 1 050 m².

Odvodňovací zařízení

Voda je z povrchu vozovky odváděna podélným a příčným sklonem do monolitických betonových žlabů a dále do systému kanalizace.

Vybavení silnice

V rámci stavebního objektu je podél PHS navrženo ocelové svodidlo.

Ocelové svodidlo navržené v postranním dělicím pásu je součástí SO 101 Dálnice D35.

Směrové sloupky nejsou v rámci tohoto stavebního objektu uvažovány.

Na vjezdu bude osazena typová mechanická závora.

Vodorovné dopravní značení není v tomto SO navrženo.

Provedení a umístění trvalého svislého dopravního značení musí odpovídat ČSN 01 8020 - Změna 1 (ČSN EN 12899-1) a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání).

Projekt je zpracován v souladu s ustanoveními zákona č. 361 / 2000 Sb. vyhlášky MDS č. 30 / 2001 Sb. a dalšími platnými předpisy.

Vše v platném znění.

SO 150-SO 166.6 – Účelové komunikace (přístupové komunikace na pozemky)

Všeobecně

Přeložky účelových komunikací jsou vyvolány stavbou dálnice D35 (SO 101), která kříží stávající účelové komunikace. Trasa účelových komunikací je navržena v převážné míře v souběhu s trasou D35 v **kategorii P 4/30**. Navržené účelové komunikace se napojují na stávající účelové komunikace nebo navazují na související stavební objekty.

Směrové řešení

Směrové řešení respektuje polohu stávajících účelových komunikací a v převážné míře je trasa vedena v souběhu s trasou dálnice D35 (SO101), případně ji kříží. Trasy navržených účelových komunikací se skládají z přímých úseků, které jsou doplněny prostými kružnicovými oblouky.

Směrové řešení je vykresleno v příloze č. 02 – Situace

Výškové řešení

Niveleta se snaží v co největší míře kopírovat stávající terén, případně je vedena po hrázích retenčních nádrží. V místě napojení na jiné komunikace, niveleta respektuje jejich výškové řešení.

Výškové řešení je vykresleno v příloze č. 03 – Podélný profily

Příčné uspořádání:

Kategorie P 4/30

- jízdní pruh 1 x 3,50 m 3,50 m

- nezpevněná část krajnice 2 x 0,25 m 0,50 m

Celkem 4,00 m

Příčný sklon je jednostranný o hodnotě 2,50 %.

Sklony svahů násypů i zářezů jsou jednotné 1:1,5.

Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

V projektu je uvažována konstrukce vozovky s tl. 350 mm. Bude se jednat o netuhou konstrukci vozovky.

Odtok srážkové vody je zajištěn příčným sklonem vozovky.

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE V K.Ú. BOHUŇOVIC U LITOMYŠLE

SO 164.1 - Účelová komunikace v km 52.500 D35 vlevo

Celková délka trasy **SO 164.1** je **384,42 m**.

SO 164.2 - Účelová komunikace v km 52.650 D35 vlevo

Celková délka trasy **SO 164.2** je **80,87 m**.

SO 164.3 - Účelová komunikace v km 52.450 D35 vpravo

Celková délka trasy **SO 164.3** je **251,74 m**.

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE V K.Ú. SEDLIŠTĚ U LITOMYŠLE**SO 165.1 - Účelová komunikace v km 53.300 D35 vlevo**

Celková délka trasy SO 165.1 je 1327 m.

SO 165.2 - Účelová komunikace v km 54.300 D35 vlevo

Celková délka trasy SO 165.2 je 855 m.

SO 165.3 - Účelová komunikace v km 54.136 D35

Celková délka trasy SO 165.3 je 70 m.

SO 165.4 - Účelová komunikace v km 52.650 D35 vpravo

Celková délka trasy SO 165.4 je 279 m.

SO 165.5 - Účelová komunikace v km 53.300 D35 vpravo

Celková délka trasy SO 165.5 je 1266 m.

SO 165.6 - Účelová komunikace v km 54.300 D35 vpravo

Celková délka trasy SO 165.6 je 867 m.

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE V K.Ú. KORNICE**SO 150 - Úprava polní cesty v km 0,440 SO 126**

Celková délka trasy SO 150 je 124 m.

SO 166.1 - Účelová komunikace v km 55.000 D35 vlevo

Celková délka trasy SO 166.1 je 649 m.

SO 166.2 - Účelová komunikace v km 55.700 D35 vlevo

Celková délka trasy SO 166.2 je 796 m.

SO 166.3 - Účelová komunikace v km 56.050 D35 vlevo

Celková délka trasy SO 166.3 je 100 m.

SO 166.4 - Účelová komunikace v km 56.000 D35 vlevo

Celková délka trasy SO 166.4 je 173 m.

SO 166.5 - Účelová komunikace v km 55.900 D35 vpravo

Celková délka trasy SO 166.5 je 401 m.

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE V K.Ú. LÁNY U LITOMYŠLE**SO 151 - Účelová komunikace v km 56.500 D35 vlevo**

Celková délka trasy SO 151 je 987 m.

SO 152 - Účelová komunikace v km 56.500 D35 vpravo

Celková délka trasy SO 152 je 965 m.

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE V K.Ú. LITOMYŠL**SO 153 - Účelová komunikace v km 57.400 D35 vlevo**

Celková délka trasy SO 153 je 292 m.

SO 153.1 - Účelová komunikace v km 57.200 D35 vlevo

Celková délka trasy **SO 153.1** je **280 m**

SO 154 - Účelová komunikace v km 57.400 D35 vpravo

Celková délka trasy **SO 154** je **248 m.**

SO 154.1 - Účelová komunikace v km 57.200 D35 vpravo

Celková délka trasy **SO 154.1** je **306 m.**

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE V K.Ú. NĚMČICE U ČESKÉ TŘEBOVÉ**SO 166.6 - Účelová komunikace v km 55.920 D35 vlevo**

Celková délka trasy **SO 166.6** je **323 m.**

SO 171 – Provizorní komunikace pro sil. II/317, stavba SO 125**Všeobecně**

Navržená trasa provizorní komunikace SO 171 řeší dopravní obsluhu během výstavby přeložky silnice II/317 (SO 125).

Směrové řešení

Provizorní komunikace je na začátku i na konci napojena na stávající stav silnice II/317. Připojení i odpojení je navržena vždy dvěma prostisměrnými oblouky o poloměrech $R=100\text{m}$. Min. poloměr směrové oblouku v trase je právě $R=100\text{m}$, maximální $R=2000\text{m}$.

Celková délka trasy je 596,62 m.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení je proveden v návaznosti na stávající stav a terén s ohledem na plynulost trasy. Maximální podélný sklon činí 5,00 %, minimální sklon 0,85 %.

Niveleta je zaoblena výškovými oblouky o poloměrech $R=1000\text{m}$ až $R=5000\text{m}$.

Výškové řešení je vykresleno v příloze č. 03 – Podélný profil

Příčné uspořádání

Silnice je navržena se šířkou zpevnění 6,0m. Šířkové uspořádání je v celé trase jednotné.

Šířkové uspořádání:

jízdní pruh	a	2 x 3,00 m	=	6,00 m
nezpevněná část krajnice	e	2 x 0,50 m	=	1,00 m
Celkem volná šířka	b			7,00 m

Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,50 %.

V místě napojení na stávající stav je šířka a sklon vozovky přizpůsobena stávajícímu stavu.

Zemní těleso

Silnice je vedena převážně po stávajícím terénu. Svahy zářezu i násypu jsou navrženy ve sklonu dle ČSN 736133. Míru zhutnění pro zemní těleso udává ČSN 73 6133, Tabulka 10a. Na pláni je požadovaná minimální míra zhutnění 100 % PS. Pro podloží násypu je vyžadována nejmenší míra zhutnění 92 % PS, pro těleso násypu z písčitých zemin nejmenší míra zhutnění 95 % PS a ze štěrkovitých zemin 97 % PS.

Příčný sklon zemní pláně je určen hodnotou 3,0 % jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělicí pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita zemina alespoň podmíněčně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu.

Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snižená o 3 cm vůči zpevněné vozovce.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou ve smyslu ČSN 73 6133.

Ohumusování svahů tělesa – nebude prováděno.

Návrh zemního tělesa a provádění zemních prací:

- je nutné zajistit v souladu s níže uvedenými TKP, ČSN, TP, VL a dbát důsledné provádění kontroly zemních prací podle ČSN 72 1006.

TKP – Technické kvantitativní podmínky staveb pozemních komunikací, 4. Zemní práce

ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

TP 94 – Úprava zemin

VL 2 – Silniční těleso

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukčních vrstev vozovky bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. V projektu je uvažována konstrukce tl. 450 mm. Jedná se o netuhou konstrukci vozovky.

Celková plocha vozovky je 3 100 m².

Odvodňovací zařízení

Voda je z povrchu vozovky odváděna podélným a příčným sklonem přes krajnice na svahy zemního tělesa a dále do podélného příkopu.

Vybavení silnice

V extravilánu jsou navrženy směrové sloupky výšky 0,80 m ve vzdálenosti 0,50 m od hrany vozovky. Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice na hranici volné šířky vstřícně, po vzájemné vzdálenosti 50 m v přímé, ve směrových obloucích bude vzdálenost upravena dle ČSN 736101.

Komunikace bude doplněna vodorovným dopravním značením – k oddělení jízdních pruhů bude použita podélná čára V1a nebo V2b š.0,125m.

Provedení a umístění trvalého svislého dopravního značení musí odpovídat *ČSN 01 8020 - Změna 1 (ČSN EN 12899-1) a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání)*. Provedení vodorovného značení musí odpovídat *TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*.

Projekt je zpracován v souladu s ustanoveními zákona č. 361 / 2000 Sb. vyhlášky MDS č. 30 / 2001 Sb. a dalšími platnými předpisy.

Rekultivace

Součástí tohoto stavebního objektu je kromě vybudování provizorní komunikace i její částečné zrušení a rekultivace po opětovném převedení provozu na novou přeložku SO 125 a most SO 225. Část provizorní komunikace je následně možné využít jako součást účelových komunikací 165.1 a 165.5 ležících v k.ú. Bohuňovice u Litomyšle a v k.ú. Sedliště u Litomyšle.

SO 180 – Dopravně inženýrská opatření

Bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

SO 190 – Dopravní značení na D35, km 52,300-57,609 867

Objekt dopravního značení je v stupni DÚR řešen pouze v úrovni vodorovného dopravního značení. Podrobně bude v dalším stupni projektové dokumentace rozčleněn na následující podobjekty:

SO 06-190.1 Svislé a vodorovné dopravní značení

SO 06-190.2 Portály pro dopravní značení

SO 06-190.3 Proměnné dopravní značení

SO 205 – Most na D35 pro odvedení povrchových vod, km 53,094

Most převádí dálnici D35 (SO 101) přes terénní depresi a umožňuje odvedení povrchových vod. Most umožňuje migraci drobných živočichů. Most je situován v extravilánu severně od obce Sedliště a je součástí nově budované dálnice D35.

Terén je v místě mostu mírně zvlněný, bezlesý a zemědělsky využívaný. Průmyslová ani občanská zástavba se ve vzdálenosti dotčené výstavbou mostu nenachází. Most je v plném rozsahu budován jako novostavba.

Most slouží pro odvedení povrchových vod. Terén pod mostem klesá zleva doprava v průměrném sklonu přibližně 1,0 %. Stávající odtokové poměry nebudou výstavbou mostu zhoršeny.

Dálnice D35 je na mostě směrově vedena v přechodnici, niveleta je v údolnicovém oblouku o $R = 70\,000$ m. Příčný sklon dálnice je střechovitý 2,5 %. Volná šířka je konstantní 11,75 m v obou směrech. V pravé krajnici převáděné komunikace je umístěna protihluková stěna (SO 770).

Most tvoří železobetonová rámová konstrukce s náběhovanou příčlív. Nosná konstrukce o kolmé světlosti 4,0 m je přesypaná o cca 3,5 m. Světlá výška mostního otvoru v ose mostu je 3,0 m. V přesypávce mostu bude nad nosnou konstrukcí převedena dálniční kanalizace (SO 301) a kabely systému SOS a DIS (objekty řady 490). Most je šikmý, bez mostních závěrů, bez ložisek, s minimálními nároky na údržbu. Na obou koncích je konstrukce ukončena šikmými čely rovnoběžnými s osou dálnice. Čela konstrukce jsou doplněna o šikmá svahová křídla sloužící i pro navádění živočichů do mostního otvoru. Křídla tvoří samostatnou konstrukci. Nosná konstrukce bude založena plošně na základových pasech na štěrkopískovém polštáři. Případně budou základové pasy nahrazeny základovou deskou nebo hlubinným založením v závislosti na detailním statickém řešení objektu v dalším stupni projektové dokumentace.

Vybavení mostu tvoří parapetní zídky na čelech nosné konstrukce, na kterou je, stejně jako na svahová křídla, osazeno silniční zábradlí. Za čelem a za křídly jsou navrženy odvodňovací rigoly z příkopových tvárnic sloužící pro odvedení vody stékající po svahu násypového tělesa. Dno mostního otvoru bude vydlážděno. Na každé straně násypového tělesa dálnice je navrženo revizní schodiště.

Vzhledem k tomu, že se jedná o přesypaný objekt, je odvodnění dálnice na mostě řešeno v rámci objektu dálnice.

SO 206 – Most na D35 pro odvedení povrchových vod, km 53,585

Most převádí dálnici D35 (SO 101) přes terénní depresi a umožňuje odvedení povrchových vod. Most umožňuje migraci drobných živočichů. Most je situován v extravilánu severně od obce Sedliště a je součástí nově budované dálnice D35.

Terén je v místě mostu mírně zvlněný, bezlesý a zemědělsky využívaný. Průmyslová ani občanská zástavba se ve vzdálenosti dotčené výstavbou mostu nenachází. Most je v plném rozsahu budován jako novostavba.

Most slouží pro odvedení povrchových vod. Terén pod mostem klesá zleva doprava v průměrném sklonu přibližně 2,0 %. Stávající odtokové poměry nebudou výstavbou mostu zhoršeny.

Dálnice D35 je na mostě směrově vedena v přímé, niveleta je v údolnicovém oblouku o $R = 70\,000$ m.. Příčný sklon dálnice je střechovitý 2,5 %. Volná šířka je konstantní 11,75 m v obou směrech. V pravé krajnici převáděné komunikace je umístěna protihluková stěna (SO 770).

Most tvoří železobetonová rámová konstrukce s náběhovanou příčlím. Nosná konstrukce o kolmé světlosti 4,0 m je přesypaná o cca 3,5 m. Světlá výška mostního otvoru v ose mostu je 3,0 m. V přesypávce mostu bude nad nosnou konstrukcí převedena dálniční kanalizace (SO 301) a kabely systému SOS a DIS (objekty řady 490). Most je šikmý, bez mostních závěrů, bez ložisek, s minimálními nároky na údržbu. Na obou koncích je konstrukce ukončena šikmými čely rovnoběžnými s osou dálnice. Čela konstrukce jsou doplněna o šikmá svahová křídla sloužící i pro navádění živočichů do mostního otvoru. Křídla tvoří samostatnou konstrukci. Nosná konstrukce bude založena plošně na základových pasech na štěrkopískovém polštáři. Případně budou základové pasy nahrazeny základovou deskou nebo hlubinným založením v závislosti na detailním statickém řešení objektu v dalším stupni projektové dokumentace.

Vybavení mostu tvoří parapetní zídky na čelech nosné konstrukce, na kterou je, stejně jako na svahová křídla, osazeno silniční zábradlí. Za čelem a za křídly jsou navrženy odvodňovací rigoly z příkopových tvárnic sloužící pro odvedení vody stékající po svahu násypového tělesa. Dno mostního otvoru bude vydlážděno. Na každé straně násypového tělesa dálnice je navrženo revizní schodiště.

Vzhledem k tomu, že se jedná o přesypaný objekt, je odvodnění dálnice na mostě řešeno v rámci objektu dálnice.

SO 207 – Most na D35 přes přeložku PC, km 54,140

Most převádí dálnici D35 (SO 101) přes účelovou komunikaci (SO 165.2) a nadregionální biokoridor. Most je situován v extravilánu severovýchodně od obce Sedliště a je součástí nově budované dálnice D35.

Terén je v místě mostu rovinatý, bezlesý s výskytem ojedinělých stromů podél polní cesty a zemědělsky využívaný. Průmyslová ani občanská zástavba se ve vzdálenosti dotčené výstavbou mostu nenachází. Most je v plném rozsahu budován jako novostavba.

Překračovaná přeložka účelové komunikace se pod mostem nachází směrově v přímé. Niveleta klesá zleva doprava ve sklonu 1,32%. Příčný sklon je jednostranný levý v hodnotě 2,50 %. Volná šířka je konstantní 6,0 m.

Dálnice D35 je na mostě směrově vedena v přechodnici a výškově stoupá v konstantním sklonu 1,25%. Příčný sklon je střechovitý 2,5 %. Volná šířka je konstantní 11,75 m v obou směrech.

Most tvoří železobetonová rámová konstrukce o dvou polích se světlostí 2 x 10,0 m. Most je přesypán s výškou přesypávky v ose D35 cca 2,80 m. V přesypávce mostu bude nad nosnou konstrukcí převedena dálniční kanalizace (SO 301) a kabely systému SOS a DIS (objekty řady 490). Most je kolmý, bez mostních závěrů, bez ložisek, s minimálními nároky na údržbu. Dolní hrana rámové příčle je navržena s lineárními náběhy, horní hrana má střechovitý sklon, který zajišťuje stékání vody. Stěny rámu jsou integrované se založením objektu. Střední podpěra je stěnová s otvory umožňujícími průchod mezi oběma poli konstrukce. Založení se předpokládá hlubinné na železobetonových velkopřůměrových

pilotách a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Šikmá svahová křídla tvoří samostatnou konstrukci.

Vybavení mostu tvoří parapetní zídky na čelech nosné konstrukce s železobetonovými římsami šířky 0,80 m. Na římsách a svahových křídlech je navrženo silniční zábradlí. Za římsami jsou navrženy odvodňovací rigoly z příkopových tvárnic sloužící pro odvedení vody stékající po svahu násypového tělesa. Na každé straně násypového tělesa dálnice je navrženo revizní schodiště.

Vzhledem k tomu, že se jedná o přesypaný objekt, je odvodnění dálnice na mostě řešeno v rámci objektu dálnice.

SO 208 – Most na D35 pro odvedení povrchových vod a migraci zvěře, km 55,828

Most převádí dálnici D35 (SO 101) přes terénní depresi a umožňuje odvedení povrchových vod. Most umožňuje migraci drobných živočichů. Most je situován v extravilánu severovýchodně od obce Kornice a je součástí nově budované dálnice D35.

Terén je v místě mostu mírně zvlněný, bezlesý a zemědělsky využívaný. Průmyslová ani občanská zástavba se ve vzdálenosti dotčené výstavbou mostu nenachází. Most je v plném rozsahu budován jako novostavba.

Most slouží pro odvedení povrchových vod. Terén pod mostem klesá zleva doprava v průměrném sklonu přibližně 1,5 %. Stávající odtokové poměry nebudou výstavbou mostu zhoršeny.

Dálnice D35 je na mostě směrově vedena v pravostranném směrovém oblouku o $R = 1\,830$ m, niveleta stoupá v konstantním sklonu 0,66 %. Příčný sklon dálnice je jednostranný pravý 2,5 %. Volná šířka je konstantní 11,75 m v obou směrech. V levé i pravé krajnici převáděné komunikace je umístěna protihluková stěna (SO 771).

Most tvoří železobetonová rámová konstrukce s náběhovanou příčlí. Nosná konstrukce o kolmé světlosti 4,0 m je přesypaná o cca 3,5 m. Světlá výška mostního otvoru v ose mostu je 3,0 m. V přesypávce mostu bude nad nosnou konstrukcí převedena dálniční kanalizace (SO 301) a kabely systému SOS a DIS (objekty řady 490). Most je šikmý, bez mostních závěrů, bez ložisek, s minimálními nároky na údržbu. Na obou koncích je konstrukce ukončena šikmými čely rovnoběžnými s osou dálnice. Čela konstrukce jsou doplněna o šikmá svahová křídla sloužící i pro navádění živočichů do mostního otvoru. Křídla tvoří samostatnou konstrukci. Nosná konstrukce bude založena plošně na základových pasech na štěrkopískovém polštáři. Případně budou základové pasy nahrazeny základovou deskou nebo hlubinným založením v závislosti na detailním statickém řešení objektu v dalším stupni projektové dokumentace.

Vybavení mostu tvoří parapetní zídky na čelech nosné konstrukce, na kterou je, stejně jako na svahová křídla, osazeno silniční zábradlí. Za čelem a za křídly jsou navrženy odvodňovací rigoly z příkopových tvárnic sloužící pro odvedení vody stékající po svahu násypového tělesa. Dno mostního otvoru bude vydlážděno. Na každé straně násypového tělesa dálnice je navrženo revizní schodiště.

Vzhledem k tomu, že se jedná o přesýpaný objekt, je odvodnění dálnice na mostě řešeno v rámci objektu dálnice.

SO 220 – Nadjezd nad D35 v km 57,319

Most převádí přeložku silnice II/360 (SO 120) přes dálnici D35 (SO 101). Most je situován v extravilánu severně od města Litomyšl a je součástí nově budované dálnice D35.

Terén je v místě mostu rovinatý, bezlesý s výskytem ojedinělých stromů podél polní cesty a zemědělsky využívaný. Průmyslová ani občanská zástavba se ve vzdálenosti dotčené výstavbou mostu nenachází. Most je v plném rozsahu budován jako novostavba.

Most šikmo překračuje dálnici D35. V místě křížení se dálnice nachází v zářezu. Dálnice D35 je pod mostem vedena směrově v levostranném oblouku o $R = 4\,500$ m, výškově niveleta stoupá v konstantním sklonu 0,60 %. Příčný sklon je střechovitý 2,50 %. Volná šířka je konstantní 11,75 m v obou směrech.

Převáděná komunikace je na mostě směrově vedena ve směrovém oblouku o $R = 1\,500$ m, niveleta klesá po směru staničení směrem k Litomyšli a nachází se ve vrcholovém zakružovacím oblouku $R = 2\,100$ m. Příčný sklon je střechovitý 2,50 %. Volná šířka je konstantní 9,00 m.

Most tvoří trámová konstrukce o dvou polích konstantní výšky z předpjatého betonu. Most je šikmý. Na obou koncích je nosná konstrukce uložena na opěrách. Střední podpěra je umístěna ve středním dělicím pásu. Na krajních opěrách se předpokládá uložení nosné konstrukce na dvojici ložisek. Na střední podpěře pomocí vrubového kloubu. Na opěrám budou navrženy povrchové dilatační závěry. Založení se předpokládá hlubinné na železobetonových velkopřůměrových pilotách a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Svahová křídla opěr jsou rovnoběžná a jsou součástí konstrukce opěr. Na opěrách budou navrženy přechodové desky.

Vybavení mostu tvoří železobetonové římsy šířky 0,80 m s oboustranným zábradelním svodidlem. Odvodnění mostu je povrchové a je řešeno pomocí odvodňovačů napojených na podélné odvodňovací potrubí podvěšené na podhledu nosné konstrukce. Na nižší opěře je potrubí vyústěno pomocí svislého svodu do skluzů svádějících vodu do příkopů dálnice. Za křídly je navrženo zpevnění dlažbou, odvodnění je zajištěno skluzy napojenými do příkopů přeložky převáděné silnice. Podél každé z opěr je navrženo revizní schodiště umístěné na straně ve směru jízdy zajišťující přístup na revizní lavičku před opěrou. Z revizní lavičky je navrženo pod mostem revizní schodiště vedoucí na těleso dálnice.

SO 225 – Nadjezd nad D35 v km 52,689

Most převádí přeložku silnice II/317 (SO 125) přes dálnici D35 (SO 101). Most je situován v extravilánu mezi obcemi Sedliště a Bohuňovice a je součástí přeložky silnice II/317. Migrační trasa zvířete se pod mostem nenachází. Terén je v místě mostu zvlněný, zemědělsky využívaný, bezlesý. V místě mostu se v oblastech jeho krajních opěr nachází několik samostatně stojících stromů. Průmyslová ani jiná občanská zástavba se ve vzdálenosti dotčené výstavbou mostu nenachází.

Most šikmo překračuje dálnici D35. Dálnice D35 je pod mostem vedena směrově v pravostranném oblouku $R = 12\,000\text{ m}$, výškově je niveleta ve vrcholovém zakružovacím oblouku o $R = 45\,000\text{ m}$. Příčný sklon je střešovitý 2,5 %. Volná šířka je konstantní 11,75 m v obou směrech.

Převáděná komunikace leží na mostě směrově v přímé, výškově ve vrcholovém zakružovacím oblouku $R = 2\,500\text{ m}$. Niveleta stoupá v prvním poli s průměrným sklonem 3,34 %, ve druhém s průměrným sklonem 2,19 %. Příčný sklon je střešovitý 2,50 %. Volná šířka je konstantní 7,50 m. Na pravé římse je navržen průchozí prostor šířky 1,50 m sloužící jako prostorová rezerva pro budoucí napojení veřejného chodníku mezi obcemi Sedliště a Bohuňovice.

Most tvoří trámová konstrukce o dvou polích konstantní výšky z předpjatého betonu. Most je šikmý. Na obou koncích je nosná konstrukce uložena na opěrách. Střední podpěra je umístěna ve středním dělicím pásu. Na krajních opěrách se předpokládá uložení nosné konstrukce na dvojici ložisek. Na střední podpěře pomocí vrubového kloubu. Na opěrách budou navrženy povrchové dilatační závěry. Založení se předpokládá hlubinné na železobetonových velkopřůměrových pilotách a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Svahová křídla opěr jsou rovnoběžná a jsou součástí konstrukce opěr. Na opěrách budou navrženy přechodové desky.

Vybavení mostu tvoří železobetonové římsy. Na levém okraji nosné konstrukce šířky 0,80 m se zábradelním svodidlem a na pravém okraji nosné konstrukce šířky 2,30 m se svodidlem a zábradlím. Odvodnění mostu je povrchové a je řešeno pomocí odvodňovačů napojených na podélné odvodňovací potrubí podvěšené na podhledu nosné konstrukce. Na nižší opěře je potrubí vyústěno pomocí svislého svodu do skluzů svádějících vodu do příkopů dálnice. Za křídly je navrženo zpevnění dlažbou, odvodnění je zajištěno skluzy napojenými do příkopů přeložky převáděné silnice. Podél každé z opěr je navrženo revizní schodiště umístěné na straně ve směru jízdy zajišťující přístup na revizní lavičku před opěrou. Z revizní lavičky je navrženo pod mostem revizní schodiště vedoucí na těleso dálnice.

SO 226 – Nadjezd nad D35 v km 55,346

Most převádí přeložku silnice III/36016 (SO 126) přes dálnici D35 (SO 101). Most je situován v extravilánu mezi obcemi Kornice a Sloupnice a je součástí přeložky silnice III/36016. Migrační trasa zvěře se pod mostem nenachází.

Terén je v místě mostu zvlněný, zemědělsky využívaný, bezlesý. Průmyslová ani jiná občanská zástavba se ve vzdálenosti dotčené výstavbou mostu nenachází.

Most šikmo překračuje dálnici D35. Dálnice D35 je pod mostem vedena směrově v pravostranném oblouku $R = 1\,830\text{ m}$, výškově stoupá v konstantním sklonu 0,66 %. Příčný sklon je jednostranný pravý 2,5 %. Volná šířka je konstantní 11,75 m v obou směrech.

Převáděná komunikace leží na mostě směrově v přímé a přechodnici, výškově ve vrcholovém zakružovacím oblouku $R = 1200\text{ m}$. Niveleta stoupá s průměrným sklonem 2,83 %. Příčný sklon je střešovitý 2,5 %. Volná šířka je konstantní 6,50 m.

Most tvoří rámová konstrukce o jednom poli z předpjatého betonu. Most je kolmý. Na obou koncích je náběhovaná příčel vetknuta do šikmých stěnových opěr. Jedná se o integrovanou konstrukci bez ložisek a mostních závěrů, s minimálními nároky na údržbu. Založení se předpokládá hlubinné na železobetonových velkopřůměrových pilotách a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Svahová křídla opěr jsou rovnoběžná a jsou součástí konstrukce opěr. Na opěrách budou navrženy vlečené přechodové desky.

Vybavení mostu tvoří železobetonové římsy šířky 0,80 m se zábradelním svodidlem. Odvodnění mostu je povrchové a je řešeno pomocí odvodňovačů napojených na podélné odvodňovací potrubí podvěšené na podhledu nosné konstrukce. Na nižší opěře je potrubí vyústěno pomocí svislého svodu do skluzů svádějících vodu do příkopů dálnice. Za křídly je navrženo zpevnění dlažbou, odvodnění je zajištěno skluzy napojenými do příkopů přeložky převáděné silnice. Podél každé z opěr je navrženo revizní schodiště umístěné na straně ve směru jízdy zajišťující přístup na revizní lavičku před opěrrou. Z revizní lavičky je navrženo pod mostem revizní schodiště vedoucí na těleso dálnice.

SO 301 – Kanalizace tělesa D35 km 52,300 – 56,015 – stoka „O“

V úseku km 52,300 - 55,950 je navržena středová kanalizace - stoka „O“, která pokračuje dále do úseku Džbánov - Litomyšl. Tato kanalizace odvodňuje oba směry dálnice. Délka této kanalizace je cca 4300 m.

<u>Kanalizace:</u>	DN 1000	900 m
	DN 800	1072 m
	DN 500	1850 m
	DN 400	300 m
	DN 300	100 m
	DN 250	100 m

Celkový odtok z povodí této stoky je při návrhovém dešti 606 l/s.

SO 302 – Kanalizace tělesa D35 km 56,042 – 57,609 867 – stoka „A“

V úseku km 55,950 - 57,609 je navržena středová kanalizace stoka „A“. V km 55,950 opouští kanalizace těleso dálnice. Dešťové vody z povrchu dálnice budou zavedeny do sestavy dešťových usazovacích nádrží — DUN 1, umístěných v km 55,95 těsně vedle dálnice. Zde dojde k zachycení většiny splachů z vozovek a odloučení případných ropných látek. Dále je kanalizace vedena přes zemědělskou půdu k terénní depresi, kde bude vybudována sedimentační nádrž SN 5. s redukováným odtokem. Zde dojde k zadržení přívalových vod až do úrovně deště s četností výskytu jedenkrát za 5 let ($n = 0,2$) a době trvání 120 minut. Z nádrže bude prováděn řízený odtok ve výši 20 l/s (odtok menší, než je současný odtok ze zabraných ploch pro dálnici). Kanalizace je navržena z trub z materiálu se zvýšenou odolností proti obrušování (sklolaminát, plast, betonové potrubí s čedičovou výstelkou).

Na úpatí svahu v údolní nivě Kočinského potoka, bude kanalizace vyústěna do bezejmenného levostranného přítoku Končinského potoka. Potok bude pročištěn a opevněn pomocí kamenné rovnaniny s poštěrkováním.

Kanalizace byla posouzena výpočtovou metodou dle Bartoška, neboť doba odtoku dešťových vod je větší než 15 minut.

Celková délka kanalizace v silnici včetně přítoku do DUN1 a sedimentační nádrže SN 5 a odtoku z ní je 2122 m.

Kanalizace	DN 800	821 m
	DN 600	1168 m
	DN 250	133 m

SO 320 – Úprava přítoku Končinského potoka v km 55,950

Dešťová kanalizace odtékající ze suché retenční nádrže 5 je vyústěna v údolní nivě Končinského potoka do jednoho z jeho bezejmenných přítoků v místě přiléhajícím k patě svahu. Odtok z příkopu bude v délce cca 178 m pročištěn až k jeho napojení na Končinský potok. Dno toku a svahy na výšku 0,2m budou opevněny pomocí kamenné rovnaniny s poštěrkováním, zbývající část svahu bude oseta. U vyústění dešťové kanalizace a ve vzdálenosti 10m od tohoto vyústění, dojde k opevnění celého profilu toku pomocí kamenné rovnaniny s poštěrkováním.

SO 341 – Přeložka Vodovodu DN100 v km 52,725

Přeložka vodovodu DN100 PN10 (Skupinový vodovod ZÁHORAN, Cerekvice nad Loučnou) je vedena po pravé straně komunikace II/317 Sedliště – Bohuňovice v rostlém terénu. Související účelové komunikace a dálniční těleso kříží kolmo, potrubí bude uloženo v chráničkách DN200. V místě křížení přeložky vodovodu s dálnicí je zářez, po obou stranách jsou navrženy armaturní šachty. V nejvyšších a nejnižších místech budou umístěny podzemní hydranty a šoupata sloužící jako vzdušníky a kalníky. Celková délka přeložky je 408m.

SO 360 – Suchá retenční nádrž 5 v km 55,950

Vzhledem k nekapacitnímu korytu Kornického potoka a značné vzdálenosti byla zvolena možnost odvedení vod z povrchu vozovky z úseku km 55,950 - 58,190 po úbočí směrem ke Končinskému potoku. Suchá retenční nádrž 5. je umístěna v terénní depresi vedle polní cesty. Z této retenční nádrže odtéká voda dále kanalizací do údolní nivy Končinského potoka, kde je vyústěna do jeho bezejmenného přítoku. Retenční objem nádrže je cca 1660 m³. Odtok z nádrže bude regulován pomocí vírového ventilu na množství 20l/s. Nádrž pojme bezpečně přítok návrhového deště s četností výskytu 1 x za 5 let a době trvání 120 minut. Vyprázdnění nádrže bude trvat 23 hod.

Kóta koruny hráze	360,00 m n. m.
Délka koruny hráze	118,7 m

B. Souhrnná technická zpráva

B – Souhrnná technická zpráva

Výška hráze v patě	2,5 m
Šířka koruny hráze	3,0 m
Sklon vzdušného líce	1 : 2,5
Sklon návodního líce	1 : 3,5
Kóta bezpečnostního přelivu	359,40 m n. m.
Délka bezpečnostního přelivu	3,00 m
Sklon svahů bezpečnostního přelivu	1 : 5

Retenční nádrž bude částečně zahloubena s nasýpanou čelní hrází o výšce cca 2,5 m. Hráz bude z místních materiálů s jílovým těsněním a opevněním návodního líce. Nádrž bude vybavena odtokovým objektem s regulátorem odtoku. Pro větší přítoky bude v koruně hráze zřízen bezpečnostní přeliv. Příjezd údržby k této nádrži bude po nově budované asfaltové cestě S0 07/I-166.6.

SO 363 – Dešťová usazovací nádrž DUN 1 v km 56,025

V km 55,99 dálniční kanalizace opouští dálnici. Vedle dálnice je navržena dešťová usazovací nádrž s koalescenčním filtrem. Tato nádrž zachytí větší část splavenin přinášených kanalizací (posypový materiál a pod.). Případné úkapy ropných látek jsou zachyceny nornou stěnou a následně i osazeným koalescenčním filtrem. Pro případ přívalových dešťů jsou nádrže opatřeny obtokem, který zabrání strhávání zachycených ropných látek zvýšeným průtokem. Návrh nádrží vychází z předpokladu, že nejvíce nebezpečných látek (ropných úkapů) je přinášeno na začátku deště. Pro tento účel je počítáno s intenzitou deště 30 l/s.ha. Na tento přítok je navržen i koalescenční filtr, zachycující ropné látky. Při vyšších průtocích natéká maximální návrhové množství přes filtr a přebytek pod nornou stěnou do obtokového potrubí a dále do spojné šachty na konci nádrže.

Před vlastní dešťovou usazovací nádrží je navržena uklidňovací a rozdělovací šachta, rovnoměrně rozděluje přítok do jednotlivých nádrží. Tato šachta zároveň slouží jako lapák hrubých splavenin.

Předpokládá se použití prefabrikovaných nebo monolitických uzavřených nádrží.

Nádrže musí být navrženy pojížděné, aby umožnily práce údržby.

SO 365 – Suchá retenční nádrž 1 v km 53,100

Suchá retenční nádrž 1 transformuje povodňové průtoky vyšších řádů z 2,6 m³/s na 0,07 m³/s.

Kóta koruny hráze	343,10 m n. m.
Délka koruny hráze	153,0 m
Výška hráze v patě	4,10 m
Šířka koruny hráze	4,0 m
Sklon vzdušného líce	1 : 2,5
Sklon návodního líce	1 : 3,5

Kóta bezpečnostního přelivu	342,10 m n. m.
Délka bezpečnostního přelivu	10,00 m
Sklon svahů bezpečnostního přelivu	1 : 10

Před zahájením výkopů pro založení hráze bude z prostoru pod hrází odtěženo 0,3 m ornice, tato bude použita po výstavbě na ohumusování povrchu hráze. Dále bude odtěženo 0,2 m zeminy a těsnící klín. Tento bude proveden do hloubky 1,5 m. Šíře výkopu těsnícího klínu je ve dně navržena na 3 m, sklony svahů pak 2 : 1. Na takto připravený terén bude provedena homogenní hráz.

Součástí objektu je bezpečnostní přeliv. Situován je do pravé strany tělesa hráze v délce rovinné části 10 m na kótě 342,10 m n. m., kde svah přelivu se navrhuje ve sklonu 1 : 10. Stabilizaci přelivných hran bezpečnostního přelivu zajišťují železobetonové monolitické práhy vyztužené síťovinou 100 x 100 x 6 mm. Vzdušný svah za bezpečnostním přelivem se s ohledem na jeho stabilitu opevňuje kamennou rovinaninou zrna 40 kg. Kamenná rovinanina bude prosypána ornici.

Profil základové výpusti	DN 800
Profil škrcení základové výpusti	DN 150 (0,018 m ²)
Délka základové výpusti	21,0 m

Výpustný objekt můžeme pro popis rozdělit na tři vzájemně spojené části, to je vtokový objekt, základová výpust a výtokový objekt.

Vlastní těleso vtokového objektu je navrženo jako železobetonový monolitický objekt. Terén na vtoku do objektu je opevněn kamenným záhozem zrna do 40 kg s urovnáním líce. Nátok do objektu je seškracen pomocí ocelové škrtecí desky o tl. 15 mm. K zamezení vniknutí nečistot do výpustného objektu, budou na vtoku do objektu osazeny česle 1 x 0,7 m. Na ocelovém profilu bude v prostoru nátoky osazena vodočetná lať.

Z šachty dále pokračuje ocelová trouba DN 800 dl. 21,0 m. Výpustný objekt je na výtoku opatřen vývarem dl. 3 m a hl. 0,5 m. Vlastní vývar je na výtoku opatřen fixačním betonovým prahem. Opevnění vývaru je mezi betonovými čely navrženo kamennou rovinaninou zrna 80 kg.

Do výpustného objektu budou umístěny dva kusy hřbových nivelačních značek.

Vody ze svahů násypů a zářezů pod dálničním tělesem jsou zaústěny spolu s odtokem ze suché retenční nádrže do příkopu ke vsaku a přerону. Zasakovací pás je tvořen zemní hrázkou a zářezovým pásem. Zemní hrázka je provedena jako homogenní šířka koruny 2m sklony svahů 1:2. Vzdušný svah hrázky je opevněna pomocí kamenné rovinaniny zrna 80kg. Výkop zářezu je proveden na hloubku 0,5m v šíři 7m. Zasakovací pás bude ohumusován a oset. Plocha okolo zasakovacího pasu bude oseta a osázena keři.

SO 366 – Suchá retenční nádrž 2 v km 53,550

Suchá retenční nádrž 2 transformuje povodňové průtoky vyšších řádů z 1,6 m³/s na 0,07 m³/s.

Kóta koruny hráze	344,00 m n. m.
Délka koruny hráze	77,0 m
Výška hráze v patě	4,00 m
Šířka koruny hráze	4,0 m
Sklon vzdušného líce	1 : 2,5
Sklon návodního líce	1 : 3,5
Kóta bezpečnostního přelivu	343,00 m n. m.
Délka bezpečnostního přelivu	10,00 m
Sklon svahů bezpečnostního přelivu	1 : 10

Před zahájením výkopů pro založení hráze bude z prostoru pod hrází odtěženo 0,3 m ornice, tato bude použita po výstavbě na ohumusování povrchu hráze. Dále bude odtěženo 0,2 m zeminy a těsnící klín. Tento bude proveden do hloubky 1,5 m. Šíře výkopu těsnícího klínu je ve dně navržena na 3 m, sklony svahů pak 2 : 1. Na takto připravený terén bude provedena homogenní hráz.

Součástí objektu je bezpečnostní přeliv. Situován je do levé strany tělesa hráze v délce rovinné části 10 m na kótě 343,00 m n. m., kde svah přelivu se navrhuje ve sklonu 1 : 10. Stabilizaci přelivných hran bezpečnostního přelivu zajišťují železobetonové monolitické práhy vyztužené síťovinou 100 x 100 x 6 mm. Vzdušný svah za bezpečnostním přelivem se s ohledem na jeho stabilitu opevňuje kamennou rovnaninou zrna 40 kg. Kamenná rovnanina bude prosypána ornicí.

Profil základové výpusti	DN 800
Profil škrcení základové výpusti	DN 150 (0,018 m ²)
Délka základové výpusti	21,70m

Výpustný objekt můžeme pro popis rozdělit na tři vzájemně spojené části, to je vtokový objekt, základová výpust a výtokový objekt.

Vlastní těleso vtokového objektu je navrženo jako železobetonový monolitický objekt. Terén na vtoku do objektu je opevněn kamenným záhozem zrna do 40 kg s urovnáním líce. Nátok do objektu je seškrcen pomocí ocelové škrťací desky o tl. 15 mm. K zamezení vniknutí nečistot do výpustného objektu, budou na vtoku do objektu osazeny česle 1 x 0,7 m. Na ocelovém profilu bude v prostoru nátku osazena vodočetná lať.

Z šachty dále pokračuje ocelová trouba DN 800 dl. 21,7 m. Výpustný objekt je na výtoku opatřen vývarem dl. 3 m a hl. 0,5 m. Vlastní vývar je na výtoku opatřen fixačním betonovým prahem. Opevnění vývaru je mezi betonovými čely navrženo kamennou rovnaninou zrna 80 kg.

Do výpustného objektu budou umístěny dva kusy hřbových nivelačních značek.

Vody ze svahů násypů a zářezů pod dálničním tělesem jsou zaústěny spolu s odtokem ze suché retenční nádrže do příkopu ke vsaku a přerону. Zasakovací pás je tvořen zemní hrázkou a zářezovým pásem. Zemní hrázka je provedena jako homogenní šířka koruny 2m sklony svahů 1:2. Vzdušný svah hrázky je opevněna pomocí kamenné rovnaniny zrna 80kg. Výkop zářezu je proveden na hloubku 0,5m v šíři 7m. Zasakovací pás bude ohumusován a oset. Plocha okolo zasakovacího pasu bude oseta a osázena keři.

SO 367 – Suchá retenční nádrž 3 v km 54,150

Suchá retenční nádrž 3 transformuje povodňové průtoky vyšších řádů z 1,6 m³/s na 0,07 m³/s.

Kóta koruny hráze	348,90 m n. m.
Délka koruny hráze	158,0 m
Výška hráze v patě	3,40 m
Šířka koruny hráze	4,0 m
Sklon vzdušného líce	1 : 2,5
Sklon návodního líce	1 : 3,5
Kóta bezpečnostního přelivu	347,90 m n. m.
Délka bezpečnostního přelivu	10,00 m
Sklon svahů bezpečnostního přelivu	1 : 5

Před zahájením výkopů pro založení hráze bude z prostoru pod hrází odtěženo 0,3 m ornice, tato bude použita po výstavbě na ohumusování povrchu hráze. Dále bude odtěženo 0,2 m zeminy a těsnící klín. Tento bude proveden do hloubky 1,5 m. Šíře výkopu těsnícího klínu je ve dně navržena na 3 m, sklony svahů pak 2 : 1. Na takto připravený terén bude provedena homogenní hráz.

Součástí objektu je bezpečnostní přeliv. Situován je do pravé strany tělesa hráze v délce rovinné části 10 m na kótě 347,90 m n. m., kde svah přelivu se navrhuje ve sklonu 1 : 5. Stabilizaci přelivných hran bezpečnostního přelivu zajišťují železobetonové monolitické práhy vyztužené síťovinou 100 x 100 x 6 mm. Vzdušný svah za bezpečnostním přelivem se s ohledem na jeho stabilitu opevňuje kamennou rovnaninou zrna 40 kg. Kamenná rovnanina bude prosypána ornicí.

Profil základové výpusti	DN 800
Profil škrcení základové výpusti	DN 150 (0,018 m ²)
Délka základové výpusti	19,50m

Výpustný objekt můžeme pro popis rozdělit na tři vzájemně spojené části, to je vtokový objekt, základová výpust a výtokový objekt.

Vlastní těleso vtokového objektu je navrženo jako železobetonový monolitický objekt. Terén na vtoku do objektu je opevněn kamenným záhozem zrna do 40 kg s urovnáním líce. Nátok do objektu je seškrcen

pomocí ocelové škrťací desky o tl. 15 mm. K zamezení vniknutí nečistot do výpustného objektu, budou na výtoku do objektu osazeny česle 1 x 0,7 m. Na ocelovém profilu bude v prostoru nátoky osazena vodočetná lať.

Z šachty dále pokračuje ocelová trouba DN 800 dl. 19,5 m. Výpustný objekt je na výtoku opatřen vývarem dl. 3 m a hl. 0,5 m. Vlastní vývar je na výtoku opatřen fixačním betonovým prahem. Opevnění vývaru je mezi betonovými čely navrženo kamennou rovnaninou zrna 80 kg.

Do výpustného objektu budou umístěny dva kusy hřbových nivelačních značek.

Vody ze svahů násypů a zářezů pod dálničním tělesem jsou zaústěny spolu s odtokem ze suché retenční nádrže do příkopu ke vsaku a přeronu. Zasakovací pás je tvořen zemní hrázkou a zářezovým pásem. Zemní hrázka je provedena jako homogenní šířka koruny 2m sklony svahů 1:2. Vzdušný svah hrázky je opevněna pomocí kamenné rovnaniny zrna 80kg. Výkop zářezu je proveden na hloubku 0,5m v šíři 7m. Zasakovací pás bude ohumusován a oset. Plocha okolo zasakovacího pasu bude oseta a osázena keři.

SO 368 – Suchá retenční nádrž 4 v km 55,850

Suchá retenční nádrž 4 transformuje povodňové průtoky vyšších řádů z 3,0 m³/s na 0,06 m³/s.

Kóta koruny hráze	365,10 m n. m.
Délka koruny hráze	503,0 m
Výška hráze v patě	3,20 m
Šířka koruny hráze	4,0 m
Sklon vzdušného líce	1 : 2,5
Sklon návodního líce	1 : 3,5
Kóta bezpečnostního přelivu	364,10 m n. m.
Délka bezpečnostního přelivu	10,00 m
Sklon svahů bezpečnostního přelivu	1 : 10

Před zahájením výkopů pro založení hráze bude z prostoru pod hrází odtěženo 0,3 m ornice, tato bude použita po výstavbě na ohumusování povrchu hráze. Dále bude odtěženo 0,2 m zeminy a těsnící klín. Tento bude proveden do hloubky 1,5 m. Šíře výkopu těsnícího klínu je ve dně navržena na 3 m, sklony svahů pak 2 : 1. Na takto připravený terén bude provedena homogenní hráz.

Součástí objektu je bezpečnostní přeliv. Situován je do pravé strany tělesa hráze v délce rovinné části 10 m na kótě 364,10 m n. m., kde svah přelivu se navrhuje ve sklonu 1 : 10. Stabilizaci přelivných hran bezpečnostního přelivu zajišťují železobetonové monolitické práhy vyztužené síťovinou 100 x 100 x 6 mm. Vzdušný svah za bezpečnostním přelivem se s ohledem na jeho stabilitu opevňuje kamennou rovnaninou zrna 40 kg. Kamenná rovnanina bude prosypána ornicí.

Profil základové výpusti DN 590

Profil škrcení základové výpusti DN 150 (0,018 m²)

Délka základové výpusti 16,10m

Výpustný objekt můžeme pro popis rozdělit na tři vzájemně spojené části, to je vtokový objekt, základová výpust a výtokový objekt.

Vlastní těleso vtokového objektu je navrženo jako železobetonový monolitický objekt. Terén na vtoku do objektu je opevněn kamenným záhozem zrna do 40 kg s urovnáním líce. Nátok do objektu je seškrcen pomocí ocelové škrťací desky o tl. 15 mm. K zamezení vniknutí nečistot do výpustného objektu, budou na vtoku do objektu osazeny česle 1 x 0,7 m. Na ocelovém profilu bude v prostoru nátoky osazena vodočetná lať.

Z šachty dále pokračuje ocelová trouba DN 590 dl. 16,1 m. Výpustný objekt je na výtoku opatřen vývarem dl. 3 m a hl. 0,5 m. Vlastní vývar je na výtoku opatřen fixačním betonovým prahem. Opevnění vývaru je mezi betonovými čely navrženo kamennou rovinou zrna 80 kg.

Do výpustného objektu budou umístěny dva kusy hřbových nivelačních značek.

Vody ze svahů násypů a zářezů pod dálničním tělesem jsou zaústěny spolu s odtokem ze suché retenční nádrže do příkopu ke vsaku a přeronu. Zasakovací pás je tvořen zemní hrázkou a zářezovým pásem. Zemní hrázka je provedena jako homogenní šířka koruny 2m sklony svahů 1:2. Vzdušný svah hrázky je opevněna pomocí kamenné rovnaniny zrna 80kg. Výkop zářezu je proveden na hloubku 0,5m v šíři 7m. Zasakovací pás bude ohumusován a oset. Plocha okolo zasakovacího pasu bude oseta a osázena keři.

Úprava meliorací

Dle dostupných podkladů se v oblasti nacházejí plochy s melioracemi. Při realizaci stavby bude dotčené stávající plošné odvodnění pozemků sanováno budováním záchytných drénů vedoucích souběžně s patou svahu silnice tak, aby nebyla ovlivněna funkčnost meliorací a aby voda z odvodňovacího pera nepřiváděla vodu pod silniční těleso. Rozsah těchto opatření nelze pro nedostatek podkladů ve fázi projektu přesně stanovit. Projekt řeší pouze pravděpodobnost výskytu meliorací a jejich podchycení.

SO 381 – Úprava meliorací v km 56,150 – 57,100

Navržená trasa dálnice přeruší stávající meliorace odvodňující pole mezi dálnicí a rozvodím Loučné a Končinského potoka. Průběh těchto meliorací je znám pouze orientačně. Při zemních pracích pro zářez dálnice dojde k jejich přerušení. Přiváděné vody by narušovaly svahy zářezu dálnice. Proto je navrženo vybudování nového hlavníku podél obslužné komunikace vedené nad dálničním zářezem. Do tohoto hlavníku budou přepojena zjištěná meliorační pera nebo svodná potrubí. Hlavník bude zaústěn do suché nádrže 4. Délka navrženého hlavníku z plastových trub DN 250 - 300 je cca 935 m. Na hlavníku budou zřízeny revizní šachty.

SO 382 – Úprava meliorací v km 57,300 – 57,520

Za křížením navrhované dálnice se silnicí II/360 Litomyšl - Ustí nad Orlicí je menší meliorovaná oblast. Přerušená meliorace bude přepojena do nově navrhovaného hlavníku umístěného podél obslužné komunikace vedené nad dálničním zářezem V nejnižším místě bude hlavník vyústěn do nadzářezového příkopu. Délka navrženého hlavníku z plastových trub DN 250 je 288 m. Na hlavníku budou zřízeny revizní šachty.

SO 386 – Úprava meliorací na k.ú. Sedliště u Litomyšle

V terénní depresi v prostoru suché retenční nádrže 4 se nachází meliorovaná oblast. Přerušená meliorace bude přepojena do nově navrhovaného hlavníku umístěného podél obslužné komunikace a vzdušné paty suché nádrže. V nejnižším místě bude hlavník vyústěn do výpustného objektu retenční nádrže. Délka navrženého hlavníku z plastových trub DN 250 je 240 m. Na hlavníku budou zřízeny revizní šachty.

SO 387 – Úprava meliorací na k.ú. Kornice

V terénní depresi v prostoru suchých retenčních nádrží 1 a 3 se nachází meliorované oblasti.

SN 1 přerušená meliorace bude přepojena do nově navrhovaného hlavníku umístěného podél vzdušné paty suché nádrže. V nejnižším místě bude hlavník vyústěn do výpustného objektu retenční nádrže. Délka navrženého hlavníku z plastových trub DN 250 je 124 m. Na hlavníku budou zřízeny revizní šachty.

SN 3 přerušená meliorace bude přepojena do nově navrhovaného hlavníku umístěného podél obslužné komunikace a vzdušné paty suché nádrže. V nejnižším místě bude hlavník vyústěn do výpustného objektu retenční nádrže. Délka navrženého hlavníku z plastových trub DN 250 je 190 m. Na hlavníku budou zřízeny revizní šachty.

SO 401 – Přeložka vedení ZVN 400 kV, km 54,000-55,000

V rámci stavby je nutné, z důvodu kolize, přeložit nadzemní elektrické vedení zvn 1x400 kV ve vlastnictví ČEPS a.s. Přeložka vedení je v délce cca 2 km. Přeložka začíná vložением nového kotevního stožáru č. 150 do původní osy vedení. Z nového stožáru bude nové elektrické vedení pokračovat severovýchodně k dalšímu novému kotevnímu stožáru č. 150A. Na stožáru č. 150A se vedení láme jižním směrem a je umístěno podél komunikace v osově vzdálenosti cca 100–150 m. Vedení ze stožáru č. 150A pokračuje přes 4 nové nosné stožáry až k novému kotevnímu stožáru č. 155. V kotevním úseku 150A – 155 vedení zvn 1x400 kV křížuje elektrické vedení vn (v podélném profilu uvedeno, současné i nově projektované), elektrické vedení vvn 2x110 kV a přeloženou komunikaci. Na novém kotevním stožáru č. 155 se vedení láme více na jih a za pomoci nového stožáru č. 155A je přeložka elektrického vedení napojena na stávající trasu. Nové stožárové konstrukce budou ocelové příhradové, vyrobené z oceli S355 J2. Typy stožárových konstrukcí byly zvoleny na základě konfigurace terénu a lomových úhlů trasy vedení. Jedná se o konstrukce typu Portál se 2 shodnými dříky spojených vzájemně portálovým mostem. Uchycení

fázových vodičů bude realizováno na portálovém mostě, uchycení ZL/KZL bude ve špičce každého dříku. Založení stožárů se předpokládá plošné stěnové v případě nosných stožárů, nebo patkové v případě kotevních stožárů. Pokud podrobný inženýrsko – geologický průzkum nestanoví jinak.

Křížení stávajícího vedení VVN 2x110 kV (TR Litomyšl), v km 54,620

V km 54,620 ČEZ Distribuce plánuje obnovu stávajícího vzdušného vedení ve stávající trase vedení V1170-79 VVN 2x110 kV pro TR Litomyšl. Jedná se o související investici, která je řešena samostatně. Tato stavba by měla předcházet stavbě D35. V případě, že obě stavby budou mít zahájení výstavby ve stejnou dobu, bude nutná koordinace s výstavbou násypového tělesa D35, které musí časově předcházet.

Výškové řešení vedení VVN a niveleta D35 byly průběžně koordinovány s projektantem VVN (PROFI EMG s.r.o.)

ČEZ Distribuce připravuje obnovu tohoto vedení v roce 2021, tedy před realizací výstavby dálnice D35. V současné době je zpracovávána dokumentace ve stupni PDS (prováděcí dokumentace stavby) a zároveň byly předány podklady k územnímu řízení. V době zpracování této dokumentace územní řízení nebylo ještě zahájeno.

Popis související stavby:

V rámci obnovy stávajícího vzdušného vedení je zachována stávající trasa vedení, tj. všechny lomové body i všechna stožárová místa. Bude provedena celková demontáž stávajícího vedení – lana, stožáry, základy. Při obnově budou vybudovány nové základy, stožáry a instalována nová lana fázových vodičů a zemnicího lana. Výška stožáru je navržena tak, aby byla respektována minimální podjezdová výška 7.0 m dle platných příslušných norem. Umístění stožárů nekoliduje s trasou budoucí dálnice D35.

Pro zachování napájení TR Litomyšl (resp. spol. Saint Gobain) po dobu provádění obnovy stávajícího vedení bude v souběhu se stávajícím vedením vybudována dočasná stavba provizorní náhradní přenosové trasy (NPT) vedení 110 kV. Náhradní trasa bude provedena od odbočného stožáru u obce Sloupnice až k stožáru č. 15. Osa NPT je situována na hranici stávajícího ochranného pásma stávajícího vedení v osově vzdálenosti 14,5m.

V následujícím stupni dokumentace (DSP) bude nutno prověřit stav přípravy obnovy tohoto vedení.

Údaje o stavbě:

Číslo stavby ČEZ Distribuce a.s.: IE-12-2006042

Název dle SoD: Litomyšl, V1170-79 - obnova vd 2x110 kV

Zpracovatel dokumentace PDS: PROFÍ EMG s.r.o

Realizace: 2021-2022

Provádění stavby dle Zák. č. 183/2006 Sb.: obnova stávajícího vedení §79, odst. 2, písm s) tj. bez ohlášení SÚ NPT na základě §92 ÚR

Kontakt na investora ČEZ Distribuce:

p. Miroslav Hodek, miroslav.hodek@cezdistribuce.cz, mob.606 662 071

SO 410 – Přeložka vedení VN v km 52,840-53,220

Délka přeložky:

Demontáž: vodiče 3 x 35 AlFe6 - 620 m

montáž: vodiče 3 x 42/7 AlFe - 720 m

Stožáry:

demontáž: betonový - 5 ks

montáž: betonový - 6 ks

ocelový příhradový - 2 ks

Vedení, šikmo křižující projektovanou dálnici v km 53,056, bude kvůli budoucímu vysokému násypu v tomto místě přeloženo tak, že křížení proběhne kolmo mimo násyp.

Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

Podle zákona č.458/2000 Sb. ochranné pásmo nadzemního vedení VN 22 kV činí pro vodiče bez izolace 7 m od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT

Ochrana před úrazem elektrickým proudem dle PNE 33 0000-1 ed.6

živých částí: polohou (čl. 3.2.2.1)

neživých částí: zemněním v síti s nepřímo uzemněným středem (čl. 3.4.3.1)

Námrazová oblast: N0 – dle ČSN EN 50 423

SO 411 – Přeložka vedení VN v km 54,040-54,180

Délka přeložky:

demontáž: vodiče 3 x AlFe 70/11 - 655 m

montáž: vodiče 3 x AlFe 70/11 - 700 m

Stožáry:

demontáž: betonový - 5 ks

montáž: betonový - 5 ks

ocelový příhradový - 1 ks

Námrazová oblast: N0 – dle ČSN EN 50 423

V místě křížení projektované komunikace s vedením VN dochází k šířkové úpravě, takže se stávající PB JB octne v kolizi s touto komunikací. PB bude přeložen ve směru stávajícího vedení o cca 5,5 m od silnice. Přeložený PB bude vyzbrojen bezpečnostními závěsy.

Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

Podle zákona č.458/2000 Sb. ochranné pásmo nadzemního vedení VN 22 kV činí pro vodiče bez izolace 7 m od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT

Ochrana před úrazem elektrickým proudem dle PNE 33 0000-1 ed.6

živých částí: polohou (čl. 3.2.2.1)

neživých částí: zemněním v síti s nepřímým uzemněným středem (čl. 3.4.3.1)

Námrazová oblast: N0 – dle ČSN EN 50 423

SO 453 – Přeložka sdělovacího vedení v km 52,670

Stávající vedení, kolidující s projektovanou dálnicí, obsahuje dvě prázdné HDPE trubky (C/BB a O/BB) a metalický kabel TCEPKPFLE 25XN 0,8. V trase přeložky budou položeny nové trubky a metalický kabel. Vše bude naspojováno do původní trasy.

Vedení bude uloženo v rýze v pískovém loži. Krytí bude 1,0 m. Ve vzdálenosti 0,2 m nad pískovým ložem bude položena výstražná fólie oranžové barvy. Pod komunikací bude v chráničce z obetonované PE korugované roury a z obetonované dělené kabelové trubky v hloubce 1,2 m.

Staré trubky a kabel zůstanou bez demontáže. Pokud se na ně narazí při jiné stavební činnosti, budou odvezeny na skládku, kabel do výkupny sběrných surovin.

Ochranné pásmo SEK je stanoveno rozsahem 1,0 m po stranách krajního vedení.

Délka přeložky:

montáž

HDPE trubka 40	- 2x 250 m
metalický kabel TCEPKPFLE 25XN0,8	- 250 m
Trubková spojka:	- 4 ks
Kabelová spojka:	- 2 ks
Chránička: obetonovaná korugovaná roura ø 110 mm	- 37 m
obetonovaná dělená kabelová trubka ø 110 mm	- 31 m

SO 490.3 – Přípojka vedení NN pro systém DIS-SOS - Kornice

Přípojka bude zajišťovat napájení SOS systému a zařízení dálniční telematiky na předmětném úseku stavby dálnice D35. Přípojka se bude sestávat z elektroměrového rozvaděče s předřadným jistícím

prvkem a elektroměrem, který dodá distributor elektrické energie (ČEZ Distribuce). Je nutno zdůraznit, že umístění a provedení odběrného místa (OM) musí být v souladu s připojovacími podmínkami. Pro zřízení nového odběrného místa je nutné zajistit smluvní vztah mezi investorem a provozovatelem distribuční soustavy. Objekt rovněž zahrnuje kabelové vedení nn mezi elektroměrovým rozvaděčem a rozvaděčem RM3 dálnice, který bude umístěn v km 55,358.

Elektroměrový rozvaděč v sestavě s přípojkovou skříní bude umístěn v obci Kornice u stávající pojistkové skříně R8. Z volné pojistkové sady uvedeného pilíře bude připojen elektroměrový rozvaděč, který bude v sestavě s přípojkovou skříní. Napájecí kabel k rozvaděči RM3 pak bude veden podél silnice III/36016 k dálnici D35. Kabel bude křížit místní komunikaci v obci a polní cestu – navrhuje se založení chrániček včetně úpravy konstrukce pozemních komunikací. Ve volném terénu bude kabel uložen do pískového lože s krytím výstražnou fólií červené barvy v souladu s ČSN 33 2000-5-52 ed.2 a ČSN 73 6005.

Součástí objektu je geodetické zaměření skutečného provedení a rovněž i výchozí revize el. zařízení dle ČSN 33 2000-6 ed.2.

Délka přípojky: cca 790 m

Tabulka sousedních napájecích bodů dálnice:

Stavba	staničení	objekt	délka (m)	vzdálenost (km)
D35 Džbánov – Litomyšl	51,514	SO 06-490.2	780	4,220
D35 Litomyšl – Janov (původní PD)	60,410	SO 07-490	192	5,052

SO 491 – Systém DIS-SOS – kabelové vedení

Předmětem objektu je výstavba metalické silové i sdělovací kabelové sítě záchranného systému SOS, DIS rozvedené ve středním dělicím pásu dálnice (SDP) s přechody k zařízení, které bude umístěné v její krajnici. Realizací objektu se zajišťuje výstavba kabelové části celého systému SOS tísňového spojení účastníků silniční dopravy s dálniční policií SSÚD a jejím prostřednictvím i se střediskem údržby, se zdravotnickou a požární pomocí.

Práce objektu zahrnují mimo pokládky v celé trase stavebního úseku i zatažení do kabelových prostupů. Dále se pak jedná i o kompletní instalace zásuvkových skříní v místech přejezdů středního dělicího pásu i mimo tyto, o osazení odbočných skříní i o postavení a připojení napájecího rozvaděče RM3. Součástí prací bude i provedení příslušných elektrických měření, výchozí revize, geodetického zaměření, polohopisu i samostatné „kabelové knihy“ systému SOS,DIS. Zařízení zůstane ve správě ŘSD ČR.

Zemní práce:

Tyto představují výkop kabelové kynety o rozměru 0,5/0,6 m v SDP dálnice zpravidla vlevo od osy. Bude rovněž zřízeno pískové lože (společné s objektem SO 06-494) a příslušné krytí fólií červené resp. oranžové barvy.

Rozvaděč RM3:

Zajišťuje napájení SOS systému z distribuční soustavy nn. Rozvaděč bude tvořen plastovou skříní, která bude vystrojena proudovými chrániči (1 ks pro každý směr), jističi, svodičem přepětí a komunikačním převodníkem mezi binárními kontakty přístrojů a sériovou linkou RS 485. Rozvaděč bude usazen na betonový základ a obezděn. Bude zřízeny jeden rozvaděč RM3 ve staničení 55,358.

Zásuvkové skříně:

Používají se pro napájení varovných světel na přejezdech SDP. Zásuvky jsou umísťovány po čtyřech kusech ke každému přejezdu, dvě zásuvky jsou 10 m od přejezdu (tzv. blízké) a dvě jsou cca 200 od konce přejezdu (tzv. vzdálené). Zásuvka je tvořena ocelovým rámem, který je vetknutý do betonových základů a samotnou plastovou skříní. V té je umístěn oddělovací transformátor (320VA), jističe, zkratovací objímky a svorky.

Kabelová vedení:

S ohledem na použitou soustavu 400V/TT se navrhuje napájecí kabel CYKY 4-Ox16 mm². Bude smyčkově napájet hlásky tísňového volání a zásuvkové skříně v SDP. Další telematické aplikace budou napájeny z rozvaděčů RO v SDP odbočnými kabely menšího průřezu. Rovněž budou instalovány komunikační metalické kabely TCEPKPFLE 3XN 0,8 a FTP pro komunikační propojení mezi vstřícnými hláskami.

SO 492 – Systém DIS-SOS – hlásky

Stavební objekt řeší instalaci hlásek tísňového volání a zprovoznění systému DIS-SOS na předmětné dálnici. Současně bude v objektu řešena instalace podružných (SX) pro ovládání telematických zařízení dálnice. Do objektu se zařazují i nutné úpravy na středisku údržby dálnice – v tomto případě SSÚD Městec. Hlásky umožňují hlasovou komunikaci mezi účastníky provozu a integrovaným záchranným systémem (IZS) v případě krizové, nebo havarijní situace. Hlásky rovněž fungují jako komunikační prvek pro ostatní telematické zařízení stavby (jako například sčítače dopravy, kamery, meteostanice, proměnné dopravná značka, zařízením EZS, ...). Hlásky jsou tvořeny nerezovým skeletem, který je opatřen oranžovým nátěrem, s modře svítícím nápisem SOS. Hláška obsahuje řídicí jednotku (MCU), na kterou je připojena hlasová souprava. Ve spodní části hlásky je prostor pro zakončení jak metalických, tak i optických kabelů. Ve střední části je již zmiňovaná MCU jednotka a metalicko-optický ethernetový switch. V horní část hlásky je volný prostor pro umístění technologií souvisejících objektů (sčítač dopravy, CCTV). Hlásky budou instalovány na betonový základ zřizovaný v rámci příčných kabelodů (viz SO 493). Rozvaděče SX jsou univerzálními rozvaděči, které zajišťují komunikaci a napájení souvisejících telematických zařízení. Budou instalovány dva rozvaděče SX, oba komunikačně připojené na MM optický kabel. Rozvaděč SX1 se umístí do společného obezdění s rozvaděčem RM3, přičemž oba budou vystrojeny v plastové skříní shodných rozměrů. Druhý rozvaděč (SX2) v km 57,342 bude tvořen skříní v nekorodujícím provedení pro dálniční použití. Bude umístěn na samostatném základu.

Na předmětném úseku dálnice budou instalována tato zařízení:

- km 52,365 P hlavní hláska
- km 52,365 L vedlejší hláska
- km 54,400 P hlavní hláska
- km 54,400 L vedlejší hláska, doplnění ASD – viz SO 496, připojení kamerového bodu – viz SO 497
- km 55,358 P komunikační rozvaděč SX1 pro dohled nad rozvaděčem RM3 (SO 491)
- km 56,200 L vedlejší hláska
- km 56,200 P hlavní hláska
- km 51,514 P komunikační rozvaděč SX2 pro integraci závor (SO 499.2)

Součástí objektu je i zprovoznění datové komunikace a to jak na předmětném úseku dálnice, tak i ve vztahu k navazujícím úsekům, zejména ve směru budoucího SSÚD Městec. Bude provedeno nastavení komunikačních protokolů, IP adres jednotlivých zařízení (switchů).

Rovněž bude provedena integrace informačního portálu do NDIC. V SSÚD budou provedena SW úprava serveru DIS a serveru vizualizace a budou přidány jednotlivé zařízení do PC vizualizace. V neposlední řadě je nutno zmínit integraci hlásek na centrální číslo IZS (112).

SO 493 – Systém DIS-SOS – šachty a prostupy

Předmětem projektu je výstavba příčných trubkových kabelovodů v délce cca 30m s "mělkou" betonovou kabelovou šachtou ve středním pásu (uprostřed) a s "mělkými" plastovými kabelovými komorami u hlásek (na koncích). Přitom některé kabelovody budou z důvodu jiného připojeného zařízení (než hlásky SOS) osazeny bez kabelových komor v krajnici dálnice. Do tohoto stavebního objektu bylo zařazeno i větší množství příčných kabelových prostupů v kolmém křížení jednoho jízdního směru dálnice i křižovatkových větví pro připojení dálničních hlásek, automatických závor, napájecího rozvaděče a pro odbočení z hlavní trasy do výhledového SSÚD.

Předmětem projektu je dále i výstavba podélných trubkových kabelových prostupů pod přejezdy středního dělicího pásu dálnice v délkách 122, resp. 137m.

Zřízení, jako součást spodní stavby dálnice, zůstává ve správě ŘSD ČR. Kabelové prostupy budou vždy tvořeny plastovými chráničkami, přičemž profil chrániček je definován předpisem PPK-KAB. Chráničky budou usazeny na betonovou podkladní desku tl. 0,1 m a následně obetonovány. Horní rovina obetonování musí být shodná s niveletou pláň, betonový kabelovou nesmí bránit gravitačnímu odtoku vody. V obetonování bude založena ocelová svařovaná síť.

Kabelová šachta v SDP bude tzv. mělká, budou do ní ústít chráničky napříč dálnicí. Šachta bude tvořena monolitickým dnem s prostupy a s odvodněním do dálniční drenáže, šachtovou skruží výšky 250 cm a betonovou zákrytovou deskou. V betonové desce bude založen platový vodotěsný uzamykatelný poklop.

Základ hlásky a kabelová komora bude tvořena jedním celkem. Základ bude svojí umístěn za svodidlem, ve vzdálenosti 1,45 m od líce svodnice. V základu bude založena chránička pro protažení kabelů do plastové komory a ocelový základ hlásky (s kotevními šrouby). Komora bude plastová vodotěsná s uzamykatelným poklopem.

SO 494 – Systém DIS-SOS – Trubky pro optické kabely

Předmětem projektu je pokládka pěti trubek z HDPE v středním dělicím pásu (SDP) dálnice v celém jejím úseku pro pozdější instalaci optických kabelů, jejich spojení do celkové délky, provedení kalibrace, tlakové zkoušky, zavedení, vč. napojení na sousední stavby. Jedná se o trubky HDPE červená 32 a 40, žlutá 32 a 40 a HDPE 40 modrá. Lokálně bude přiložena zelená optotrubka 32/27. V rámci objektu se dále přikládá ochranná trubka 63/52 (délky 10m) pro pozdější zatažení přírodních vodičů indukčních smyček automatických sčítačů dopravy. Zařízení tohoto SO zůstává v majetku ŘSD ČR.

Trubky budou v SDP založeny do pískového lože do společné kynety s napájecím kabelem. Sespojování trubek bude prováděno výhradně mechanickými spojkami a to v jednom místě, které bude označeno elektronickým markerem.

Součástí objektu jsou i potřebná měření. Jedná se zejména provedení kalibrace zkušební kalibrem a měření tlakutěsnosti. Měření budou prováděna dle předpisů ŘSD.

SO 496 – Systém DIS-SOS – automatické sčítačedopravy

Automatické sčítače jsou nasazovány na významné komunikace pro detekci a kategorizaci projíždějících vozidel. V předmětném úseku dálnice budou instalovány dva sčítače dopravy:

- km 54,400, řídicí jednotka ve vedlejší hlásce, uspořádání pro 4 jízdní pruhy

Zařízení sčítače dopravy se skládá ze dvou základních částí. Jedná se o samotnou řídicí jednotku a smyčkové detektory. V této jednotce probíhá vyhodnocení projíždějících vozidel a jejich kategorizace. Jednotka je napájena samostatným zálohovaným zdrojem a komunikačně propojena s ethernetovým kabelem s M/O switchem. Sčítač funguje na principu změny indukčnosti smyčky instalované v ložné vrstvě AB vozovky. V každém jízdním pruhu bude vždy dvojice smyček. Celkem bude instalováno 8 smyček se shodnými geometrickými rozměry, které budou definovány typem použitého detektoru. Konce vodičů smyček budou vyvedeny do SDP dálnice, kde se provede naspojování na párované kabely, které budou vedeny k jednotce sčítače dopravy. Součástí objektu je integrace zařízení do NDIC Ostrava, datového skladu ŘSD a aplikace ADI. Rovněž musí být ověřena funkce sčítače a to videozáznamem průjezdu vozidel, který bude porovnán s výstupem ze sčítače dopravy.

SO 497 – Systém DIS-SOS – kamerový dohled

Stavební objekt řeší instalaci kamerových bodů na předmětném úseku dálnici D35. Kamery jsou nasazovány na lokality očekávaných dopravních excesů, v místech kde může docházet ke zhoršení

sjízdnosti vozovky, případně na místech předpokládaných komplikací dopravního proudu. Kamery budou instalovány v těchto lokalitách:

- km 54,400 L, stožár 10 m, otočná kamera, IR přísvit

Kamerový bod se skládá se samotné kamery, která bude v konfiguraci s integrovaným převodníkem. Budou instalovány LED infrapřísvity, které mohou být integrovány v kameře. Kamery budou instalovány na ocelovém stožáru o výšce 10 m. Obraz kamer bude přenášen optickým kabelem DIS po samostatných vláknech do střediska údržby SSÚD Městec. Budou tedy instalovány v rámci tohoto objektu M/O Switche. Na středisku bude provedena integrace do videoserveru a nastavena projekce obrazu kamery na příslušný monitor. Rovněž je nutné integrovat kamery do systému CDR – centrální distribuční rozhraní – Videobrána ŘSD.

SO 498 – Systém DIS-SOS – optické kabely ŘSD

Náplní stavebního objektu je instalace optického kabelu OK DIS (24 vl.), který tvoří podstatnou součást dopravně informačního systému. Optické singlemode (SM) a multimode (MM) kabely budou zajišťovat přenos informací z nově navržených digitálních hlásek SOS systému a komunikačních rozvaděčů na stavbě 07/I dálnice D35. Optický singlemode kabel tohoto stavebního objektu vzájemně propojí jednotlivé hlavní hlásky, jeden rozvaděč MX a rozvaděč MX-WIM i poslední hlásku stavby předcházející stavby s přenosem na plánované SSÚD Městec. Optický kabel bude tvořit kruhovou topologii sítě mezi jednotlivými switchi. Kabely MM budou propojovat rozvaděče SX s nejbližší hláskou systému SOS. Zařízení zůstane ve správě ŘSD ČR. Optické kabely budou ukončeny v telematických zařízeních (hlásky, rozvaděče, ...) v optických rozvaděčích. V těchto bude navařen konektor E2000. Součástí SO je i dodávka patch propojovacích optických kabelů do M/O switchů. Optické spojky budou umístěny výhradně v betonových kabelových šachtách V SDP. Z hrncových spojek budou vedeny odbočné kabely do koncových zařízení v krajnici dálnice. U spojek bude ponechána montážní rezerva (min. 15 m) v každém směru. Rezerva se uloží na drátěný rošt po vnitřním obvodu šachty. Součástí objektu jsou i měření útlumových charakteristik optických vláken.

SO 499.2 – Elektrické závory

Na navržených sjezdech z dálnice budou instalovány elektrické automatické závory. Jejich součástí budou indukční smyčky umístěné ve vozovce pod ramenem závor. Pro komunikaci s dispečinkem na SSÚD bude využito budouvaného systému DIS-SOS. Silové napájení bude provedeno odbočením z hlavního napájecího kabelu nn systému SOS (viz SO 491). Na příslušném dispečinku SSÚD bude instalována vizualizace závor, bude zobrazen stav otevřeno a zavřeno. Současně bude na dispečinku na PC vizualizace doplněno dálkové ovládání závor v rámci tohoto SO.

Závory budou tvořeny stojanem, v kterém bude umístěn pohon ramene, ovládací elektronika (závora standardně komunikuje po sériové lince RS 485) a hliníkové rameno. V případě, že závora bude

navazovat na oplocení, navrhuje se doplnění ramene o závěs jako zábrana proti vnikání zvěře na dálnici. Stojan bude přikotven do betonového základu, který bude založen do nezámrzné hloubky.

Součástí dodávky závor bude dodávka dálkových ovladačů, navrhuje se přenosné ovladače, tzv. klíčenky a pevné ovladače, zabudované do vozidel údržby dálnice.

SO 511 – Přeložka VTL plynovodu v km 55,400

Všeobecný popis

Tento stavební objekt řeší přeložku VTL plynovodu DN100 v blízkosti plánované silnice D35 v jejím staničení 55,4 km.

Přeložka VTL plynovodu je navržena v souladu s platnými předpisy a tak, aby v maximální míře využila stávajících komunikačních tras a ušetřila zábory pozemků a budoucí omezení vyplývající ze vzniku bezpečnostních a ochranných pásem v souladu se zákonem 458/2000 Sb., v platném znění, Energetický zákon.

Záměr nepodléhá posouzení podle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů

Základní parametry

Médium zemní plyn dle ČSN EN ISO 13443

Provozní tlak plynu (OP) 24 bar(g)

Maximální provozní tlak (MOP) 40 bar(g)

Provozní teplota plynu (OT) cca +5° ÷ +20°C

Výpočtový tlak (DP) 40 bar(g)

Výpočtová teplota (DT) +5° ÷ +20°C (podzemní zařízení)

Výpočtová teplota (DT) -20° ÷ +40°C (nadzemní zařízení)

Funkční popis

VTL plynovod slouží k dopravě zemního plynu. Plánovaná délka přeložky VTL plynovodu DN100 je cca 135m. Přeložka je plánována ve staničení 55,4÷55,5 km komunikace.

Pro stavbu budou použity trubky dle ČSN EN ISO 3183 PSL2. Provoz plynovodu nepředstavuje proces výroby, nebude zde tedy nic produkováno, nebudou dováženy žádné suroviny, ani odváženy žádné produkty. VTL plynovod DN100 PN40 spadá do skupiny plynovodů B, podskupiny B1 - vysokotlaké plynovody nad 16 barů do 40 barů včetně. Plynovod bude uložen pod úroveň terénu s minimálním krytím 0,8 m. Horizontální a vertikální změny směru potrubí budou provedeny pomocí továrně zhotovených ohybů za tepla s min. poloměrem R=5D. V této fázi projektu je uvažováno s bezodstávkovým provedením přeložky. Odstavení plynovodu bude provedeno oboustranným stoplováním za plného tlaku a dodávka plynu bude zajištěna pomocí bypassu, případně náhradním zásobováním. V dalších fázích

projektu bude tento postup upraven ve spolupráci s provozovatelem plynovodu. Vzhledem ke skutečnosti, že trasa plynovodů vede v blízkosti el. vedení ZVN, musí být v dalším stupni projektu provedeno posouzení nebezpečných vlivů dle ČSN 33 2165 a na základě výsledků stanovena trvalá opatření k jejich eliminaci.

Ochrana a bezpečnostní pásma

Ochranná a bezpečnostní pásma stávajících VTL plynovodů DN 100 jsou stanovena zákonem č. 222/1994 Sb. a činí od obrysu zařízení v půdorysu na obě strany:

- ochranné pásmo 4 m
- bezpečnostní pásmo DN100 15 m

Ochranná a bezpečnostní pásma nových plynovodů DN 100 jsou stanovena v souladu s novelizací zákona č. 458/2000 Sb. (platnost od 1.1.2016) a činí od obrysu zařízení v půdorysu na obě strany:

- ochranné pásmo 2 m
- bezpečnostní pásmo DN100 8 m

Ochranné pásmo je určeno k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu plynárenských zařízení. Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení živo-ta, zdraví nebo bezpečnosti osob, lze stavební činnost, umisťování konstrukcí, zemní práce, zřizování skládek a uskladňování materiálu v ochranném pásmu provádět pouze s předchozím písemným souhlasem provozovatele, který odpovídá za provoz příslušného plynárenského zařízení.

Bezpečnostní pásmo je určeno k zamezení nebo zmírnění účinků případných havárií plynových zařízení a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, lze zřizovat stavby v bezpečnostním pásmu pouze s předchozím písemným souhlasem fyzické či právnické osoby, která odpovídá za provoz příslušného plynového zařízení. Tyto skutečnosti nebrání event. zemědělskému obdělávání půdy.

Chránička

VTL plynovod bude v místě přechod pod novou komunikací D35 uložen do ocelové chráničky z materiálu L245NE. Do položené a vyčištěné chráničky bude zatažena trubka opatřená středícími prvky. Na vstupu a výstupu budou středící prvky zdvojeny. Před instalací středících prvků musí být provedena 100% kontrola antikorozi izolace potrubí jiskrovou zkouškou.

Prostor mezi chráničkou a potrubím bude na obou koncích vodotěsně uzavřen manžetou. Na obou koncích chráničky bude osazena číchačka v provedení orientační sloupek.

Po napojení na liniovou část bude potrubí obsypáno a montážní jámy zasypány vytěženou zeminou. Prostor pod a kolem potrubí bude zasypáván po vrstvách tloušťky $\leq 0,2$ m až k jeho vodorovné ose a hutněn na 75 % Proctor Standard. Kontrola hutnění bude provedena v souladu s ČSN 721006 včetně vypracování příslušného protokolu

Ochrana a bezpečnostní pásma

Standardní pracovní pruh pro přeložku VTL plynovodu DN100 bude široký 15m. Pracovní pruh bude dále rozšířen v místech montážních jam.

Zemní práce

Zemí práce můžou být zahájeny pouze na základě povolení a v souladu s technickými předpisy a podmínkami stanovenými stavebním povolením.

V úseku trasy s provedením skrývky ornice bude ornice uskladněna v pracovním pruhu od-děleně od výkopku tak, aby nedošlo k jejímu promíchání s ostatní zeminou. Poté proběhnou výkopové práce.

Výkop rýhy bude prováděn strojně, pouze v ochranných pásmech podzemních a nadzemních vedení ručně. Základní šířka dna rýhy bude pro potrubí DN100 0,8m, v montážních jámách bude dle potřeby rozšířena. Stabilita stěn výkopu bude zajištěna svahováním, popřípadě pažením.

Potrubí bude uloženo pod povrchem s krytím minimálně 0,8m.

Při zemních pracích je nutno zajistit maximální shodu podélného profilu s podélným profilem potrubí dle projektu.

Veškerá ornice a zpětně využitelná zemina z výkopku bude uskladněna v pracovním pruhu.

Kontrola nivelity dna bude provedena geodeticky. Mezera mezi dnem výkopu a spodním okrajem trubky může být nejvýše 0,1 m a délka, ve které potrubí v ojedinělých případech neleží na dně rýhy maximálně 2,5 m.

Před zásypem potrubí se provedou potřebná zaměření trasy a svarů plynovodu a bude provedena elektrojskrová zkouška. Zасыпání rýhy po uložení potrubí se musí provádět způsobem, který zajistí neporušenost izolace.

Zасыпání rýhy musí být provedeno způsobem, který zajistí neporušenost izolace. Zасып rýhy včetně obsypu bude hutněn na 75% (zkouška Proctor-standard) a doložen protokolem.

Tlakové zkoušky

Tlakové zkoušky zařízení budou připraveny a provedeny v souladu s platnými předpisy, vyhláškou ČÚBP 85/1978 Sb. a technologického postupu schváleného objednatelem. O vý-sledcích zkoušek budou vyhotoveny protokoly. Přílohou těchto protokolů budou kalibrační protokoly zkušebních tlakoměrů a zápis z registračních tlakoměrů.

Tlaková zkouška musí být provedena v souladu zejména s ČSN EN 1594, TPG 702 04 a ČSN EN 12372.

Odstranění stávajícího plynovodu

V rámci této stavby bude část stávajícího VTL plynovodu uloženého v zemi trvale odpojeno z provozu. Při likvidaci trvale odpojeného potrubí se potrubí po odplynění rozpojí a zaslepí.

SO 770 – PHS v km 53,100 vpravo**SO 771 – PHS v km 55,900 vlevo****SO 772 – PHS v km 55,600 vpravo**

V hlukové studii bylo vyhodnoceno hlukové zatížení území v okolí stavby „D35 Litomyšl – Janov, I. etapa“ z provozu na trase D35 pro výhledový rok 2040.

Pro ochranu chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb jsou navrženy protihlukové stěny jejich rozsah a akustické parametry jsou blíže popsány příloze *F.7 Hluková studie*

Účinnost navržených protihlukových stěn byla ověřena následnými výpočty. Z výsledků těchto výpočtů vyplývá, rozsah protihlukových opatření navržených v rámci DÚR zajistí dodržení nejvyšších přípustných hodnot hluku v chráněném venkovním prostoru staveb dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Rozsah a délka PHS:

SO 770	km 52,760-53,400	dl. 641m	výška 2,0 – 3,5 m
SO 771	km 55,700-56,150	dl. 464m	výška 3,5 m
SO 772	km 55,700-56,150	dl. 969m	výška 2,0 – 4,0 m

Provedení PHS:

Vzduchová neprůzvučnost ČSN ISO 140-3, ČSN 1793-2 - kategorie B3

Zvuková pohltivost dle ČSN ISO 354, ČSN EN 1793-1 - kategorie A3 ze strany vozovky

SO 801 – Vegetační úpravy D35**Všeobecně**

SO 801 řeší vegetační úpravy dálničních svahů, navazujících stavebních objektů a nezpevněných ploch ve správě ŘSD ČR. Vegetační úpravy u přeložek komunikací jiných správců a případně suchých retenčních nádrží jsou rozsahem menší, a proto jsou zahrnuty do jednotlivých stavebních objektů komunikací a nádrží.

Vegetační úpravy pomáhají zapojit novou stavbu do okolního prostředí, částečně plní funkci kompenzačního opatření za pokácenou mimolesní zeleň, plní krajinářsko - estetickou, hygienickou, půdoochrannou a mikroklimatickou funkci.

Návrh vegetačních úprav zohledňuje:

požadavky biologického průzkumu a migrační studie

požadavky bezpečnosti dopravy – zajištění rozhledových polí,

odstup výsadeb od dopravního značení, především velkoplošných značek apod.,

jsou respektována ochranná pásma inženýrských sítí

možnost následné údržby komunikace, přilehlých objektů a výsadeb

Technické řešení

Zatravnění svahů nového dálničního tělesa a přilehlých ploch bude provedeno ihned po jeho vybudování a ohumusování.

Na svazích budou vysázena pásy keřů ve sponu 1,5 x 1,0 m ve 2 – 4 řadách. První řada keřů je na násypových svazích vysazována 4 - 4,5 m od hrany krajnice, na zářezovém svahu je první řada keřů ve vzdálenosti 3 – 3,5 m ode dna zpevněného příkopu. Na delších svazích a na pohledově exponovaných místech budou keře doplněny řadami stromů vysazovaných na konečnou vzdálenost 10-15m nebo skupinami ve sponu 5 x 10 m.

Na stavbě je navržena výstavba protihlukových stěn. V dalších stupních projektové dokumentace bude upřesněn materiál výplně PHS. Pokud zde budou navrženy betonové stěny, budou z vnější strany osázena popínavými dřevinami. Pro výsadbu budou navrženy druhy, které nepotřebují pravidelné vyvazování. Dřeviny budou vysazovány v nepravidelných skupinách po 50 -100 kusech v jedné řadě na konečnou vzdálenost 1,0 m.

Ve středním dělicím pásu nebude provedena výsadba keřů. V místech, kde by mohlo docházet k oslnění, lze instalovat umělohmotné lamely nebo jiné clony

Technologie výsadby

Vegetační úpravy budou zrealizované na plochách, které budou ohumované 0,20 m vrstvou zeminy. Podklad na svazích, kde se budou provádět výsadby, musí být sprašovitý, písčitohlinitý nebo hlinitopísčité, může obsahovat menší frakce štěrku, nesmí obsahovat velké frakce kamenů a stavební materiál v tloušťce cca 80 cm v místě situování výsadeb stromů a cca 50 cm v místě výsadby keřů. Práce spojené s navážkou, rozprostřením a urovnáním zeminy budou provedeny v rámci stavebních objektů – objekty řady SO 100.

Zatravnění bude provedeno strojním nebo ručním osetím podle velikosti osévané plochy. Před vlastní výsadbou musí být na svazích vytvořen již zapojený trávník, který bude pokosen na celé ploše. Plochy budou odpleveleny.

Pro výsadbu keřů na svahu budou nakopány terásky šířky 0,5 m, mezi řadami zůstane pás široký 1,0 m. Pro výsadbu keřů v rovině bude odstraněn drn na celé ploše záhonu. Pro výsadbu stromů bude odstraněn drn na ploše 1,0 m².

Dřeviny budou přihnojeny kompostem, anorganickým pozvolna působícím hnojivem (1 tableta = 10 g) a bude aplikován půdní kondicionér.

Keře: 1 tableta hnojiva, 1 kg kompostu, 30 g půdního kondicionéru

Popínavé dřeviny: 1 tableta hnojiva, 1 kg kompostu, 30 g půdního kondicionéru

Alekové stromy: 5 tablet hnojiva, 10 kg kompostu, 200 g půdního kondicionéru

Při výsadbě budou listnaté stromy upevněny 3 kůly délky 3 m, stromy budou chráněny před okusem umělohmotnými chráničkami.

Provedené výsadby budou namulčovány drcenou borkou o síle vrstvy 10 cm po slehnutí. Převládající frakce bude 10 – 20 cm. Mulčování bude provedeno na svazích ve výsadbových řadách v pásech šířky 0,5m, v rovině na celé ploše záhonu. Stromy budou namulčovány na ploše 1,0m².

Součástí výsadby je ošetřování po výsadbě – 3x – a podle potřeby daného vegetačního období opakovaná záливka – 5x v prvním roce po výsadbě - v dávce 50l/alejový strom a 5 l/keř. Ošetřování výsadeb zahrnuje mechanické odplevelení namulčovaných ploch (odstranění nežádoucích rostlin i s kořeny), úpravu mulče, vyžínání trávy mezi řadami výsadeb na svazích, odstraňování suchých a poškozených částí rostlin, případný řez stromů, kontrolu a opravu kotvení a nahrazování uhynulých dřevin.

Je nutno provádět také pravidelnou údržbu výsadeb v následujících přibližně třech letech. Do doby předání stavby provádí tuto údržbu zhotovitel, dále pak majetkový správce. Majetkový správce musí zajistit přihnojení výsadeb ve 3. roce.

SO 810 – Příprava území

Všeobecně

Před zahájením stavby D35 Džbánov - Litomyšl, přeložek inženýrských sítí apod. je nutno v obvodu staveniště provést přípravné práce. Jedná se o:

- skrývka ornice a podorničí
- odstranění drnu
- kácení stromů a keřů
- odstranění stávajících vozovek
- demontáž svodidel, směrových sloupků, dopravního značení, betonových prvků, nefunkčních inženýrských sítí apod.

Skrývka humózních vrstev

Na pozemcích charakterizovaných jako zemědělský půdní fond na ploše trvalého a dočasného záboru bude provedena skrývka ornice a podorničí. Mocnost skrývky ornice bude provedena podle pedologického průzkumu (Rešerše pedologického průzkumu, GEOtest,a.s., Brno, 2019). Sejmuté kulturní vrstvy půdy budou po sejmutí uloženy na deponiích v místě stavby a následně budou použity na ohumusování svahů dálničního tělesa, souvisejících objektů a přilehlých ploch, rekultivaci ploch dočasného záboru a rekultivaci opuštěných komunikací. Přebytek ornice a podorničí bude použit na rekultivaci vytipovaných pozemků v blízkosti stavby.

Na ostatních pozemcích bude provedena skrývka drnu.

Kácení mimolesní zeleně

V obvodu stavby bude provedeno kácení stromů a keřů, včetně odstranění pařezů. Zeleň bude odstraňována na plochách trvalého a dočasného záboru. Údaje o počtu, druhu a velikosti kácených stromů a keřů jsou uvedeny v příloze F.4 Dendrologický průzkum - aktualizace (HBH projekt, spol. s r.o., 2019).

Dřeviny budou káceny v době vegetačního klidu. Při kácení dřevin je nutno v maximální možné míře se snažit o zachování stávajících porostů. Na skládkách, u dočasných záborů kácet pouze v nejnutnějších případech, ostatní stromy je nutno ochránit před vlivem stavební činnosti (ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

Odstranění stávajících vozovek

V rámci tohoto objektu budou v celém prostoru staveniště odstraněny živičné vozovky včetně podkladních vrstev u silnic, místních komunikací a polních cest. Frézování živičných vrstev a odstranění podkladních

Tabulka 1: Předpokládané konstrukce vozovek

Typ komunikace	Mocnost stmelených vrstev (m)	Mocnost nestmelených vrstev (m)	Objem stmelených vrstev (m ³)	Objem nestmelených vrstev (m ³)
komunikace I. třídy	0,20	0,40		
komunikace II. a III. třídy místní komunikace	0,15	0,35		
nezpevněné polní cesty	0,00	0,15		

Jedná se o:

- silnice II/317 Bohuňovice – Sedliště v km 52,689
- silnice II/360 v km 57,319
- silnice III/36016 Sloupnice – Kornice v km 55,346
- zpevněná polní cesta v km 53,950
- nezpevněná polní cesta v km 55,780

Rozebrané stmelené vrstvy vozovky budou po odfrézování nabídnuty správci komunikace a odvezeny přímo na recyklaci dle určení správce komunikace nebo budou odvezeny na skládku. Nestmelené podkladní vrstvy mohou být použity do násypů.

Odstranění ostatních objektů

Bude provedena demontáž svodidel, směrových sloupků, dopravního značení. Budou demolovány betonové prvky, nefunkční inženýrské sítě apod.

Odstraněný materiál bude nabídnut správci komunikace k dalšímu využití nebo se odveze na příslušnou skládku dle kategorie odpadu

Křížení a souběh inženýrských sítí

Všechny stávající inženýrské sítě budou před zahájením prací vytyčeny. Při stavbě je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí dle příslušných norem, zákonů, vyhlášek, případně údajů správců

SO 833 – Rekultivace silnice III/ 36016 v km 55,280

Všeobecně

V rámci objektu SO 833 bude rekultivována část komunikace III/36016, která se stane po stavbě nefunkční.

Součástí objektu je vybourání a odvoz konstrukčních vrstev původní komunikace, dále terénní úpravy (odtěžení nebo zarovnání zemního tělesa), rozprostření ornice v tloušťce min. okolních pozemků a biologická rekultivace.

Technická rekultivace

Na rekultivované části silnice III/36016 bude odstraněna asfaltová vozovka včetně podkladních vrstev (tloušťka 0,60m) a bude sejmut drn (tloušťka 0,15m) na přilehlých nezpevněných plochách. Na rekultivované ploše bude odtěžena přebytečná zemina, zasypany nerovnosti a celá plocha bude urovňována a vysvahována v návaznosti na okolní terén. Následně bude na plochu navedena ornice v tloušťce 0,25 a 0,30 m.

Na konec technické rekultivace bude provedeno hloubkové kypření, aby došlo ke spojení půdních horizontů a zlepšila se schopnost půdy přijímat vláhu. Území bude připraveno pro následnou úpravu.

Biologická rekultivace

Biologická rekultivace bude provedena 3-letým osevním postupem. Ihned po dokončení technické části rekultivace provedena biologická rekultivace, aby nedošlo k zaplevelení pozemku. Během tříletého biologického cyklu dojde ke zlepšení úrodnosti půdy zvýšením podílu humusu a zlepšením biologické činnosti. Úrodnost pozemku po dokončení rekultivace bude srovnatelná s úrodností pozemku, s nímž bude rekultivovaná plocha spojena.

Postup:

1. rok - podzim:

- zaorání chlévského hnoje v dávce 40 t/ha

- jaro:

- kypření rotačním kypřičem

- hnojení průmyslovými hnojivy

- setí luskoobilné směsky

- sečení a rozřezání luskoobilné směsky

B. Souhrnná technická zpráva

B – Souhrnná technická zpráva

- zaorání zelené hmoty
- podzimní hluboká orba

2. rok - postup agrotechnických prací bude stejný, místo hnojení chlévským hnojem bude provedeno vápnění v dávce 3 t/ha

3. rok - postup agrotechnických prací bude stejný, nebude provedeno hnojení chlévským hnojem a vápnění

Použitá hnojiva a osiva:

- chlévský hnůj		40 t/ha/rok
- Mletý vápenec		3 t/ha/rok
- Ledek amonný s vápencem LAV	- 27 % N	200 kg/ha/rok
- Superfosfát	- 18% P ₂ O ₅	600 kg/ha/rok
- Draselná sůl 60%	- 60 % K ₂ O	280 kg/ha/rok

Osiva luskobílné směsky:

- oves	180 kg/ha/rok
- peluška	70 kg/ha/rok

Biologická rekultivace bude ukončena hlubokou orbou a pozemek bude předán k užívání v kultuře role.

SO 840 – Rekultivace ploch dočasného záboru

Všeobecně

Cílem rekultivace je uvedení ploch dočasného záboru do původního stavu. Na pozemcích zemědělského půdního fondu bude provedena technická a biologická rekultivace, na ostatních pozemcích bude provedena technická rekultivace

Rekultivace dočasného záboru budou provedeny na těchto plochách:

- plochy skládek ornice a podornice
- zábory pro provizorní vozovky
- manipulační plochy pro přístup zhotovitele při výstavbě mostů apod.

V rámci objektu SO 810 Příprava území bude na plochách dočasného záboru sejmuta ornice v tloušťce 0,0 – 0,36 m a podorničí v tloušťce 0,0 – 0,33 m (podle provedené rešerše pedologického průzkumu), bude uložena na deponii a ošetřována.

Technická rekultivace

Na pozemcích ZPF budou odstraněny dočasné stavby, zbytky stavebního materiálu a zeminy kontaminované ropnými látkami. Terén bude urovňován a provede se hloubkové kypření, aby se umožnila zasáklivost dešťové vody. Následně se na plochu rozprostře ornice a podorničí v původní mocnosti a stejné třídě ochrany. Ornice se přiveze z deponie, kde byla ornice uložena v rámci SO 810.

Na rekultivaci ploch dočasného záboru ZPF bude potřeba xxx m³ ornice a podorničí.

B. Souhrnná technická zpráva

B – Souhrnná technická zpráva

Na pozemcích ostatních budou odstraněny dočasné stavby, zbytky stavebního materiálu a zeminy kontaminované ropnými látkami, terén bude urovnán a ohumusován v tloušťce 0,20 m. Pro ohumusování bude použito podorničí, resp. zemina s nižší kvalitou. Na rekultivaci ostatních ploch dočasného záboru bude potřeba xxx m³ podorničí

Biologická rekultivace

Pro zlepšení stavu ornice na plochách ZPF bude ihned po dokončení technické části rekultivace provedena biologická rekultivace, aby nedošlo k zaplevelení pozemku. Během tříletého biologického cyklu dojde ke zlepšení úrodnosti půdy zvýšením podílu humusu a zlepšením biologické činnosti. Úrodnost pozemku po dokončení rekultivace bude srovnatelná s úrodností pozemku, s nímž bude rekultivovaná plocha spojena.

Biologická rekultivace bude provedena 3-letým osevním postupem.

Postup:

1. rok - podzim:

- zaorání chlévského hnoje v dávce 40 t/ha

- jaro:

- kypření rotačním kypřičem

- hnojení průmyslovými hnojivy

- setí luskoobilné směsky

- sečení a rozřezání luskoobilné směsky

- zaorání zelené hmoty

- podzimní hluboká orba

2. rok - postup agrotechnických prací bude stejný, místo hnojení chlévským hnojem bude provedeno vápnění v dávce 3 t/ha

3. rok - postup agrotechnických prací bude stejný, nebude provedeno hnojení chlévským hnojem a vápnění

Použitá hnojiva a osiva:

- chlévský hnůj 40 t/ha/rok

- Mletý vápenec 3 t/ha/rok

- Ledek amonný s vápencem LAV - 27 % N 200 kg/ha/rok

- Superfosfát - 18% P₂O₅ 600 kg/ha/rok

- Draselná sůl 60% - 60 % K₂O 280 kg/ha/rok

Osiva luskoobilné směsky:

- oves	180 kg/ha/rok
- peluška	70 kg/ha/rok

Biologická rekultivace bude ukončena hlubokou orbou a pozemek bude předán k užívání v kultuře role.

Na plochách ostatních nebude prováděna biologická rekultivace formou dvouletého nebo tříletého osevního postupu. Po rozprostření humózních vrstev bude provedeno chemické ošetření pozemku proti šíření plevelů a následně bude založen travní porost. Při výběru travní směsi je nutno použít co nejvyšší zastoupení domácích druhů trav.

SO 860 – Oplocení D35

Dálniční oplocení zamezuje průniku zvěře a osob na dálnicích a silnicích ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR a zabraňuje tak vzniku zbytečných dopravních nehod.

Objekt SO 860 Oplocení řeší oplocení dálničního typu podél řešeného úseku. Nové oplocení je situováno na pozemcích ŘSD. Případná změna polohy vyplývá zejména z terénních podmínek, napojení na konstrukce mostů nebo propustků.

Oplocení je navrženo výšky 2,0 m, délka polí plotu je 4,0 m. Provedeno bude z vysokopevnostního pletiva s pevným neklouzavým uzlem. Plot musí být v terénu pro zvěř dobře viditelný, proto se pouze zinkuje.

Oplocení je umístěno ve vzdálenosti 0,50 m před hranicí pozemků ŘSD.

SO 900 – Ochrana D35 před vandalizmem a zcizováním majetku státu

Tento SO v sobě obsahuje komplexní systém ochrany majetku státu, tj. kompletního díla, stavby pozemní komunikace vč. mostů a tunelů, před vandalizmem a před následky kriminální činnosti, a to od okamžiku převzetí jednotlivých stavebních objektů majetkovým správcem od zhotovitele stavby.

Komplexní systém ochrany se skládá z těchto částí:

1. Režimová opatření – opatření organizačního charakteru, stanovená řídícími předpisy a dokumenty vlastníka stavby, zahrnující režimy pohybu osob a vozidel veřejně přístupných i nepřístupných částí objektů dálnice, manipulaci s majetkem, používání a manipulaci identifikačních prvků a servisních činností, systémy kontroly, školení a opatření pro mimořádné události a krizové situace.

2. Systém technických opatření, jehož použitím se zabraňuje, ztěžuje, detekuje nebo dokumentuje narušení fyzické ochrany nebo jiné protiprávní jednání. Zahrnuje vhodnou kombinaci následujících systémů, prostředků, zařízení:

mechanické zábranné prostředky a technické specifikace úpravy silničních a dálničních standardů (vzorových listů, TKP, TP a ČSN) pro zvýšení standardu fyzické ochrany

poplachové zabezpečovací a tísňové systémy

CCTV sledovací systémy

systémy kontroly vstupů

poplachové přenosové systémy a zařízení

elektrickou požární signalizaci – může být součástí technologie tunelů, tedy v jiném objektu stavby speciální systémy (např. systémy přivolání pomoci, detekční zařízení atd.)

3. Systém fyzické ostrahy

4. Doplnková opatření

Konkrétní náplň jednotlivých částí SO bude stanovena v navazujícím stupni projektové dokumentace.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Stavba bude vybavena systémem SOS tísňového spojení účastníků silniční dopravy s dálniční policií SSÚD a jejím prostřednictvím i se střediskem údržby, se zdravotnickou a požární pomocí. Pro tyto účely jsou zřízeny v intervale cca 2 km hlásky tísňového volání v obou směrech dálnice.

Mezi další technická zařízení, která jsou součástí dálnice, patří sčítače opravy, kamery, meteostanice a proměnné dopravní značky.

Z technických zařízení, která nejsou součástí objektové skladby, ale budou součástí technického vybavení dálnice, je měřicí váha a systém elektronického mýta (mýtné brány).

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stavba neobsahuje objekty a zařízení vyžadující požární ochranu. Možnosti požárů vznikají při dopravních nehodách a ty jsou řešeny výjezdy příslušných Hasičských záchranných sborů, resp. příslušnými jednotkami Integrovaného záchranného systému. V místech protihlukových zdí, kterých délka je větší než 300 m jsou osazeny únikové dveře/cesty. V případě založení zdi na násypu je součástí únikové cesty také únikové schodiště.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Při provozu stavby budou spotřebovávány energetické zdroje související s jejím provozem, které zabezpečují bezpečnost a plynulost silničního provozu. Jedná se o stavební objekty SO490.3-499.2 (DIS-SOS systém).

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

V rámci hygienický požadavků stavby byly řešeny hluková a exhalační studie.

Výpočet provedený v rámci exhalační studie prokázal, že imisní příspěvek z dopravního provozu na posuzovaných silničních úsecích nedosahuje, s výjimkou ročního průměru NO₂ ve stávajícím stavu, ani u jedné ze znečišťujících látek limitní hodnoty.

Při stávajícím stavu silniční sítě jsou dosahovány nejvyšší maximální imisní příspěvky všech sledovaných znečišťujících látek podél stávající silnice I/35 na průjezdu Litomyšlí, tedy v místě se

sníženou plynulostí dopravy (okružní křižovatka se silnicí II/360, světelně řízená křižovatka se silnicí II/359 (ul. Mařákova) a navazující ulice Moravská s větším výškovým rozdílem).

Po realizaci dálnice D35 dojde vlivem přerozdělení dopravy na novou komunikaci k významnému snížení maximálních hodnot příspěvků všech sledovaných znečišťujících látek z dopravy.

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády 217/2016, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Pro hodnocenou stavbu jsou hygienické limity hluku následující:

pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy

pro den od 6 00 - 2200 hod LAeq,T = 60 dB

pro noc od 2200 - 6 00 hod LAeq,T = 50 dB

Pro vyhodnocení hlukové situace byly použity hygienické limity hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž (nová komunikace).

Výsledky hlukového zatížení území pro situaci s navrženými protihlukovými stěnami je podrobně uvedeno v příloze "F.07 Hluková studie" (v související dokumentaci).

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Stavba nevyžaduje

b) ochrana před bludnými proudy

Neobsazeno

c) ochrana před technickou seizmicitou

Neobsazeno

d) ochrana před hlukem

Stavba bude vybavena z hlediska hluku protihlukovými stěnami, které zajistí dodržení předepsaných hygienických limitů jak pro denní, tak pro noční dobu.

e) protipovodňová opatření

Projektovaná trasa silnice D35 Litomyšl – Janov, I. etapa neprochází žádným evidovaným záplavovým územím.

Vodohospodářské řešení dálničního tělesa a k tomu navrhovaných příslušných objektů je navrženo s cílem zcela eliminovat negativní dopady liniové stavby na současné odtokové poměry v lokalitě, tedy navrženými suchými retenčními nádržemi dochází k transformaci 100letých povodňových vln

s původními kulminacemi sníženými o dva řády, přičemž transformovaný odtok je na víc vyústěn níže v povodí plošně přeronomem.

Povrchové vody jak ze zemědělsky užívaného povodí nad dálničním tělesem, tak čisté z jeho svahů násypů či zářezů jsou sváděny do suchých retenčních nádrží a transformovány na nižší průtoky seškraceným otvorem na nátok do základové výpusti, vody ze svahů násypů a zářezů pod dálničním tělesem jsou zaústěny spolu s odtoky suchých retenčních nádrží do příkopů ke vsaku a přeronomu.

f) ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Stavba nevyžaduje

B.3 PŘIPOJENÍ NA STAVBY A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury

Pro napojení SOS systému a zařízení dálniční telematiky na předmětném úseku dálnice D35 je zřízena jedna přípojka:

SO 06-490.3 Přípojka vedení NN pro systém DIS-SOS – Kornice

b) připojovací rozměry, výkonné kapacity a délky

Elektroměrový rozvaděč v sestavě s přípojkovou skříní bude umístěn v obci Kornice u stávající pojistkové skříně R8. Z volné pojistkové sady uvedeného pilíře bude připojen elektroměrový rozvaděč, který bude v sestavě s přípojkovou skříní. Napájecí kabel k rozvaděči RM3 pak bude veden podél silnice III/36016 k dálnici D35. Kabel bude křížit místní komunikaci v obci a polní cestu – navrhuje se založení chrániček včetně úpravy konstrukce pozemních komunikací. Ve volném terénu bude kabel uložen do pískového lože s krytím výstražnou fólií červené barvy v souladu s ČSN 33 2000-5-52 ed.2 a ČSN 73 6005.

Součástí objektu je geodetické zaměření skutečného provedení a rovněž i výchozí revize el. zařízení dle ČSN 33 2000-6 ed.2.

Délka přípojky: cca 790 m

Tabulka sousedních napájecích bodů dálnice:

Stavba	staničení	objekt	délka (m)	vzdálenost (km)
D35 Džbánov – Litomyšl	51,514	SO 06-490.2	780	4,220
D35 Litomyšl – Janov (původní PD)	60,410	SO 07-490	192	5,052

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) popis dopravního řešení

Silnice I/38 je jednou z nejvýznamnějších silnic I. třídy, která prochází přes východní část Středočeského kraje, kraj Vysočina a západní část Jihomoravského kraje. Silnice I/38 propojuje

silnici I/9, dálnice D10, D11 a D1 a po připojení dopravy ze silnice I/53 ve Znojmě končí na státní hranici s Rakouskem na hraničním přechodu Hatě/Kleinhaugsdorf. V úseku D1 – Jihlava – Znojmo – st. hranice je silnice I/38 součástí sítě TEN jako tah E 59.

Na silnici I/38 se nachází celá řada sídel nadregionálního významu, především pak bývalá okresní města Mladá Boleslav, Nymburk, Kolín, Kutná Hora, Havlíčkův Brod, Jihlava a Znojmo. Se svojí celkovou délkou 255 km patří mezi nejdelší ucelené silniční tahy v České republice

Stavba dálnice D35 Litomyšl – Janov, I.etapa je součástí úseku budoucího dálničního tahu D35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Úsek dálnice D35 v této stavbě začíná přibližně 760 metrů za budoucí mimoúrovňovou křižovatkou Řídký u obce Sedliště, která je součástí stavby D35 Džbánov – Litomyšl. Trasa je odtud vedena po volných zemědělsky využívaných pozemcích severozápadně od Litomyšle. Návrh trasy byl koncipován mimo zástavbu. Minimální vzdálenost od okolní zástavby je u obce Sedliště asi 335 metrů u obce Kornice asi 650 metrů. Stávající silnice, místní komunikace a cesty jsou kříženy mimoúrovňově mostními objekty na D35 anebo nadjezdy nad D35. Úsek Litomyšl – Janov I.etapa končí v km 57,609 867 severovýchodně od Litomyšle. Výškově je hlavní trasa vedena v podélných sklonech do 1,25 %.

Na úseku Litomyšl – Janov I.etapa se nenachází žádná mimoúrovňová křižovatka. Úsek Litomyšl – Janov I.etapa se nachází mezi MÚK Řídký, která je součástí předchozího úseku D35 Džbánov – Litomyšl a MÚK Janov, která je součástí navazujícího úseku dálnice D35 Litomyšl – Janov.

b) napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Úsek dálnice D35 Litomyšl – Janov, I.etapa není přímo napojen na stávající silniční síť, jelikož se na předmětném úseku nenachází žádná mimoúrovňová křižovatka. Nejbližší napojení na stávající silniční síť je prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky MÚK ŘÍDKÝ na předchozím úseku dálnice D35 Džbánov – Litomyšl, nebo MÚK Janov na navazujícím úseku dálnice D35 Litomyšl - Janov.

c) doprava v klidu

Není předmětem řešení projektu.

d) pěší a cyklistické stezky

Není předmětem řešení projektu.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Nutnou součástí projektu D35 je také začlenění nového tělesa komunikace do krajiny. Jednou z možností jsou terénní a vegetační úpravy.

Stavební objekt úpravy SO 07/I-801 Vegetační úpravy D35 řeší ozelenění tělesa dálnice, retenčních nádrží a přilehlých ploch ve správě ŘSD ČR. Vegetační úpravy u přeložek komunikací jiných správců a u přeložek vodotečí jsou rozsahem menší, a proto jsou zahrnuty do jednotlivých stavebních objektů

komunikací a vodotečí. Návrh vegetačních úprav zohledňuje požadavky bezpečnosti dopravy – zajištění rozhledových polí, odstup výsadeb od dopravního značení, především velkoplošných značek. Vegetační úpravy částečně plní funkci kompenzačního opatření za pokácenou mimolesní zeleň. V rámci objektu SO 07/I-810 – Příprava území bude v obvodu stavby kácena lesní a mimolesní zeleň. Předběžný počet kácených dřevin je určen dle provedeného dendrologického průzkumu (viz F.4 Dendrologický průzkum).

Pro všechny výsadby budou použity domácí druhy dřevin. U výsadeb na pozemních komunikacích budou použity druhy, které zároveň dobře snáší zhoršené podmínky – zhoršené půdní podmínky a vodní režim, zasolování v blízkosti komunikace, exhalace.

V rámci objektu SO 07/I-833 bude rekultivována část silnice III/36016. Bude zde prováděna technická a biologická rekultivace. Po provedené rekultivaci budou pozemky připojeny k sousedním pozemkům k následnému zemědělskému využití. Ty, které nebude možno využít tímto způsobem, budou zatravněny a bude zde možno provést například náhradní výsadby.

B.6 VLIVY STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Na základě exhalační studie bylo zjištěno, že imisní příspěvek z dopravního provozu na posuzovaných silničních úsecích nedosahuje, s výjimkou ročního průměru NO₂ ve stávajícím stavu, ani u jedné ze znečišťujících látek limitní hodnoty. Po realizaci dálnice D35 lze očekávat významné snížení hodnot maximálních imisních příspěvků a přesun největšího zatížení mimo intravilány sídel, kterými nyní prochází silnice I/35. Je třeba brát v potaz, že při zpracování Exhalační studie nebylo uvažováno předpokládané zlepšení dynamické skladby vozového parku v následujících letech.

Hlukovou studií bylo zjištěno, že v některých místech ve výhledu roku 2040 lze očekávat překračování hygienických limitů hluku, proto byly v rámci projektové dokumentace DÚR navrženy 2 protihlukové stěny, které budou chránit chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb. Situace s protihlukovými stěnami byla ověřena výpočty, kterými bylo prokázáno dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 217/2016, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Po celé délce trasy D35 nedochází k jakýmkoliv změnám ve velikosti povodí (voda z dálnice je odváděna zcela samostatně). Mostní otvory dálnice jsou po celé délce trasy navrženy na stoletý průtok ve vodotečích. V blízkosti dálnice se nachází obecní vodní zdroj Bohuňovice, jehož ochranné pásmo není stavbou zasaženo. Veškerá srážková voda spadající na povrch dálnice je podchycena do dálniční kanalizace. Detaily vodohospodářského řešení stavby jsou podrobně popsány v kapitole B.9 Celkové vodohospodářské řešení této zprávy.

Nakládání s odpady bude probíhat dle projektu odpadového hospodářství, který je jako příloha F.10 součástí konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí.

Realizací stavby D35 Džbánov – Litomyšl I.etapa dojde k trvalému záboru půdy, ze které část bude tvořit zemědělský půdní fond a lesní půda.

b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

V řešeném území se nenachází žádné památné stromy, které by byly realizací stavby D35 v úseku Litomyšl – Janov, I.etapa dotčeny. Problematika ochrany dřevin, rostlin, živočichů je podrobně řešena v jednotlivých přílohách dokumentace DÚR (dendrologický průzkum, biologický průzkum, migrační studie). Migrační studií bylo zjištěno, že je projekt D35 v úseku Litomyšl – Janov, I.etapa řešen dostatečně a není třeba doplňovat žádné stavební objekty pro migraci zvěře.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba V trase záměru D35 Džbánov – Litomyšl ani v jejím blízkém okolí se nenachází žádná lokalita soustavy Natura 2000.

d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Souhlasné Stanovisko EIA bylo vydáno pro záměr „*Rychlostní silnice R35, v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město*“ Ministerstvem životního prostředí dne 23.10.2012, pod číslem jednací: 73999/ENV/12.

Ministerstvo životního prostředí na základě článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. vydává pro záměr „*Rychlostní silnice R35, v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město*“ dne 11.11.2016 **Závazné stanovisko k ověření souladu**, pod číslem jednací 40890/ENV/16 a stanoví podmínky pro navazující řízení.

Plnění těchto podmínek včetně jejich znění:

Podmínky pro fázi přípravy:

1. V místech kontaktu komunikace s obytnou zástavbou prověřit v dalším stupni projektové dokumentace možnost posunu trasy dále od obytné zástavby.
 - *Posun trasy byl prověřen. Trasa byla odsunuta od předchozího vedení trasy u obce Kornice v km 55,400 o cca 120 m směrem od obce*
2. 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 měřící body pro ověření výsledků hlukové studie v rámci zkušebního provozu, případně předčasného užívání stavby.
 - *Podmínka částečně splněna (v rámci DÚR). Podmínka bude dále plněna v navazujícím stupni projektové přípravy (DSP) a ve fázi realizace.*
3. 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.)

- *Podmínka částečně splněna (v rámci DÚR). Podmínka bude dále plněna v navazujícím stupni projektové přípravy (DSP).*
4. 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.
 - *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období výstavby.*
 5. V dalších stupních přípravy záměru upřednostnit (dle technických možností) v úsecích poblíž obytné zástavby nejnižší dostupné typy povrchů pro další snížení hladin hluku a vibrací.
 - *Podmínka částečně splněna (v rámci DÚR). Podmínka bude dále plněna v navazujícím stupni projektové přípravy (DSP).*
 6. Při další přípravě záměru preferovat dřívější výstavbu těch úseků rychlostní silnice, které odvedou tranzitní dopravu z větších sídel (zejména Litomyšl) a které budou mít dočasně funkci obchvatu, před úseky mezi těmito sídly, které je vhodnější realizovat později.
 - *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období výstavby.*
 7. 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
 - *Podmínka splněna.*
 8. 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.
 - *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
 9. Do projektu vegetačních úprav zapracovat i výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí v místech kontaktu silnice s obytnou zástavbou.
 - *Podmínka splněna.*
 10. Zajistit možnost bezpečného překonání silnice pro pěší a cyklisty v místech významných pěších tras (spojení obce s železnicí, frekventované turistické a rekreační cesty apod.).
 - *Podmínka částečně splněna (v rámci DÚR). Podmínka bude dále plněna v navazujícím stupni projektové přípravy (DSP).*
 11. Navrhnout zaústění odvodnění komunikace do vodotečí tak, aby nebyl významně zvýšen průtok vody, zejména u nejmenších toků.
 - *Podmínka splněna.*
 12. Před zaústěním kanalizace do vodotečí navrhnout retenční nádrže s dostatečnou kapacitou vybavené zařízením pro odstranění ropných látek (biologická degradace, odlučovač).
 - *Podmínka splněna.*
 13. Přímo do vodotečí odvodnit jen takové úseky komunikace, aby splachy z komunikace nezpůsobily nadlimitní nárůst chloridových iontů.
 - *Podmínka splněna viz hydrologické a hydrotechnické výpočty str.81-82 (příloha STZ)*
 14. Přímo v dalších stupních projektové přípravy silnice vypracovat návrh odvodnění a vedení kanalizace s ohledem na kvalitativní i kvantitativní ovlivnění vodních toků nebo nádrží.

➤ *Podmínka splněna pro fázi DÚR.*

15. 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 navýšování průtoku není možné.

➤ *Podmínka splněna.*

16. 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).

➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*

17. V dalších stupních projektové přípravy 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 Dětřichov a Vraclav a okolí hlubších zářezů.

➤ *Podmínka částečně splněna (v rámci DÚR).*

➤ *Další průzkumy budou zpracovány v navazujícím stupni projektové přípravy (DSP).*

18. 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.

➤ *Netýká se úseku Litomyšl-Janov, I.etapa.*

19. Provéřít možnost umístění a technického řešení MÚK Řídký v základní variantě R35 mimo ochranné pásmo vodárenského zdroje Bohuňovice při respektování dostatečné vzdálenosti od sídel.

➤ *Netýká se úseku Litomyšl-Janov, I.etapa.*

20. Před zahájením podrobného hydrogeologického průzkumu zpracovat nejprve projekt tohoto průzkumu, ve kterém budou jasně stanoveny metodika, rozsah a cíle hydrogeologického průzkumu.

➤ *Projekt průzkumu bude zpracován v navazujícím stupni projektové přípravy (DSP).*

21. 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.

➤ *Bude plněno v rámci podrobného geologického a HGP v navazujícím stupni (DSP).*

22. 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.

➤ *Podmínka splněna.*

23. Pro realizaci tunelů Vraclav a Dětrichov navrhnout takový stavební postup, který minimalizuje riziko snížení hladiny podzemní vody u okolních vodních zdrojů včetně lokálních studní.

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*

24. 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.

➤ *Podmínka splněna.*

25. 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).

➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*

26. 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.

➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*

27. 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.

➤ *Podmínka splněna.*

28. 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.

➤ *Podmínka splněna.*

29. 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.

➤ *Podmínka splněna pro fázi DÚR.*

30. km 42,2 –42,4 řešit převedení srážkových vod takovým způsobem, aby nedocházelo ke zvýšené erozi půdy.

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*

31. 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 toho roční jedinci již dostatečně mobilní); prověřit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v tomto prostoru (včetně vodních Coleopter v pramenné oblasti Hrušová); tento průzkum aktualizovat i před zahájením vlastních stavebních prací.

➤ *Podmínka splněna pro fázi DÚR.*

32. 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.

➤ *Podmínka splněna.*

33. Respektovat prostor plánovaného biocentra „V dolích“ v prostoru obce Vraclav; prověřit možnost jeho realizace jako kompenzačního opatření.

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*

34. Provéřít možnosti následujících dílčích optimalizací trasy a zpracovat 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),

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“*

b) km 44,9, průchod trasy remízem s prameništěm: posun trasy směrem na jihozápad mimo dotčený porost,

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“*

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,

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*

d) km 52,5 - km 52,7, přemostění Kornického potoka (jen subvarianta Sedliště - jih): mírné prodloužení mostu i přes část louky,

➤ *Podmínka nenáleží vybrané severní variantě úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“*

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,

➤ *Podmínky e) až j) nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“*

35. 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.

- *Podmínka se netýká úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“ – trasa nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa*

36. 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.

- *Podmínka splněna ve fázi (DÚR). Druhá část podmínky bude plněna v rámci (DSP).*

37. 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, vysazení 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 křižuje,
- g) dosadby navržených a dosud nefunkčních prvků ÚSES, přednostně biokoridorů křižujících 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.),

- *Pro body a) až f): Podmínka částečně plněna v rámci fáze DÚR. Vegetační úpravy na pozemcích ŘSD ČR (těleso komunikace a související objekty), návaznost na okolní terén a stávající zeleň, navrhovaná dřevinná skladba a technologie výsadby je řešena v SO 801, částečně také SO 803 a 804. V dalších stupních projektové dokumentace (DSP) bude rozpracována do odpovídající podrobnosti).*

- *Pro bod g): Výsadby mimo pozemky ŘSD ČR (např. dosadby prvků ÚSES - nefunkčních biokoridorů a biocenter) budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace jako náhradní výsadba za pokácenou mimolesní zeleň. Na základě výsledku řízení o povolení kácení mimolesní zeleně budou určeny pozemky, na kterých lze výsadby provést. Tyto pozemky budou vytíčovány a určeny příslušnými orgány ochrany přírody. Technologie výsadby a dřevinná skladba bude řešena v závislosti na daných podmínkách těchto pozemků v rámci DSP.*

- *Pro body h) až j): V místech, kde z Hlukové studie vychází návrh realizace protihlukových stěn, budou vysazeny popínavé dřeviny tak, aby tyto protihlukové stěny byly ozeleněny a začleněny do krajiny.*

V místech, kde se dálnice D35 přibližuje obytné zástavbě, budou na základě jednání s obcemi svahy dálnice osázeny vícestupňovou izolační zelení (viz např. požadavek obce Bohuňovice). Tato zeleň bude plnit izolační a protiprašnou funkci a zároveň tím dojde i k lepšímu začlenění tělesa dálnice do krajiny z hlediska vizuálního vjemu.

38. Přednostně navrhnout řešení odvětrání tunelu Dětrichov tak, aby větrací šachta, veškeré provozy 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 rámci přípravy řešení odvětrání tunelu Dětrichov zpracovat variantní rozptylovou studii a navrhnout takové

řešení, které omezí imisní dopady na vegetaci Hřebečovského hřbetu při zachování podmínek ochrany obyvatel okolních sídel.

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“*

39. Navrhnout takové řešení mostů přes vodoteče, které minimalizuje zásahy do toků a břehových porostů, zejména v případě přemostění Loučné a Končinského potoka.

➤ *Podmínka splněna.*

40. 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.

➤ *Podmínka částečně splněna v rámci fázi (DÚR). Podmínka bude dále řešena v rámci dalšího stupně dokumentace (DSP) a samotné realizace.*

41. 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.

➤ *Podmínka splněna.*

42. 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.

➤ *Podmínka splněna.*

43. 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.

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*

44. Na km 87,5 - dořešit úpravu mostu na polní cestě (biokoridor) tak, aby umožňoval i migrační funkci.

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*

45. Na cca 90,2 km navrhnout propustek dostatečných rozměrů pro migraci drobných savců, který bude respektovat plánovaný lokální biokoridor.

➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*

46. V rámci kompenzačních výsadeb zajistit i dosadby navržených a nefunkčních prvků ÚSES, zejména biokoridorů zajišťujících průchod skrz těleso silnice R35.

➤ *V rámci stavby Litomyšl – Janov I. etapa byl v rámci podmínky č. 46 evidován 1 prvek ÚSES a to lok. biokoridor, který propojuje LBC Hustina a LBC Končiny. V současné době je daný LBK v územním plánu obce Litomyšl veden po orné půdě a není nijak strukturně či biotopově vymezen. Funkčnost LBK je tedy velmi nízká až nulová. V PD DÚR se daný LBK kříží s tělesem dálnice D35, která je v daném místě vedena v zářezu. Tím dojde k přerušení LBK. V rámci PD DÚR bylo navrženo přetrasování LBK (viz příložený obrázek), tak aby došlo k zachování propojení LBC Hustina a LBC Končiny. Návrh na přetrasování LBK byl konzultován s OŽP MěÚ Litomyšl (viz příložené vyjádření) a byl podpořen. Zástupce daného úřadu OŽP Mgr. Vratislav Laška, Ph.D. doporučil, vzhledem k charakteru biotopů a dané krajiny, navržený LBK pouze zatravnit a nevysazovat dřeviny, a to*

B. Souhrnná technická zpráva

B – Souhrnná technická zpráva

z důvodu absence stepních světlých a teplých ploch v daném území, které by poskytly optimální útočiště hmyzu, polnímu ptactvu a jiným drobným živočichům. Na základě tohoto požadavku tedy nebyly plochy určené k vymezení přetrasovaného LBK navrženy jako plochy pro náhradní výsadbu. Náhradní výsadbu určil příslušný orgán ochrany přírody na jiné vhodné lokality.

47. 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
- *Podmínka splněna.*
48. Minimálně v úsecích vymezených v migrační studii zahrnout do projektu oplocení nebo zábrany proti vniknutí zvěře na vozovku; optimálně realizovat oplocení podél celé trasy.
- *Podmínka splněna.*
49. 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.
- *Podmínka se netýká úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*
50. 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka bude řešena v rámci dalšího stupně dokumentace (DSP)*
51. 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 nálezů, vymezené v dokumentaci nebo identifikované na základě dalších průzkumů
- *Podmínka a) až g) nesplněny. Podmínky budou řešeny v rámci „Zásad organizace výstavby“ v dalším stupni dokumentace (DSP).*
52. 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka bude řešena v rámci „Zásad organizace výstavby“ v dalším stupni dokumentace (DSP).*
53. V rámci DÚR provést přesné výškové a směrové zaměření trasy.
- *Podmínka splněna. Území bylo pro potřeb DÚR podrobně zaměřeno.*
54. Upravit vedení trasy silnice v rámci vymezeného koridoru tak, aby byly zohledněny požadavky na ochranu životního prostředí s přihlédnutím k požadavkům dotčených obcí.
- *Podmínka splněna.*

Podmínky pro fázi realizace:

55. Veškeré provozy spojené s emisemi znečišťujících látek a hlukem (deponie zeminy, šterkovny, obalovny, betonárny apod.) umisťovat zásadně mimo kontakt s obytnou zástavbou.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
56. 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.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
57. 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 umísťovat ve větší vzdálenosti od obytné zástavby, příp. do přístřešků nebo použít mobilní protihlukové clony; zajistit plnění hlukových limitů pro stavební práce.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
58. Realizovat příslušná protihluková opatření (zejména clony) v rozsahu dle podrobné akustické studie.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby. V rámci (DÚR) byla provedena hluková studie a dle její závěru byl proveden návrh míst, kde protihluková opatření bude nutné realizovat.*
59. V dostatečném předstihu před započítím stavebních prací zahájit monitoring stavu a kvality podzemních vod.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
60. Seznámit pracovníky všech zúčastněných firem s havarijním plánem pro fázi výstavby a se zabezpečením staveniště proti úniku závadných látek.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
61. 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.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
62. Deponie zeminy, ornice ze skrývek a stavebního materiálu situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich snášení do vodních toků.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
63. 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

- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
64. 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
65. V místě křížení s vodními toky zabránit splachu znečišťujících látek (nerozpuštěné látky, úkapy ropných látek) z ploch dotčených výstavbou.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
66. 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby*
67. V místech průchodu stavby ochrannými pásmy vodních zdrojů nebo přiblížení k jejich hranici zajistit na stavbě odborný dozor ochrany podzemních vod.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
68. V případě zasažení hladiny podzemní vody (mimo tunely se nepředpokládá) zajistit opatření k zamezení kontaminace podzemní vody.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
69. 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).
- *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*
70. 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
71. V maximální možné míře omezit možnosti vzniku dočasné eroze, tj. vytvořit technická opatření pro neškodný odtok srážkových vod na všech místech stavby včetně zařízení staveniště, přeložek komunikací apod.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
72. V místech, kde by těleso komunikace mohlo zabraňovat odtoku vody z míst ve svahu nad silnicí, vybudovat systém propustí, které zabrání tvorbě zavlhčených nebo podmačených míst; na výtoky minimalizovat nebezpečí eroze půdy vsakovacími příkopy nebo trativody.
- *Podmínka splněna pro fázi DÚR.*
73. Eliminovat nebezpečí eroze na zářezích a násypech trasy, tj. po provedení zářezu a násypu vysadit travní a další ochranné porosty na vrstvu ornice.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
74. Při prováděných pracích sledovat kvalitu vytěžených zemin a nakládat s nimi dle jejich skutečných vlastností.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*

75. Pro umístění doprovodných provozů, technického zázemí, skladů apod. upřednostňovat plochy mimo zemědělskou půdu vyšší kvality (třída ochrany I. a II.).
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
76. Pro budování násypů používat výhradně materiál bez obsahu znečišťujících organických a anorganických látek znečišťujících půdu.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
77. Zajistit ekologický dozor po celou dobu výstavby.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
78. 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.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
79. 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
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
80. Veškeré provozy a plochy stavebního zázemí (stavební dvory, sklady materiálu, haldy zeminy, betonárny, obalovny, manipulační plochy) umisťovat zásadně mimo lesní plochy, mimo porosty dřevin rostoucích mimo les a nivní louky.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
81. Pro přístupové komunikace zejména v lesních porostech využívat v maximální míře existujících cest.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
82. 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.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
83. Před zahájením kácení dřevin zejména v lesních porostech ověřit případná doupata drobných savců z důvodu případného přesunu nalezených jedinců.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
84. Plochy určené k deponiím udržovat tak, aby nedocházelo k rozšiřování ruderalních druhů rostlin, po ukončení stavby tyto plochy rekultivovat.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
85. 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.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
86. Těleso silnice důsledně a co nejrychleji ozelenit v souladu s projektem vegetačních úprav (viz výše), při výsadbě používat stanovištně odpovídající druhy.

- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
87. Realizovat veškeré kompenzační výsadby (prvky ÚSES, stromořadí, plošné výsadby pro zapojení silnice do krajiny apod.).
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
88. Všechny vybudované usazovací jímky zabezpečit tak, aby se nestaly pastí pro drobné živočichy.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
89. 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
- *Podmínka je zákonnou povinností.*
90. Zajistit odborný archeologický dozor na stavbě.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
91. Před zahájením skřívky 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
92. Skřívku 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*
93. 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).
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká období realizace stavby.*

Podmínky pro fázi provozu:

94. 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.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
95. V technickém řešení mostů v blízkosti sídel věnovat zvýšenou pozornost stavu prahů a dilatačních spár z hlediska omezení akustických rázů při přejezdu jednotlivých vozidel.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
96. Zajistit údržbu izolační zeleně a její případné dosadby.
- *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*

97. Pro celou trasu komunikace zpracovat havarijní plán pro případ dopravní nehody vozidel a cisteren, při nichž je nebezpečí úniku látek škodlivých vodám.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
98. 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.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
99. Volbou vhodných posypových materiálů a optimalizací režimu solení omezit kontaminaci půdy a vodních toků v okolí komunikace.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
100. Zajistit monitoring stavu vodních zdrojů v lokalitách určených podrobnějším hydrogeologickým průzkumem, v případě negativního ovlivnění zajistit odpovídající kompenzační opatření.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
101. 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.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
102. Provádět kontrolu ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt a v případě výskytu invazních druhů rostlin zajistit jejich bezodkladnou likvidaci.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby.*
103. Zajistit provoz vzduchotechnického systému odvádějícího emise z tunelu Dětrichov tak, aby byly minimalizovány imisní dopady na vegetaci Mladějovského vrchu.
➤ *Podmínka nenáleží úseku č. 7/I „Litomyšl – Janov, I.etapa“.*
104. Pravidelně (alespoň jednou ročně) provádět kontrolu oplocení a bezodkladně provádět případné opravy.
➤ *Podmínka nesplněna. Podmínka se týká provozovatele stavby*
- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,**

Není evidováno.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

V souvislosti s realizací D35 v úseku Litomyšl – Janov, I.etapa nově vznikne ochranné pásmo samotné dálnice D35 a přeložek celkem 3 silnic II. a III. třídy. Nově také vznikne pásmo ochrany VVN. V zájmovém území se nenachází takový prvek ÚSES (územního systému ekologické stability), který by byl disponoval ochranným pásmem, nedojde tedy ani k žádné změně takového pásma. V zájmovém území se dále nenachází ani žádné zvláště chráněné území, jehož ochranné pásmo by bylo stavbou D35 ovlivněno

Ochranná pásma, která je nutno respektovat ve smyslu jednotlivých zákonů pro pozemní komunikace, vodohospodářské objekty a inženýrské sítě:

Pozemní komunikace:

Ochranná pásma pro pozemní komunikace dle zák. č.13/1997 Sb. „Zákona o pozemních komunikacích“, jsou stanoveny následovně:

- Dálnice, rychlostní komunikace: 100 m od osy přilehlého jízdního pásu, nebo od větve jejich křižovatky
- Silnice I. třídy: 50 m od osy přilehlého jízdního pásu
- Silnice II. třídy, III. třídy a místní komunikace: 15 m od osy přilehlého jízdního pruhu

Vodohospodářské objekty:

Ochranná pásma jsou dle zákona č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

- Vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně: 1,5 m
- Vodovodní řady a kanalizační stoky nad průměr 500 mm: 2,5 m
- Vodovodní řady nebo kanalizační stoky o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem: Výše uvedené vzdálenosti se od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m
- Vodní toky: 6 m od břehové hrany (pro nutnou údržbu), 15 m od břehové hrany situování pevných staveb

Elektro a sdělovací objekty:

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- **u napětí nad 1kV a do 35kV včetně**

pro vedení postavené do 31.12.1994	10 m
------------------------------------	------

pro vedení postavené po 1.1.1995	7 m
----------------------------------	-----

pro vedení postavená po roce 2000	
-----------------------------------	--

- pro vodiče bez izolace	7 m
--------------------------	-----

- pro vodiče s izolací základní	2 m
---------------------------------	-----

- pro závěsná kabelová vedení	1 m
-------------------------------	-----

- **u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně**

pro vedení postavené do 31.12.1994	15 m
------------------------------------	------

pro vedení postavené po 1.1.1995	12 m
----------------------------------	------

B. Souhrnná technická zpráva

B – Souhrnná technická zpráva

pro vedení postavené po roce 2000

- | | |
|--|------|
| - pro vodiče bez izolace | 12 m |
| - u závěsného kabelového vedení 110 kV | 2 m |
| - u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence | 1 m |

pro vedení postavená po roce 2004

- | | |
|---------------------------------|------|
| - pro vodiče bez izolace | 12 m |
| - pro vodiče s izolací základní | 5 m |

• **u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně**

pro vedení postavené do 31.12.1994	20 m
------------------------------------	------

pro vedení postavené po 1.1.1995	15 m
----------------------------------	------

• **u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně**

pro vedení postavené do 31.12.1994	25 m
------------------------------------	------

pro vedení postavené po 1.1.1995	20 m
----------------------------------	------

• u napětí nad 400 kV	30 m
------------------------------	------

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo stožárových elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí činí 7 m.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Objekty trubních vedení:

Ochranná a bezpečnostní pásma plynovodů stanoví Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci č. 222/1994.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu. Bezpečnostní pásma jsou určena k zamezení nebo zmírnění účinků přídatných havárií plynových zařízení a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Zřizovat stavby v bezpečnostním pásmu lze pouze s předchozím písemným souhlasem fyzické či právnické osoby, která odpovídá za provoz příslušného plynového zařízení.

Ochranná a bezpečnostní pásma stávajících VTL plynovodů DN 500, 350, 300 a 100 jsou stanovena zákonem č. 222/1994 Sb. a činí od obrysu zařízení v půdorysu na obě strany:

ochranné pásmo	4 m
bezpečnostní pásmo DN300÷500	40 m
bezpečnostní pásmo DN100	15 m

Ochranná a bezpečnostní pásma nových plynovodů DN 500, 350, 300 a 100 jsou stanovena v souladu s novelizací zákona č. 458/2000 Sb. (platnost od 1.1.2016) a činí od obrysu zařízení v půdorysu na obě strany:

ochranné pásmo	2 m
bezpečnostní pásmo DN300÷500	15 m
bezpečnostní pásmo DN100	8 m
Nízkotlaké a středotlaké plynovody a přípojky:	1 m
Technologické objekty:	4 m

Objekty produktovodů:

Ochranné pásmo dálkovodu hořlavých kapalin (produktovodu) vyplývá ze zákona 189/1999 Sb. a ČSN 650204, ČSN EN 14161. Je vymezeno svislými plochami vedenými ve vodorovné vzdálenosti po obou stranách produktovodu.

Ochranné pásmo produktovodu ČEPRO: 300 m

Zákon 189/1999 Sb. stanoví:

- 1) v § 5 odst. 2 „V ochr. Pásmu je zakázáno zřizovat zvlášť důležité objekty, jakož i vtažné jámy průzkumných a těžebních podniků a odvaly hlušín.“
- 2) V § 5 odst. 3 „Uvnitř ochranného pásma je zakázáno:
 - a. do vzdálenosti 200 m od osy potrubí zřizovat mosty a vodní díla po směru toku vody, jde-li potrubí přes řeku,
 - b. do vzdálenosti 150 m provádět souvislé zastavění města sídlišť a budovat ostatní důležité objekty a železniční tratě podél potrubí,
 - c. do vzdálenosti 100 m budovat jakékoliv objekty a souvislé zastavění vesnic,
 - d. do vzdálenosti 50 m provádět stavby menšího významu a kanalizační sítě,
 - e. do vzdálenosti 20 m zřizovat potrubí pro jiné látky než hořlavé kapaliny I. a II. Třídy,
 - f. do vzdálenosti 3 m provádět činnosti, které by mohly ohrozit potrubí a plynulost jeho provozu, např. výkopy, odklízování zemin, jejich navrhování, sondy a vysazování stromů“.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba není určena pro ochranu obyvatelstva.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

- a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Pro zařízení staveniště a skládkové plochy jsou k dispozici pouze plochy v trvalém záboru dálnice v majetku objednatele s tím, že si další potřebné plochy zajistí zhotovitel podle svých potřeb a možností.

V rámci zpracování PD není řešeno umístění hlavního stavebního dvora pro zhotovitele. Veškeré vybavení, přípojky, zpevněné plochy, odvodnění apod. na plochách ZS si zajistí zhotovitel včetně projektu. Náklady na ZS, jeho provoz a odstranění budou zahrnuty do jednotkových cen, uvedených v jednotlivých položkách soupisu prací. V případě, že zhotovitel bude chtít využívat i plochy jiné mimo TZ dálnice, musí si zajistit jejich pronájem. Pro umístění obaloven, mobilních míchacích center, drtiček apod. si zhotovitel musí zajistit potřebná povolení sám.

Pro potřeby provozně-sociálního zázemí je uvažováno s instalací provizorních mobilních buněk. Zajištění vody bude řešeno dopravou z nejbližšího zdroje, kterým může být povrchový tok nebo stávající vodovod (zajistí zhotovitel). Na ploše ZS budou umístěna chemická WC se zajištěným odvozem fekálií. Telefonní linka na stavbu nebude zřizována – použije se mobilních telefonů.

Dodavatel stavby si zajistí odvodnění staveniště dle aktuální potřeby. V průběhu stavby bude povrchová voda odvedena ze staveniště provizorními a okolními příkopy nebo bude využito čerpání vod.

Elektrická energie - napojení na stávající vedení VN bude realizováno samostatnými přípojkami s trafostanicemi (zajistí zhotovitel), v odlehklých místech se použije elektrocentrála nebo dieselagregát. Pro potřeby provozně-sociálního zázemí je uvažováno s instalací provizorních mobilních buněk.

Zajištění vody bude řešeno dopravou z nejbližšího zdroje, kterým může být povrchový tok nebo stávající vodovod (zajistí zhotovitel). Na ploše ZS budou umístěna chemická WC se zajištěným odvozem fekálií. Telefonní linka na stavbu nebude zřizována – použije se mobilních telefonů.

Srážkové vody budou v průběhu stavby odváděny do okolních příkopů. Nový trativod / kanalizaci je nutno provádět od nejnižšího místa směrem nahoru a při provádění je nutno počítat s přepojováním nových částí na staré vedení a s čerpáním vody v mezifázích. Ve všech fázích výstavby je nutno zajistit odvodnění staveniště, především v zářezových partiích tak, aby nedocházelo k degradaci podloží vozovky.

Stavba je podmíněna koordinací se sousedními úseky D35 Džbánov - Litomyšl a D35 Litomyšl - Janov, respektive realizací MÚK Řídký a MÚK Janov.

b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Staveniště se musí zřídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožení a nadměrnému obtěžování okolí, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích a ke znečišťování komunikací, ovzduší, vod, k zamezování přístupu k přilehlým pozemkům, k zastávkám hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem a chráněných území. Přístup na stavbu je zajištěn ze stávajících komunikací – ze silnice I/35, silnice II/317, silnice II/360 a silnice III/36016. Dále z místních komunikací a to až k obvodu staveniště.

Přístup na staveniště bude možný rovněž z obou konců předmětného úseku dálnice (za předpokladu současné realizace vedlejších úseků).

Přesná místa vjezdu a výjezdu na staveniště zpracuje a projedná v dostatečném předstihu před zahájením prací dle svých potřeb zhotovitel stavby. Staveništní doprava bude respektovat technologii a postup výstavby. Zhotovitel je povinen pohyb staveništní dopravy a technologii výstavby zkoordinovat tak, aby staveništní doprava byla v maximální míře vedena v prostoru staveniště.

Zhotovitel musí zajistit organizaci staveništní dopravy v každé fázi výstavby a koordinovat přístupy k jednotlivým částem stavby. V případě potřeby přístupu na stavbu mimo trvalé záборы stavby si zhotovitel zajistí na vlastní náklady provedení a projednání přístupových komunikací na stavbu, které jsou mimo stávající silniční síť. Pro pohyb staveništní dopravy bude možné využít navržený systém účelových komunikací, vedených podél dálnice (SO 151 – SO 166.5) i stávajících polních cest.

V době výstavby dálnice se předpokládá zachování provozu na stávající síti komunikací. V místě budování přeložky sil. II/317 proto bude na nezbytně dlouhou dobu zřízena souběžná provizorní komunikace SO 171. Po dobu výstavby ostatních přeložek budou zavedeny objízdné trasy po stávajících komunikacích.

c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Zařízení staveniště, pomocné konstrukce a jiná technická zařízení musí být bezpečná. Staveniště se vhodným způsobem zajistí, vyžaduje-li to bezpečnost osob, ochrana majetku nebo jiné zájmy společnosti. Oplocení ZS nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích, jestliže oplocení zasahuje do veřejné komunikace, musí se označit také reflexními značkami a za snížené viditelnosti i osvětlit výstražnými světly. Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništích bezpečně ukládat. Jsou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sypkých hmot musí být vybaveny účinnými filtry. Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména podloží vozovek. Podzemní energetické, telekomunikační, vodovodní a kanalizační sítě v prostoru staveniště se vyznačí polohově a výškově nejpozději před předáním staveniště. Musí se včetně měřičských značek v prostoru staveniště po dobu stavebních prací náležitě chránit a podle potřeby zpřístupnit. Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit. Veřejná prostranství a pozemní komunikace dočasně užívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejností, se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Pozemní komunikace se pro staveniště použijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu. Staveniště a všechny dočasné stavby a zařízení na staveništi musí být upraveny a udržovány tak, aby nenarušovaly špatným vzhledem pracovní a životní prostředí. Staveništní zařízení v blízkém okolí zastavěného území nesmí svými

účinky, zejména exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem, zápachem, oslňováním, zastíněním, působit na okolí nad přípustnou míru. Nelze-li účinky na okolí omezit na tuto míru, smí se tato zařízení provozovat jen ve vymezené době. Konstrukce a použité materiály pro zařízení staveniště musí odpovídat jejich dočasné funkci. Mytí strojů a motorových vozidel je dovoleno pouze tehdy, je-li zajištěna ochrana životního prostředí podle příslušných předpisů.

Hluk

Bude nutné řešit problematiku hluku za stavební činnosti zpracováním hlukové studie, která zohlední postup výstavby a nejdůležitější zdroje hluku, uplatňující se v jednotlivých etapách výstavby tak, aby mohly být stanoveny provozní zásady, umožňující zajištění dodržení hygienických limitů.

Zvýšenou hlučnost v okolí stavby lze očekávat:

- obytná zástavba v obcích – během bourání stávajících vozovek překládaných silnic
- obytná zástavba v obcích – během zemních prací a při budování mostních objektů

Zdroje hluku

rozhodující stavební práce	doba trvání
Zemní práce, budování mostů celkem	26 měsíců

Emise, vibrace, prašnost

Znečištění ovzduší způsobuje také stavební činnost. Jedná se zejména o zemní práce, výrobu betonu, demolice objektů apod.

Zhotovitel musí dodržovat zejména:

- Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší,

v platném znění.

Během stavby nesmí docházet ke znečišťování ovzduší, např. pálením spalitelného odpadu nebo nedostatečným zajištěním lehkých materiálů proti odfouknutí.

Vibrace

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací. K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na budovy v blízkosti stavby pozemní komunikace je možné tyto použít pouze se souhlasem stavebního dozoru po předchozím posouzení statického stavu budov.

Prašnost

V průběhu provádění demoličních a zemních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti (u demolic klopení bouraných konstrukcí), u veřejných komunikací pak jejich pravidelné čištění

v případě, že je po nich veden staveništní provoz. Tuto povinnost zpravidla stanoví zhotoviteli stavební úřad.

Mezideponie prašného materiálu budou plachtovány nebo kropeny tak, aby jejich povrch nevysychal. Při odvozu prašného materiálu bude používáno plachtování nákladu na ložné ploše automobilů.

Před výjezdem nákladních aut z prostoru staveniště na veřejné komunikace bude v případě potřeby zajištěno odstraňování bláta z pneumatik a podběhů.

Odpady

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., vyhláškami č. 93/2016 Sb., 94/2016 Sb., 437/2016 Sb., 383/2001 Sb., 384/2001 ve znění pozdějších předpisů a rovněž v souladu s dalšími souvisejícími předpisy (zákony č. 254/2001 Sb., 258/2000 Sb., 111/1994 Sb., vyhláška MD č. 307/2017 Sb., vyhláška č. 294/2015 aj.).

Na stavbě budou vznikat převážně odpady kategorie „ostatní“, jedná se o stavební odpady (beton, ocel, cihly, asphalt, kamenivo apod.) a dále o odpad z kácení dřevin. Většinu těchto odpadů lze recyklovat, zbylé budou uloženy na skládku příslušného typu. Odpady je možno likvidovat výlučně v zařízeních, které mají oprávnění k likvidaci odpadů a doklady o předání odpadů do těchto provozoven musí zhotovitel, popř. stavebník, uschovat pro případnou kontrolu.

Po dobu výstavby musí být na stavbě k dispozici materiály na likvidaci následků možných havárií stavebních strojů. Odpad vzniklý v souvislosti s havárií (únik kontaminovaných kapalin z poškozených vozidel do prostředí), jako jsou použité materiály pro zachycování olejů, zemina znečištěná ropnými látkami, směsi olejů s vodou apod., musí být vždy zneškodněn odbornou firmou, mající oprávnění k činnosti v tomto oboru.

Množství produkovaného odpadu z provozu závisí na provozních podmínkách v daném úseku silnice. O produkci a způsobu zneškodnění musí být vedena provozovatelem evidence. Odpady vzniklé údržbou a provozem komunikace budou pracovníky správce komunikace podle povahy odpadu a jeho množství shromažďovány nebo okamžitě odváženy na místo zneškodnění.

Ochrana povrchových a podzemních vod

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Pro dobu provádění dálnice D35 bude zpracován havarijný a povodňový plán (pro stavby v záplavovém území nebo které mohou zhoršit průběh povodně). Havarijný plán bude v souladu s ustanovením dle § 39 odst. 2 písm. a) vodního zákona předložen příslušnému správci – Povodí Labe k vyjádření.

Zhotovitel musí dodržovat zejména:

- Zákon č. 254/2001, o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů;

B. Souhrnná technická zpráva

B – Souhrnná technická zpráva

- Vyhláška MZe č. 428/2001, kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích)
- Nařízení vlády č. 61/2003, o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.

Související předpisy:

- Metodický pokyn MŽP Indikátory znečištění z roku 2013
- Technické podmínky č. 83/2014 Odvodnění pozemních komunikací, MD 2014

ČSN 75 3415 Ochrana vody před ropnými látkami. Objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování.

Při provozování stavebních strojů je zapotřebí dbát na jejich technický stav pro snížení úkapů oleje a ostatních provozních a technologických kapalin. Na stavbě nesmí být skladovány látky škodlivé vodám a pohonné hmoty.

Během výstavby musí být používané jen stroje a zařízení v náležitém technickém stavu tak, aby nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy, popř. do podzemních vod.

Demolice

Stavba nebude vyžadovat demolice objektů s výjimkou odstranění dále nevyužívaných částí u přeložek stávajících inženýrských sítí a komunikací.

Zeleň

V rámci stavby bude v trvalém a dočasném záboru kácena mimolesní zeleň. Jedná se o remízky, doprovodnou zeleň komunikací a polních cest a solitérní stromy v krajině.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Bude doloženo v čistopisu PD v části F.6 Záborový elaborát.

e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Stavba je navržena v extravilánu a nevyžaduje zabezpečení bezbariérových obchozích tras pro pěší.

f) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Mocnost skrývky ornice je určena dle přílohy F.2 Rešerše předběžného GTP a F.3 Rešerše pedologického průzkumu.

Výpočet bilance skrývky kulturních vrstev vychází z výměry trvalého a dočasného záboru ZPF nad 1 rok a určené mocnosti skrývky.

Bude doloženo v čistopisu PD.

Sejmuté kulturní vrstvy půdy budou deponovány na oddělené skládkové ploše. Aby se zabránilo zaplevelení a znehodnocení ornice, bude převrstvena a chemicky ošetřena ekologicky vhodným postřikem 2x ročně během vegetačního období.

Sejmutá ornice z trvalého záboru ZPF bude použita:

- Na zúrodnění pozemků ZPF se využijí nejkvalitnější typy ornice (A, B) a „typ A“ se použije jako vrchní vrstva na rekultivovaných plochách opuštěných komunikací.
- Na ohumusování svahů silničních těles stavby D35 a rekultivaci opuštěných komunikací bude využito nejméně kvalitních typů ornice (B, C).

Ornice bude uložena na deponie odděleně a před ukončením stavby bude zpětně v rámci technické rekultivace rozprostřena na původních pozemcích.

Plochy dočasného záboru budou po ukončení výstavby rekultivovány (technická a biologická rekultivace) a pozemky budou navráceny k původnímu využití.

Předběžná bilance zemních prací:

- | | |
|-------------------|--------------------------|
| • Výkop v trase | 1 140 000 m ³ |
| • Násyp | 192 000 m ³ |
| • Přebytek zeminy | 948 000 m ³ |

Přebytek zeminy se použije do navazujících úseků D35 nebo se vyřeší odvozem na skládku.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Popis území

Trasa dálnice D35 je vedena po úbočí Svitavské pahorkatiny. V daném úseku se terén svažuje jihozápadním směrem k toku Loučné, protékající Litomyšlí. Severovýchodně od navržené trasy se nachází hřeben, za nímž se terén prudce svažuje ke Končinskému potoku. Trasa silnice I/35 je navržena na úbočí svahu, svažujícího se k říčce Loučné.

Z hlediska hydrologického náleží celá navržená trasa do povodí Loučné a jejích pravobřežních přítoků. Začátek trasy je veden subpovodím 1-03-02-020 Kornického potoka. Od km 55,900 - 56,645 je trasa vedena povodím Končinského potoka č. 1-03-02-035. Další úsek od km 56,645 - 58,950 je veden přes subpovodí 1-03-02-019, z něž vody odtékají převážně přímo do Loučné, částečně přes bezejmennou vodoteč od Hlubokého a Růžového rybníka. Úsek km 58,950 - 61,310 spadá pod subpovodí 1-03-02-018 potoka Drahoška tekoucího z oblasti Černé Hory do Loučné. Konec trasy je veden přes subpovodí 1-03-02-017 od Janova k Loučné.

Na začátku trasy, v blízkosti obce Kornice, jsou srážkové vody odváděny přirozeným úžlabím přes obec do Kornického potoka a dále přes Sedliště k obci Tržek, kde se vlévá do Loučné. Vzdálenost Kornického potoka v Kornici od trasy silnice je cca 1,25 km. Kornický potok je nedostatečně kapacitní. Proto byla v

roce 1989 na Kornickém potoce pod Kornicemi rozestavěna retenční nádrž. Její stavba nebyla dokončena pro nevyjasněné pozemkové vztahy.

V blízkosti začátku trasy dálnice se za terénním hřebenem nachází Končinský potok. Vzdálenost trasy dálnice od Končinského potoka v části obce Němčice zv. Podrybník je cca 490 m. Odtud potok pokračuje až do Cerekvice nad Loučnou, kde se vlévá do Loučné. Stavba se nachází mimo zátopové území.

Návrh koncepce vodohospodářského řešení

Navržená trasa dálnice navazuje na předcházející úsek Džbánov - Litomyšl. Na tomto úseku začíná niveleta dálnice stoupat a stále stoupá v celém úseku Litomyšl - Janov. Stoupání pokračuje dále v délce 3,3 km v následujícím úseku Janov - Opatovec.

V souladu se „Zásadami pro přípravu D35 Ostrov - Staré Město“ jsou důsledně odděleny vody extravilánové od vod z tělesa dálnice. Tuto podmínku se podařilo dodržet

Podél celé trasy vedené v zářezu jsou navrženy zpevněné nadzářezové příkopy na zachycení vody přitékající z extravilánu směrem k dálnici. Nadzářezové příkopy jsou ve vhodných místech převáděny pod obslužnými komunikacemi do nově budovaných suchých nádrží I - IV. Tyto budou transformovat průtok W100 na průtok $0,06 - 0,07 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$. Tyto transformované odtoky budou převáděny na druhou stranu dálnice v rámci stavby mostního objektu nebo propustků. Pod úpatím svahu dálnice budou vybudovány zasakovací příkopy pro zasáknutí těchto odtoků.

Do nadzářezových příkopů budou zaústěny též stávající meliorace pozemků nad dálnicí.

Dešťové vody z povrchu vozovky jsou zachycovány středovou dešťovou kanalizací a přes dálniční retenční nádrže odváděny dále směrem k vodoteči. Retenční nádrže jsou navrženy na zachycení deště s četností výskytu 1 x za 5 let a době trvání 120 a více minut. Odtok z nádrží je odváděn pročištěnými a opevněnými stávajícími vodotečemi v nezbytné délce i rozsahu.

Úsek km 52,300 - 55,950

Dešťové vody z vozovky úseku km 52,300 - 55,950 budou v množství 606 l/s předány do dálniční kanalizace navazujícího úseku Džbánov — Litomyšl.

Povrchové vody z úseku km 52,500 – 53,400 jsou patním příkopem odvedeny do suché retenční nádrže I. Z retenční nádrže bude voda odváděna řízeným odtokem ve výši 70 l/s směrem k podchodu tělesa dálnice (SO 07-205) a dále do zasakovacích příkopů.

Povrchové vody z úseku km 53,400 – 53,950 jsou patním příkopem odvedeny do suché retenční nádrže II. Z retenční nádrže bude voda odváděna řízeným odtokem ve výši 70 l/s směrem k podchodu tělesa dálnice (SO 07-206) a dále do zasakovacích příkopů.

Povrchové vody z úseku km 53,950 – 55,400 jsou nadzářezovým příkopem odvedeny do suché retenční nádrže III. Z retenční nádrže bude voda odváděna řízeným odtokem ve výši 70 l/s směrem k podchodu tělesa dálnice (SO 07-207) a dále do zasakovacích příkopů.

Úsek km 55,950 – 58,195

Dešťové vody z vozovky úseku km 55,950 – 57,609 budou dešťovou kanalizací odvedeny do km 55,950 a odtud směrem ke Končinskému potoku. V místě, kde dálniční dešťová kanalizace opouští těleso dálnice je navržena dešťová usazovací nádrž DUN1. Přírodní prohlubeň u polní cesty poblíž statku bude využita k vybudování suché retenční nádrže 5. Z retenční nádrže bude voda odváděna řízeným odtokem ve výši 20 l/s směrem ke Končinskému potoku. Pod úpatím svahu bude v údolní nivě vybudován zasakovací příkop pro zasáknutí malých odtoků, zejména v zimním období, kdy mohou obsahovat chloridy ze

zimního posypu. Objem záchytného prostoru je cca 100 m³. Při vyšších průtocích bude voda pozvolna odtékat do levostranného přítoku Končinského potoka.

Povrchové vody z extravilánu nad dálnicí D35 až do km ca 57,00 budou zachyceny nadzářezovým příkopem, kterým budou odtékat dále do suché retenční nádrže IV. Z retenční nádrže bude voda odváděna řízeným odtokem ve výši 60 l/s směrem k podchodu tělesa dálnice (SO 07-208) a dále do zasakovacích příkopů.

Povrchové vody z úžlabí v km 57,04 (velikost povodí cca 6,0 ha) nelze samospádem odvést mimo těleso dálnice. Vody budou svedeny do kalové jímky v nejnižším bodě nadzářezového příkopu. Odtud bude vyvedeno potrubí do svahu zářezu dálnice a dále sklu zem do patního příkopu dálnice. Vody z patního drénu dálnice budou svedeny do suché retenční nádrže IV.

Povrchové vody z úseku km 57,2 - 58,0 jsou nadzářezovým příkopem odvedeny až k podchodu pro zvěř v km 57,97 (SO 07-202). Zde budou převedeny příkopem na druhou stranu dálnice a dále příkopem do km 58,020 do rigolového lapače a dále napojeny do stoky "B".

Technické řešení odvodnění dálnice D35

Ve středovém pásu dálnice je umístěna dešťová kanalizace. Kanalizační šachty jsou umístěny v prostoru 0,75 m na každou stranu od osy dálnice. Vzdálenost mezi šachtami vyplývá z požadavku na zapojení uličních vpustí do šachet. Uliční vpusti jsou umístěny v monolitickém žlábkovém umístěném při kraji odvodňované plochy. V přímé trase jsou žlábkové při krajích vozovky. U trasy v oblouku přibude další žlábek u středového pásu. V nejnižších položených místech kanalizace a po vzdálenosti cca 1,0 km jsou navrženy stavítkové šachty, umožňující uzavření kanalizace v případě havárie, popřípadě lze tyto použít na propláchnutí kanalizace.

Pro ochranu silničních svahů v zářezu před vodní erozí jsou nad hranou svahu navrženy zpevněné nadzářezové příkopy dimenzované na průtok vody Q₁₀₀. Tyto příkopy zachycují extravilánovou

srážkovou vodu přitékající po terénu k dálnici a odvádějí jí podél zářezového tělesa do retenčních nádrží. Tato úžlabí budou upravena. Jejich koryto bude kapacitně navrženo na průtok Q_{100} . Dno a stěny koryta budou zpevněny. Dle potřeby budou v korytě zřízeny stabilizační prahy. Na trase budou směrové oblouky o poloměru $r_{min} = 10$ m.

V místech, kde dálniční kanalizace opouští dálnici jsou navrženy dešťové usazovací nádrže s koalescenčním filtrem. Tyto nádrže zachytí větší část splavenin přinášených kanalizací (posypový materiál, ropné úkapy a pod.). Případné úkapy ropných látek jsou zachyceny nornou stěnou a následně i osazeným koalescenčním filtrem. Pro případ přívalových dešťů jsou nádrže opatřeny obtokem, který zabrání strhávání zachycených ropných látek zvýšeným průtokem.

Retenční nádrže jsou navrženy v místech terénních depresí, v místech přístupných z komunikace stávající či překládané, případně z polní cesty. Retenční nádrže jsou navrženy jako suché poldry s řízeným odtokem. Nádrže jsou dále vybaveny bezpečnostním přelivem přes opevněnou korunu hráze.

Zpracovatelé:

*Jednotlivé odstavce a kapitoly byly
vypracovány příslušnými specialisty
zpracovatelského týmu projektantů*

červen 2019

Konečná úprava: Ing. Juraj Kolcun

Přílohy:

- Hydrologické a hydrotechnické výpočty