Praha dne 18. listopadu 2025
Č. j.: MZP/2025/710/1003
Vyřizuje: Ing. Páclová Imlaufová
Tel.: 267 122 884
E–mail: lucie.paclova@mzp.gov.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále také jen „závazné stanovisko")

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon")

Závazná část

Název záměru:	**D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění**
Kapacita (rozsah) záměru:	Zkapacitnění dálnice D11 ze stávajícího čtyřpruhového uspořádání v kategorii D26,5/120 na šestipruhové uspořádání v kategorii D33,5/130. Řešený úsek D11 začíná v MÚK Jirny (km 7,3) a končí před lanovým mostem přes řeku Labe západně od Poděbrad (km 40,1). Celková délka řešeného úseku je cca 32,8 km. V rámci rozšíření dálnice se dále počítá s doplněním a úpravou protihlukových stěn. Součástí záměru je i modernizace odvodnění dálnice včetně realizace technických objektů na ochranu vod (retenční a sedimentační nádrže, kanalizační stavítka, norné stěny apod.). Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě.
Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:	Bod 47, kategorie I (Dálnice I. a II. třídy)
Umístění záměru:	kraj: Středočeský obec: Jirny, Nehvizdy, Vyšehořovice, Mochov, Bříství, Vykáň, Kounice, Velenka, Chrást, Hradištko, Poříčany, Třebestovice, Milčice, Sadská, Kostelní Lhota, Písková Lhota, Vrbová Lhota, Poděbrady, Oseček

k. ú.: Jirny, Nehvizdy, Vyšehořovice, Mochov, Bříství, Vykáň, Kounice, Velenka, Chrást u Poříčan, Hradištko u Sadské, Poříčany, Třebestovice, Milčice u Peček, Sadská, Kostelní Lhota, Písková Lhota u Poděbrad, Poděbrady, Oseček

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic s. p.

IČ oznamovatele: 65993390

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

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

k záměru

„D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění"

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

1) V rámci podrobných zásad organizace výstavby (dále také jen „ZOV") zapracovat následující opatření pro výstavbu záměru ve vztahu k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo:

   a) Zpřesnit nároky na staveništní dopravu včetně provizorních příjezdových cest a stanovit požadavky na objízdné trasy.

   b) Zapracovat opatření pro eliminaci hlukového zatížení a uplatňovat obecně platná pravidla pro snižování hlukové zátěže (např. řešení přepravních tras s důrazem na vedení stavební mechanizace mimo zástavbu obcí, umístění zařízení staveniště s ohledem na zástavbu apod.).

c) Zapracovat opatření pro eliminaci prašnosti (vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší prašností, umístění zařízení staveniště a deponií s ohledem na zástavbu obcí atd.).

d) Zapracovat požadavek na vypínání zbytného osvětlení staveništ v noci a v době mimo pracovní dobu. Svítidla směrovat přímo na místo, kde se pracuje, aby žádné světlo neuniklo do okolí.

e) V případě souběhu výstavby záměru s výstavbou vysokorychlostní tratě Praha – Běchovice – Poříčany (dále také jen „VRT") zajistit důslednou koordinaci výstavby obou staveb.

2) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury:

a) Upřesnit trvalý a dočasný zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF") s cílem jeho minimalizace.

b) Zpracovat návrh plánu rekultivace ploch dočasných záborů ZPF, který bude předložen ke schválení příslušnému orgánu ochrany ZPF.

c) Předložit podrobný pedologický průzkum za účelem stanovení optimálního využití svrchních kulturních vrstev půdy, stanovení předepsané skrývky ornice, ale i stanovení mocnosti přechodných horizontů a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin, který bude mj. sloužit jako podklad pro odnětí ze ZPF.

3) V rámci navazující projektové přípravy, jako podklad pro dokumentaci pro povolení záměru, prověřit možnost vybudování přemostění dálnice D11:

a) V úseku Mochov – Bříství (cca km 16,88).

b) V úseku Bříství – Poříčany (cca km 19,27).

Návrhy přemostění dálnice konzultovat s obcí Bříství. Na základě výsledků jednání přemostění následně realizovat (zapracovat do projektu stavby).

4) V rámci navazující projektové přípravy, jako podklad pro dokumentaci pro povolení záměru:

a) Prověřit možnost úpravy prostoru pod dálničním mostem v km 32,8 přes řeku Výrovku tak, aby bylo možné zde zajistit bezpečnou a bezbariérovou průjezdnost cyklistů po levém břehu řeky v rámci plánované cyklostezky po bermě řeky Výrovky mezi obcemi Pečky – Kostelní Lhota – Hořátev.

b) Prověřit a na základě závěrů realizovat i další logická propojení území na obou stranách dálnice pro pěší, cyklisty a pro zajištění přístupů na pozemky.

c) Navrhnout přetrasování turistické trasy (zelená) vedené od km 39,64 podél pravého okraje dálnice.

5) V průběhu navazující projektové přípravy stavby, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zajistit koordinaci se stavbou VRT tak, aby byla zajištěna průchodnost kříženého úseku biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců 289 Velenka.

6) V rámci navazující projektové přípravy, jako podklad pro dokumentaci pro povolení záměru, za účelem zprůchodnění kritického úseku biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců 289 Velenka v úseku mezi km 21,5 až 22,4 alternativně prověřit:

   a) Rozšíření dálničního mostu přes silnici III/3308 v km 21,8 o další mostní pole.

   nebo

   b) Výstavbu nového ekoduktu přes stávající dálniční zářez kolem km 22,2.

   Zvolené řešení následně realizovat (zapracovat do projektu stavby).

7) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, aktualizovat ve vazbě na aktualizované zásady organizace výstavby hlukovou studii pro období výstavby a provozu dle následujících požadavků:

   a) Hlukovou studii pro období provozu zpracovat na základě aktuálního dopravního modelu a konkrétních technických parametrů záměru. V rámci hlukové studie upřesnit návrh protihlukových opatření a tyto případně doplnit tak, aby bylo zajištěno splnění hygienických limitů hluku.

   b) V rámci hlukové studie pro období výstavby navrhnout opatření pro snížení hlukové zátěže z výstavby (např. specifikace časového omezení nejhlučnějších stavebních činností v průběhu dne i v průběhu roku, využití mobilních protihlukových opatření, vhodná organizace staveniště, stanovení maximálních intenzit staveništní dopravy na veřejné komunikační síti). V případě souběhu výstavby záměru s výstavbou VRT opatření pro snížení hlukové zátěže z výstavby obou staveb důsledně koordinovat.

   c) V případě souběhu výstavby záměru s výstavbou VRT vyhodnotit kumulativní vlivy obou staveb a navrhnout příslušná opatření k zajištění hygienických limitů pro hluk a minimalizaci hlukové zátěže. Tato opatření koordinovat s navrženými stavebními postupy při výstavbě VRT (např. vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší hlučností, pro staveništní dopravu využívat plochy staveniště obou staveb apod.).

   d) V případě vedení staveništní dopravy po komunikacích s bezprostředně navazující zástavbou zvážit a případně dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví navrhnout potřebu provedení geotechnického posouzení těchto objektů a provedení monitoringu vibrací.

8. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, aktualizovat ve vazbě na aktualizované zásady organizace výstavby rozptylovou studii pro období výstavby a provozu dle následujících požadavků:

   a) Komplexně zhodnotit imisní situaci v okolí trasy na základně aktuálního dopravního modelu a upřesněného technického řešení.

b) Ve vazbě na aktualizované zásady organizace výstavby, vymezení příjezdových tras a aktualizovaného dopravního modelu zpracovat návrh opatření k minimalizaci vlivů na ovzduší v průběhu výstavby.

c) V případě souběhu záměru s výstavbou VRT vyhodnotit kumulativní vlivy obou staveb a navrhnout opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů na ovzduší. Tato opatření koordinovat s navrženými stavebními postupy při výstavbě VRT (např. vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší prašností, realizovat opatření k omezení prašnosti na obou stavbách, umístění zařízení staveniště a deponií s ohledem na zástavbu obcí atd.)

9. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat projekt aplikace systémů řízení dopravy, za účelem zajištění plynulosti dopravy a minimalizace vzniku dopravních kongescí.

10. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zapracovat následující opatření ve vztahu k ochraně klimatu a předcházení dopadům klimatických změn:

    a) Maximalizovat rozsah vegetačních výsadeb dřevin (v rámci technických možností projektu a s ohledem na stanovištní podmínky a bezpečnost), s preferencí zapojených pásů dřevin v blízkosti komunikace a s uplatněním půd s vyšším obsahem organické hmoty.

    b) Řešit zajištění dostatečného přísunu vody na zálivku vegetace pro případ dlouhodobého sucha – uplatnit prvky pro záchyt dešťových vod a jejich rozvodu k vysazeným porostům (akumulační nádrže, modrozelená infrastruktura), předčištění dešťových vod z komunikace a dalších zpevněných ploch před jejich použitím pro zálivku.

    c) Zpracovat návrh protierozních opatření v prostoru násypů a svahů stavby.

    d) Zohlednit prognózy vývoje klimatu v dlouhodobém časovém horizontu při volbě stavebních materiálů, jedná se zejména o očekávané zvýšení výskytu teplotních extrémů.

11. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum s návrhem monitoringu, a to v koordinaci s projektovou přípravou stavby VRT. Návrh monitoringu povrchových a podzemních vod konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem a s příslušnými správci toků. Monitoring stanovených vodních zdrojů a vodních toků zahájit v dostatečném předstihu před započetím stavby.

12. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpřesnit vodohospodářské řešení stavby na základě výsledků hydrogeologického průzkumu, vsakovacích zkoušek a podrobného zaměření terénu. V rámci vodohospodářského řešení stavby zohlednit následující základní požadavky:

    a) Na vybraných úsecích dálnice, kde to morfologické podmínky umožní, navrhnout retenční nádrže s řízeným odtokem. Parametry nádrží navrhnout tak, aby při kritickém

dešti nedošlo k významnému zhoršení průtokových poměrů recipientů oproti současnému stavu. V místech, kde není možné realizovat kanalizaci s retencí, prověřit návrh vsakovacích příkopů.

b) V km 38,80 – konec úseků zohlednit průchod ochranného pásma vodního zdroje stupně 2a, kde není povoleno vsakování dešťových vod.

c) V km 27,8 až 40,1 zohlednit průchod ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů a přírodních minerálních vod Poděbrady.

d) Zohlednit průchod záplavovým územím. Zpracovat výpočet hladin Q_{100} a provést posouzení v rámci návrhu mostních objektů a prověřit kapacitu propustků.

e) Minimalizovat chloridovou zátěž u méně vodných toků v souvislosti se zimní údržbou dálnice.

f) Návrh odvodnění koordinovat s plánovanou stavbou VRT.

g) Zohlednit havarijní situace spojené s provozem záměru, např. úniky závadných látek typu PHM, olejů, hasebních vod apod. mimo vlastní komunikaci a ostatní zpevněné plochy. Rovněž vzít v úvahu možné úniky závadných látek v souvislosti s rozvíjející se elektromobilní dopravou.

h) Navržené technické řešení odvodnění dálnice projednat se správci vodních toků a zástupci dotčených orgánů státní správy.

13. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, vypracovat povodňový plán pro období výstavby, který bude splňovat náležitosti TNV 75 2931 Povodňové plány. V rámci povodňového plánu zohlednit existenci kritických bodů jako zdrojů nebezpečí povodní z přívalových srážek.

14. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury:

a) Zpracovat detailní migrační studii, která prověří parametry migračních objektů. Přitom respektovat závěry a opatření dílčích podkladových studií (biologický průzkum, rámcová migrační studie).

b) Zpracovat návrh oplocení dálnice s ohledem na přechody migračně významných území v celé její délce a rozpracovat zásady bezpečné prevence vniků velkých savců a způsoby navádění do migračních objektů.

c) Křížení s dotčenými skladebnými částmi regionálního a nadregionálního ÚSES a migračním koridorem chráněných druhů velkých savců řešit s ohledem na požadavky dle metodiky Hlaváč, V. et al. (2020): Doprava a ochrana fauny v České republice.

15. V rámci navazující projektové přípravy, jako podklad pro dokumentaci pro povolení záměru, prověřit následující možnosti optimalizace stávajících migračně nevyhovujících objektů (propustky, mosty) za účelem zmírnění bariérového účinku dálnice (místní migrační trasy) a tato opatření dle výsledků šetření realizovat (zapracovat do projektu stavby):

a) Rozšíření dálničního mostu přes silnici III/2458 Mochov – Kozovazy v km 13,8 o další mostní pole mimo kontakt s tělesem silnice.

b) Optimalizace dálničního mostu přes Výmolu v km 14,1 s oboustrannou bermou podél průtočného profilu v podmostí.

c) Optimalizace dálničního mostu přes Velenský potok v km 22,7 alespoň s úzkou bermou v podmostí.

d) Optimalizace dálničního mostu přes Šemberu v km 26,8 s oboustrannou bermou podél průtočného profilu v podmostí.

e) Optimalizace dálničního mostu přes Milčický potok v km 29,7 s oboustrannou bermou podél průtočného profilu v podmostí.

f) Optimalizace dálničního mostu přes tok Káča v km 33,9 s oboustrannou bermou podél průtočného profilu v podmostí.

g) Náhrada propustku k převedení Sokolečské strouhy v km 37,4 mostním objektem alespoň s úzkou bermou v podmostí.

16. V roce zahájení přípravy území v místě průchodu záměru územím Polabského luhu zajistit aktuální doprůzkum lokality z hlediska výskytu sněženky podsněžníku za účelem případného transferu ohrožených mikropopulací. Výsledky doprůzkumu následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.

17. V jarním období roku plánované výstavby provést aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou. V případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započetím terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazních druhů rostlin jiným způsobem. Výsledky průzkumu následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.

18. Zásahy do dřevin řešit v rámci dokumentace pro povolení záměru následovně:

a) Minimalizovat rozsah kácení mimolesních porostů dřevin a rozsah odlesnění v rámci řešení manipulačních pásů (dočasných záborů) pro výstavbu jen na nezbytně nutnou míru, v dalších stupních projektové přípravy důsledně prověřit reálný odůvodněný minimální rozsah plošného kácení či kácení solitérních jedinců nebo skupin dřevin.

b) Důsledně prověřit nezbytný rozsah dočasných záborů s cílem minimalizovat zásahy do stávajících lesních okrajů podél stávající dálnice a do porostů dřevin při vnější hranici předpokládaného dočasného záboru.

c) Minimalizovat dočasné zábory lesních pozemků a porostů.

d) Vzniklé odlesnění kompenzovat ve smyslu sadových úprav a ozelenění tělesa dálnice.

e) Prověřit odůvodněný rozsah dočasného záboru lesa s tím, že bude uplatněna zásada organizace prací z dálničního pruhu před vytvářením dalších manipulačních pásů při vnější hranici dočasného záboru a nebudou v lesních porostech vytvářeny nové přístupové komunikace ke koridoru výstavby na úkor okolních lesních porostů.

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

20. V průběhu navazující projektové přípravy, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, provést podrobný chiropterologický průzkum pro detailní vyhodnocení míst s vysokou letovou aktivitou netopýrů a s návrhem případných bariér proti kolizím s netopýry. Tento průzkum aktualizovat v roce uvažované výstavby se zaměřením na stromy s výskytem netopýrů a tzv. dutinových hnízdičů. V této souvislosti před vlastní realizací detailněji prověřit rozsah vyvolaného kácení v lesních porostech se vzrostlými listnatými stromy, do kterých může rozšíření dálnice při stávajících okrajích zasahovat, tedy až po vyjasnění rozsahu dočasného záboru v dotčených lesních porostech.

21. Při návrhu úpravy napojení pravé odpočívky Vrbová Lhota respektovat polohu nádrže východně od odpočívky a v rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury rozpracovat detailní postupy ochrany této vodní plochy. Dále zajistit instalaci ochranných zábran z hlediska migrace obojživelníků kolem této vodní plochy před pronikáním jedinců do prostoru staveniště v okolí odpočívky.

22. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat Projekt vegetačních úprav, který bude zahrnovat:

    a) Návrh vegetačních úprav na vybraných místech komunikace k odclonění vizuálního kontaktu mezi obytnou zástavbou a dálnicí s tím, že zeleň bude mít rovněž izolační funkci z hlediska snižování úrovně imisního i hlukového znečištění. Návrh vegetačních úprav bude zohledňovat relevantní připomínky dotčených obcí z hlediska možných ploch pro realizaci vegetačních úprav.

    b) Návrh biologické rekultivace nového tělesa dálnice. V rámci biologické rekultivace zajistit realizaci komplexních sadových úprav (kombinace liniové a skupinové výsadby stromů a keřů) nového tělesa dálnice včetně kvetoucích druhů dřevin, dále podporu rozvoje xerofytních biotopů na svazích budoucích zářezů a násypů po zkapacitnění dálnice a řešit i úkrytové možnosti pro plazy.

    c) Použití původních a stanovištně vhodných dřevin u navržených výsadeb v celém úseku navržené komunikace.

    d) Návrh protierozních opatření.

    e) Návrh následné péče o vysázené dřeviny.

23. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, omezit rozsah dočasného záboru mezi km 18,7 až 18,9 vlevo na minimum z důvodu vyloučení zásahu do ochranného pásma přírodní památky Polabské hůry. V této souvislosti ponechat vnější části porostní skupiny č. 12 dle dendrologického průzkumu (PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Martina Hadravová, 05/2023).
24. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat podrobný Dendrologický průzkum, který bude zahrnovat:
    a) Celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí) a ostatní dendrologické charakteristiky.
    b) Kompenzaci za pokácené dřeviny v podobě odvodů či náhradních výsadeb.
    c) Návrh opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).
25. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat Projekt monitoringu složek životního prostředí pro období před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zahájení zkušebního provozu záměru, který bude zahrnovat minimálně:
    a) Biomonitoring (pro fázi před zahájením výstavby, v průběhu výstavby (především v době zemních prací) a pro fázi zkušebního provozu (alespoň jeden ucelený rok po zahájení zkušebního provozu), a případně i po uvedení stavby do trvalého provozu (pokračování monitoringu v dalším cyklu, např. za dalších pět let po zahájení zkušebního provozu), pokud bude na základě výsledků monitoringu po zahájení zkušebního provozu pokračování monitoringu opodstatněné (např. z důvodů mortality a migrace živočichů apod.).
    b) Monitoring povrchových a podzemních vod (zahájení monitoringu stanovených vodních zdrojů a vodních toků navrhnout v dostatečném předstihu před započetím stavby, rozsah a četnost monitoringu povrchových a podzemních vod projednat s místně příslušným vodoprávním úřadem a s příslušnými správci toků, viz též podmínka č. 11).
    c) Monitoring hluku (provedení autorizovaného měření hluku navrhnout pro fázi před zahájením výstavby a poté ve zkušebním provozu stavby, kterým bude doloženo dodržení hygienického limitu hluku u okolní zástavby, případně to, že nedošlo k nárůstu již nadlimitních hodnot; rozsah a četnost monitoringu hluku projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví).
    d) Případně i monitoring vibrací (viz též podmínka č. 7 d, rozsah a četnost případného monitoringu vibrací projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví).

    Projekt monitoringu bude u všech sledovaných složek obsahovat také způsob hodnocení výsledků monitoringu a návrh opatření pro napravení případných zjištěných nedostatků či nadlimitních negativních vlivů.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

26. Na území všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, dodržovat následující opatření:
    a) V průběhu stavby zde nezřizovat žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů.
    b) Neskladovat zde žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje).
    c) Prostor všech významných krajinných prvků nenarušovat pojížděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby.
27. Zajistit po dobu výstavby biologický (ekologický) dozor stavby odborně způsobilou osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a další opatření).
28. Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na faunu, floru a ekosystémy v etapě výstavby dodržovat následující opatření:
    a) Kácení dřevin a odlesnění provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1. 10. až 31. 3. běžného roku). Dřeviny v blízkosti stavby, které nebudou určeny ke kácení, ochránit po čas výstavby dle ČSN 83 9061 – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
    b) Skrývky a přípravu území přednostně orientovat do druhé poloviny vegetačního období nebo do období vegetačního klidu (od poloviny září běžného toku do konce března běžného roku).
    c) Důsledně zajistit biologickou rekultivaci všech prostorů zasažených stavebními pracemi, včetně tlumení invazních druhů rostlin.
    d) V době výstavby chránit vzrostlé stromy na lesních pozemcích (při průchodu lesními porosty) při okrajích reálného dočasného záboru poblíž staveniště proti poškození těžkou mechanizací.
29. V případě narušení stávající meliorační soustavy provést její rekonstrukci tak, aby byla zajištěna její funkčnost.
30. Obyvatele v předstihu seznamovat s termíny a délkou jednotlivých etap výstavby. Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby (zejména porušování kázně, provádění hlučných operací o víkendech, svátcích, brzkých ranních a pozdních večerních hodinách apod.). Nápravu zjednat ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodlení.

31. Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na akustickou situaci v etapě výstavby dodržovat následující opatření:
    a) Stabilní stavební mechanismy se zvýšenou hlučností umísťovat do krytých přístřešků (elektrocentrála, kompresor, cirkulárka).
    b) Hlučné stavební práce v blízkosti chráněné zástavby provádět v pracovní dny v době od 7:00 do 18:00 hodin a mimo dny pracovního klidu.
    c) Veškeré stavební práce provádět tak, aby nebyly zbytečně generovány nadměrné hladiny hluku. Všichni pracovníci budou v tomto smyslu podrobně proškoleni. O školení bude pořízen zápis.
32. Uplatňovat opatření pro eliminaci prašnosti (především výskytu PM_{10} a $PM_{2,5}$) uvedená v Metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019). Zejména se jedná o následující opatření:
    a) Organizačními opatřeními zajišťovat minimalizaci aktivních ploch, které jsou zdrojem prašnosti, a při nepříznivých klimatických podmínkách (v době delšího sucha a překračuje-li rychlost větru 5 m/s) zajistit skrápění těchto ploch.
    b) Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, použít jutové plátno, mulče či aplikaci jiných řešení pro zvýšení soudržnosti povrhu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit.
    c) Dopravu sypkých a prašných materiálů zajišťovat cisternami nebo zakrytými vozidly.
    d) Minimalizovat délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy).
    e) Neprovádět odkrývku celého povrchu najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě stavby.
33. Zajistit pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečistění půdního, resp. horninového prostředí.
34. Zajistit ochranu neregistrovaných drobných staveb (kapličky, křížky, památníky apod.) a v případě potřeby je přemístit.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

35. Pro zimní údržbu používat soli s minimálním obsahem těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků pro minimalizaci kontaminace půd v okolí silnice.
36. Oplocení dálnice D11 udržovat funkční v celé délce posuzovaného úseku.
37. V případě instalace nového osvětlení nebo rekonstrukce současného osvětlení postupovat v souladu s metodickým pokynem MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění ze dne 29. září

2023, č.j. MZP/2023/710/2146 a technickou normou ČSN 36 0459 o omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.

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

38. Zajistit monitoring stavu výsadby a následnou řádnou péči (údržbu) o veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby po dobu 5 let od jejich realizace (výsadby), včetně průběžných výchovných a zdravotních zásahů a náhrady odumřelých či neperspektivních jedinců novými.

39. Před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zahájení zkušebního provozu záměru realizovat monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku, a případně monitoring vibrací) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí (viz též podmínka č. 25). V případě, že monitoring životního prostředí prokáže nadlimitní negativní vlivy související s provozem stavby, neprodleně zahájit opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření, dodatečná opatření na ochranu podzemních vod apod.).

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice D11 ze čtyřpruhového uspořádání D26,5/120 na šestipruhové uspořádání D33,5/130. Celková délka řešeného úseku je 32,8 km. Potřebnost provedení stavby je vyvolána zvyšující se intenzitou dopravy a rovněž vedením alternativní trasy D1 na Moravu (v souvislosti s dostavbou D35) využívající úsek D11 Praha – Hradec Králové.

Řešený úsek D11 začíná v MÚK Jirny (km 7,3) a končí před lanovým mostem přes řeku Labe západně od Poděbrad (km 40,1). Záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení řešen invariantně.

Zkapacitnění dálnice D11 vyvolá úpravu MÚK, všech křižujících komunikací, mostních objektů, propustků a přeložek souběžných účelových komunikací. Dále dojde k úpravám stávajících protihlukových stěn a návrhu nových. Součástí záměru je rovněž odpojení a napojení odpočívek Bříství a Vrbová Lhota. Zbylé dvě odpočívky v km 12,20 - 12,60 a km 18,95 – 19,15 budou zrušeny a rekultivovány. Realizací záměru dojde ke zlepšení dopravních parametrů dálnice D11 a ke zvýšení bezpečnosti provozu. V souvislosti se zkapacitněním posuzovaného úseku D11 je předložena i modernizace odvodnění dálnice včetně realizace technických objektů na ochranu vod. Umístění záměru je dáno stopou stávající dálnice D11 a přilehlými plochami, do kterých se bude záměr rozšiřovat.

Částečně v souběhu s dálnicí D11 je mezi obcí Jirny a Sadskou jižně od dálnice plánována vysokorychlostní trať Praha – Běchovice – Poříčany zajišťovaná Správou železnic, s. o. Proto jsou v dokumentaci EIA vyhodnoceny také kumulativní, případně synergické vlivy záměru se stavbou VRT.

Záměr „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění" naplňuje dikci bodu 47, kategorie I (Dálnice I. a II. třídy) přílohy č. 1 k zákonu. K provedení zjišťovacího řízení bylo na Ministerstvo životního

prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP") dne 23. 2. 2022 předloženo oznámení záměru zpracované Ing. Jitkou Krejčovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti čj. 38487/ENV/08, rozhodnutí o prodloužení autorizace čj. MZP/2022/710/2070). Oznámení bylo následně v dílčí části oznamovatelem upraveno, finální verze byla na MŽP předložena dne 7. 3. 2022.

Dopisem ze dne 10. 3. 2022 MŽP rozeslalo oznámení dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Téhož dne bylo oznámení zveřejněno na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předloženému oznámení záměru, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. Informace o oznámení byla na úřední desce Středočeského kraje zveřejněna dne 16. 3. 2022, termín pro zaslání vyjádření k oznámení uplynul dne 15. 4. 2022. K oznámení záměru se v zákonné lhůtě vyjádřilo celkem 11 subjektů ze strany dotčených územních samosprávných celků (dále také jen „DÚSC"), 7 subjektů ze strany dotčených orgánů (dále také jen „DO"), 1 zástupce ostatních subjektů, 1 zástupce dotčené veřejnosti a 5 odborů MŽP. Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 1 vyjádření DO, ve kterém však nebyly uplatněny žádné zásadní připomínky ani požadavek na další posuzování záměru dle zákona. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad podle § 6 odst. 6 zákona nepřihlíží. Zmíněná vyjádření byla poskytnuta oznamovateli k využití při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace"). Dne 9. 8. 2022 vydalo MŽP k záměru závěr zjišťovacího řízení, ve kterém na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádřeních dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti, dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona stanovilo oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla dne 20. 12. 2023 na MŽP předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zpracovaná Ing. Jitkou Krejčovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace EIA"). V dokumentaci EIA a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to jak ve fázi přípravy a realizace, tak provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace EIA byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení vlivů jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Přílohami dokumentace EIA jsou kromě grafických výkresů i následující odborné studie: Hluková studie (PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Tomáš Kozel, 07/2023), Rozptylová studie (PRAGOPROJEKT, a.s., Mgr. Petr Dombrovský, 06/2023), Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Robert Polák, červenec 2023), Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (RNDr. Milan Macháček, květen 2023), Dendrologický průzkum (PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Martina Hadravová, 05/2023), Hydrogeologický posudek (AQH s.r.o., RNDr. Ondřej Jäger, duben 2023), Studie vlivů na krajinný ráz (Ing. arch. Jiří Kupka, Ph.D., květen 2023), Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Jan Karel, 05/2023) a Rámcová migrační studie (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2023). Dokumentace EIA obsahuje v samostatné příloze rovněž vypořádání obdržených vyjádření k oznámení záměru a adekvátním

způsobem reaguje na požadavky uvedené v závěru zjišťovacího řízení. Na vyžádání zpracovatele posudku poskytl oznamovatel v souladu s § 9 odst. 6 zákona dne 12. 4. 2024 rovněž Vodohospodářské řešení stavby (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2023), které sloužilo jako podklad pro zpracování dokumentace EIA.

Z hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví spojené se záměrem byly v dokumentaci EIA vyhodnoceny jako přijatelné. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Z provedeného posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví, které je součástí dokumentace EIA, plyne, že realizace záměru nezpůsobí navýšení rizika, které by bylo významné ve smyslu ohrožení zdraví. Za hlavní faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, je označen hluk a znečištění ovzduší především ve fázi realizace stavby. Při přijetí navržených opatření budou tyto negativní vlivy akceptovatelné. Zároveň se jedná o dočasné zhoršení, které odezní po ukončení výstavby.

Z provedeného posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví dále vyplývá, že z hlediska expozice hluku nebude realizace záměru s protihlukovými opatřeními v celkovém hodnocení příčinou významného zvýšení zdravotních rizik. Jak vyplývá z provedeného hodnocení, vlivem změn v hlukové zátěži ze silniční dopravy byl vypočten nárůst silně obtěžovaných obyvatel i počet obyvatel silně rušených při spánku v řádu desítek. V případě zvýšení výskytu ischemické choroby srdeční (ICHS) vlivem hlukové zátěže se změna vlivem hodnoceného záměru pohybuje pod hranicí jednoho případu za rok v celé dotčené populaci. V kumulaci se záměrem VRT dochází již jen k málo významnému nárůstu výskytu jednotlivých účinků. Z vyhodnocení účinků hlukové zátěže ze železniční dopravy v zájmovém území vyplývá, že počet silně obtěžovaných obyvatel i počet obyvatel silně rušených při spánku se ve výpočtové oblasti pohybuje v řádu nižších desítek. V tomto případě se jako dominantní ukazuje vliv provozu na VRT, kdy v kumulaci s tímto záměrem se počet silně obtěžovaných obyvatel pohybuje v řádu nižších stovek a počet obyvatel silně rušených při spánku v řádu vyšších desítek. V případě hluku ze silniční dopravy je zvýšení míry jednotlivých účinků vlivem kumulace se záměrem VRT jen málo významné a celkovou míru výskytu účinků v dotčené oblasti příliš neovlivní.

Z hlediska vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví lze vlivem realizace záměru předpokládat v prostoru stávající zástavby u většiny sledovaných účinků pouze mírný nárůst zdravotního rizika. Na základě provedeného hodnocení kumulativních vlivů záměru se záměrem VRT lze dále konstatovat, že změny ve vypočtených hodnotách zdravotního rizika jsou jen málo významné a v žádné části výpočtové oblasti nepředstavují vlivy významné ve smyslu ohrožení zdraví.

Provozem záměru dojde k mírnému nárůstu emisí a tím zatížení ovzduší v nejbližším okolí D11 a přivaděčů, kde dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy. Naopak zlepšení situace lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže (I/12, II/611). Z provedených modelových výpočtů pro výhledový a výchozí stav a z porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že vlivem realizace záměru nedojde u nejbližší obytné zástavby k překračování imisních limitů pro žádnou

ze sledovaných imisních charakteristik. Průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu jsou v dotčeném území v současné době na hranici imisního limitu, nicméně zde je třeba dodat, že silniční doprava v případě benzo(a)pyrenu nepatří mezi největší znečišťovatele ovzduší (mezi ty patří především lokální topeniště v oblasti s obytnou zástavbou). Z hlediska snižování úrovně znečištění ovzduší se pozitivně projeví návrh vegetačních úprav na D11. Vlivy výstavby budou dočasné, lokální, při dodržování ochranných opatření bez významného negativního vlivu. Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru hodnoceny jako neutrální až mírně negativní, což je dáno mírným zvýšením produkce emisí skleníkových plynů. Vlivy záměru jsou z hlediska velikosti vlivu na ovzduší a klima ve fázi provozu v dokumentaci EIA celkově hodnoceny jako malé a z hlediska významnosti vlivu jako málo významné. Stavba bude mít v celkovém kontextu akceptovatelný vliv na ovzduší, a to především díky odvedení tranzitní dopravy mimo obce Sadská až Poděbrady na předmětnou rozšířenou dálnici D11.

Vlivem zprovoznění záměru lze v hodnoceném území očekávat změnu akustické situace. Zlepšení akustické situace se očekává podél silnic II/611 a I/12, kde dopravní prognóza indikuje pro stav po zkapacitnění dálnice pokles dopravního zatížení až o několik tisíc vozidel za den. Naopak zhoršení akustické situace lze očekávat v okolí D11 a v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy (např. I/38). Dle dokumentace EIA dosahují hodnoty hluku ze samotného zkapacitnění u nejbližší obytné zástavby ve variantě s navrženými protihlukovými stěnami do 60,3 dB v denní a do 57,8 dB v noční době. Po realizaci protihlukových stěn tak budou hygienické limity hluku v okolí nejbližší obytné zástavby (68/58 dB v denní/noční době) v území plněny.

Z hlediska vlivů vibrací, světelného znečištění, zápachu či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Ve vztahu k povrchovým a podzemním vodám nebude v případě dodržení stanovených opatření výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí. Hladina podzemní vody je dle dokumentace EIA v současné době zaklesnuta pod niveletou stávající dálnice D11. Plánované zkapacitnění představuje rozšíření zářezů do stran o vzdálenost v průměru 5 m za dodržení úrovně stávajícího výškového vedení. Rozšíření v žádném uvedeném zářezu nezasáhne pod hladinu podzemní vody a nenaruší tak stávající režim podzemní vody. Vydatnost studní nebude ohrožena. Oproti současnému stavu bude v některých úsecích v rámci zkapacitnění vybudována kanalizace svádějící vody zachycené na vozovce. Proto je výsledný stav z hlediska ochrany kvality podzemní vody vůči výchozímu stavu mnohem příznivější. V širším okolí řešeného úseku dálnice D11 je 6 ochranných pásem vodních zdrojů a ochranné pásmo léčivého zdroje. Vzhledem ke skutečnosti, že stavba nezasahuje pod hladinu podzemní vody, není vydatnost zdrojů ohrožena. Snížení vydatnosti následkem zmenšení plochy povodí je vzhledem k plošné velikosti liniové stavby zanedbatelné. V rámci podmínek tohoto stanoviska je zároveň zakotven požadavek na provádění kontrolního monitoringu povrchových a podzemních vod.

Zábor ZPF a PUPFL je předem daný vlastním umístěním a charakterem stavby (zkapacitnění stávající dálnice) a je v dokumentaci EIA hodnocen jako akceptovatelný. V souvislosti s plánovaným rozšířením D11 se předpokládá celkový trvalý zábor půdy 26,4 ha,

z toho trvalý zábor ZPF tvoří 81 % celkových záborů, zábor PUPFL tvoří 15 % z celkového záboru, zbytek tvoří pozemky s kulturou „ostatní plochy".

Vliv záměru na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) je v dokumentaci EIA hodnocen jako únosný a přijatelný. V trase záměru dochází k významnějším zásahům do mimolesních porostů dřevin rostoucích po obou stranách dálničního tělesa, které budou kompenzovány v rámci vegetačních úprav. Lokálně jsou dotčeny i cennější přírodní biotopy, dochází ke křížení skladebných prvků ÚSES. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů nejsou dotčeny lokality s centrem jejich výskytu. Zvláště chráněná území nebudou záměrem přímo dotčena. Záměr liniové stavby, která krajinu obecně fragmentuje, je řešen s důrazem na zlepšení současného stavu a zajištění migrační průchodnosti územím jak pro velké savce, tak i pro plazy a obojživelníky.

Záměr dle dokumentace EIA nepředstavuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu řešeného území. Zkapacitnění stávající dálnice D11 (rozšíření zemního tělesa) nevnese do území nové znaky, ani nebude znamenat změnu významu a zastoupení jednotlivých znaků krajinného rázu. Změnou záměru dojde především k posílení stávajícího (negativního či neutrálního) znaku, nicméně změna či snížení krajinného rázu nebude výrazná. Záměr posiluje negativní působení stávající trasy dálnice na Přírodní park Kersko – Bory, nicméně z hlediska hodnot přírodního parku jako takového, které vedly k jeho vyhlášení, je vliv záměru slabý.

V ostatních vlivech na životní prostředí jsou vlivy záměru dle dokumentace EIA plně akceptovatelné nebo se prakticky neprojeví. Z hlediska přeshraničních vlivů nebyly zjištěny žádné vlivy, které by se mohly negativně projevit.

V rámci předložené dokumentace EIA nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Významné negativní vlivy posuzovaného záměru byly v dokumentaci EIA vyloučeny u všech hodnocených složek životního prostředí. Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy záměru nebudou představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví přijatelný.

Dopisem ze dne 10. 1. 2024 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce dotčeného kraje. Informace o dokumentaci EIA byla na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje zveřejněna dne 12. 1. 2024. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 12. 2. 2024.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 21 vyjádření, z toho 7 vyjádření DÚSC (Středočeský kraj, město Poděbrady, město Sadská, městys Nehvizdy, obec Kostelní Lhota, obec Oseček a společné vyjádření 11 obcí – obec Bříství, obec Hradištko, obec Chrást, obec Kostelní Lhota, městys Kounice, obec Mochov, obec Písková Lhota, obec Poříčany, obec Třebestovice, obec Velenka, obec Vykáň), 7 vyjádření dotčených orgánů (Krajský úřad Středočeského kraje, Městský úřad Poděbrady, Městský úřad Nymburk, Městský úřad Lysá nad Labem, Městský úřad Český Brod, Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav,

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze), 7 vyjádření odborů MŽP (odbor ochrany vod, odbor ochrany ovzduší, odbor adaptace na změnu klimatu, odbor geologie, odbor politiky ochrany klimatu, odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje, odbor výkonu státní správy I). Vyjádření veřejnosti nebylo doručeno. Obdržená vyjádření obsahovala především připomínky týkající se zohlednění kumulativních vlivů a koordinace se záměrem výstavby VRT, kvality hlukové studie a návrhu protihlukových opatření, opatření na ochranu ovzduší, vegetačních úprav okolí dálnice, migračních objektů apod. Obdržená vyjádření obsahovala rovněž upřesnění či formulaci podmínek, které je třeba dodržet v případě realizace záměru. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci, která byla MŽP zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek"). Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dopisem ze dne 4. 3. 2024 MŽP pověřilo zpracováním posudku Ing. Radka Přílepka, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti čj. 31547/5291/OPVŽP/02, rozhodnutí o prodloužení autorizace čj. MZP/2022/710/2303). V souladu s § 9 odst. 3 zákona byla zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku stanovena lhůta 60 dní od převzetí dokumentace EIA včetně všech podkladů. Veškeré podklady potřebné ke zpracování posudku byly zpracovateli posudku doručeny dne 7. 3. 2024.

Veřejné projednání dokumentace EIA nebylo v souladu s § 17 zákona konáno vzhledem k tomu, že MŽP neobdrželo k dokumentaci žádné odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti.

Dne 7. 5. 2024 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný Ing. Radkem Přílepkem v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace a s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci EIA, v obdržených vyjádřeních k dokumentaci EIA, doplňujících informací, a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci EIA, dospěl k závěru, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Zpracovatel posudku tedy navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 69 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 12. 6. 2024.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace EIA vyplývá, že negativní vlivy, které by mohly vzniknout v průběhu výstavby (zejména vlivy na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší (zejména prach), půdy, povrchové a podzemní vody, faunu a flóru) a v průběhu provozu na posuzovaném úseku dálnice D11 (zejména vlivy na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší, povrchové a podzemní vody, migraci a krajinný ráz) jsou v potřebném rozsahu eliminovány a při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska budou tyto vlivy akceptovatelné.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace a na základě obdržených vyjádření doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno celkem 69 podmínek pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 3 podmínky stanovují povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace EIA, obdržených vyjádření a podmínky navržené zpracovatelem posudku a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují či blíže specifikují.

Podmínky navržené v návrhu stanoviska v rámci posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah. U řady podmínek dále došlo k jejich technickému zpřesnění, resp. zpřesnění jednoznačnosti jejich interpretace. Podmínky navržené zpracovatelem posudku č. 5, 6, 7, 8, 9 a 10 stanovující požadavky na prověření realizace konkrétních technických opatření byly v tomto závazném stanovisku doplněny o povinnost následného zohlednění výstupů, které z naplnění podmínek vyplývají.

Do tohoto závazného stanoviska nebyly převzaty podmínky č. 52, 55, 56, 58 a 60 navržené v posudku, neboť stanovují povinnosti, které jsou již přímo zakotveny v platných právních předpisech. Jedná se tedy o povinnosti vyplývající z platné legislativy, která pro oznamovatele platí bez ohledu na to, zda dané povinnosti jsou nebo nejsou stanoveny v závazném stanovisku, jejich uvedení v závazném stanovisku by tak bylo nadbytečné.

Podmínky navržené zpracovatelem posudku, které byly tematicky shodné, byly příslušným úřadem v tomto závazném stanovisku pro přehlednost sloučeny. Jedná se o:

- v posudku navržené podmínky č. 2, 3 a 4 navržené za účelem minimalizace vlivů na půdy, které byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 2.

- v posudku navržené podmínky č. 6, 7 a 8 navržené za účelem zvýšení prostupnosti území a ke zmírnění stávajícího bariérového efektu dálnice ve vztahu k pohybu obyvatel v krajině, které byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 4.

- v posudku navržené podmínky č. 14, 15, 16 a 17 navržené za účelem ochrany klimatu a předcházení dopadům klimatických změn, které byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 10.

- v posudku navrženou podmínku č. 21 týkající se odvodnění dálnice, která byla zahrnuta do podmínky č. 12 (pod písmeno h) jako jedno z dalších opatření týkající se vodohospodářského řešení stavby.

- v posudku navržené podmínky č. 23, 24 a 37 navržené za účelem optimalizace migrace v zájmovém území a zajištění zlepšení migračního potenciálu byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 14.

- v posudku navržené podmínky č. 28, 29, 34 a 35 tematicky se prolínající a částečně duplicitní, které byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 18.

- v posudku navržené podmínky č. 33 a 39 navržené za účelem realizace vhodných vegetačních úprav a náhradních biotopů byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 22.

- v posudku navržené podmínky č. 40 a 41 navržené za účelem ochrany významných krajinných prvků, které byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 26. Podmínka č. 40 byla zároveň pro větší přehlednost rozčleněna na body a) a b).

- v posudku navržené podmínky č. 43, 44, 45 a 46 navržené za účelem minimalizace vlivů na faunu, floru a ekosystémy v etapě výstavby, které byly v tomto závazném stanovisku sloučeny do podmínky č. 28.

- v posudku navržené podmínky č. 49, 50 a 53 navržené ta účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby, které byly v tomto závazném stanovisku tematicky sloučeny do podmínky č. 31.

- v posudku navrženou podmínku č. 61, která byla zahrnuta do podmínky č. 1 (pod písmeno d) jako jedno z dalších obecných opatření, které bude zapracováno v rámci ZOV.

- v posudku navržené podmínky č. 68 a 69 navržené za účelem provádění kontrolního monitoringu vlivů záměru na životní prostředí, které byly sloučeny do podmínky č. 39.

Dále v posudku navržená podmínka č. 20 týkající se zajištění funkčnosti meliorací byla přesunuta z podmínek pro fázi přípravy mezi podmínky pro fázi realizace záměru. Podmínka č. 62 navržená v posudku byla v tomto závazném stanovisku přesunuta mezi podmínky pro fázi přípravy záměru (jako součást podmínky č. 25). Podmínka č. 64, která byla zpracovatelem posudku navržena jako podmínka pro fázi provozu záměru, byla v tomto závazném stanovisku přesunuta mezi podmínky pro monitorování a rozbor vlivů. Naopak v posudku navržená podmínka č. 67 týkající se zpracování Projektu monitoringu složek životního prostředí byla přesunuta z podmínek pro monitorování a rozbor vlivů mezi podmínky pro fázi přípravy záměru (nově podmínka č. 25 tohoto stanoviska).

V posudku navržená podmínka č. 47 nebyla do tohoto závazného stanoviska převzata, neboť je duplicitní s podmínkou navrženou v posudku pod č. 40, resp. s podmínkou 26 tohoto závazného stanoviska. V posudku navržená podmínka č. 51 nebyla do tohoto závazného stanoviska převzata, neboť v ní navržené opatření je již stanoveno v rámci podmínek č. 1 a 7 tohoto stanoviska (navržené opatření je zároveň nutné směřovat do fáze přípravy záměru, nikoliv výstavby, jak je navrženo v posudku). Podmínka č. 54 navržená zpracovatelem posudku (aktuálně podmínka č. 32 tohoto stanoviska) byla formulačně upravena, jednotlivé odrážky a) - e) vychází z textu navrženého zpracovatelem posudku (druhý odstavec podmínky č. 54), s tím, že některá opatření byla lépe specifikována v souladu s Metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019).

S ohledem na výše uvedené změny byly podmínky navržené zpracovatelem posudku v tomto závazném stanovisku přečíslovány.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 39 podmínek k minimalizaci, zmírnění, kompenzaci a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru i jeho vlastní realizaci včetně monitoringu a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Podmínka č. 1 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na obyvatelstvo ve vztahu k imisní a hlukové situaci v etapě výstavby související jak se samotnou výstavbou hodnoceného záměru, tak i z hlediska koordinace se stavbou VRT (pokud z hlediska aktuálních harmonogramů dojde k souběhu výstavby). Opatření týkající se osvětlení staveniště (podmínka 1 d) vychází z vyjádření MŽP, odboru politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje k dokumentaci EIA a bylo stanoveno za účelem omezení negativního vlivu umělého osvětlení prostoru stavby, resp. jeho redukování na nezbytně nutnou úroveň s ohledem na bezpečnost.

Podmínka č. 2 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci a kompenzaci potenciálních vlivů záměru na půdy.

Podmínka č. 3 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a z vyjádření obce Bříství (v rámci společného vyjádření obcí) k dokumentaci EIA. Podmínka směřuje ke zvýšení prostupnosti krajiny a ke zmírnění stávajícího bariérového efektu dálnice ve vztahu k pohybu obyvatel v krajině.

Podmínka č. 4 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA, z vyjádření obce Kostelní Lhota k dokumentaci EIA (podmínka 4 a), ze společného vyjádření dotčených obcí k dokumentaci EIA (podmínka 4 b) a částečně z vyjádření obce Oseček k dokumentaci EIA

(podmínka 4c). Podmínka směřuje ke zvýšení prostupnosti území a ke zmírnění stávajícího bariérového efektu dálnice ve vztahu k pohybu obyvatel v krajině.

Podmínka č. 5 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k zajištění průchodnosti biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců 289 Velenka v kritickém úseku mezi km 21,5 až 22,4. Podmínka byla stanovena za účelem vytvoření podmínek k tomu, aby příprava opatření k zajištění migrační prostupnosti biotopu probíhala v předstihu i v koordinaci se stavbou VRT.

Podmínka č. 6 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a rovněž z opatření navržených v rámci Rámcové migrační studie (PRAGOPROJEKT a.s., 05/2023). Opatření jsou zároveň v souladu s požadavky dotčených obcí uplatněných v rámci společného vyjádření k dokumentaci EIA. Podmínka směřuje ke zprůchodnění kritického úseku v rámci biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců v úseku mezi km 21,5 až 22,4. Stávající dálniční most v km 21,8 (křížení silnice II/3308 z Velenky na Chrást) svými parametry prakticky nevyhovuje migračním nárokům těchto savců a představuje tak prvek nadregionálního ohrožení sítě migračních koridorů, protože odděluje jádrové území biotopu v Kerském lese severně od dálnice od prostoru jádrového území biotopu lokalizovaného v lesním komplexu Mračenice jižně od dálnice. V případě zachování světlosti a technických parametrů mostu povede zkapacitnění dálnice k zesílení stávajícího negativního vlivu. Návrh zkapacitnění dálnice představuje možnost nápravy této situace tím, že dojde buď k rozšíření dálničního mostu přes silnici III/3308 v km 21,8 o další mostní pole určené pouze k průchodu migrujících živočichů nebo k návrhu nového ekoduktu přes stávající dálniční zářez kolem km 22,2.

Podmínka č. 7 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem ochrany před hlukem a vibracemi a zajištění splnění hygienických limitů hluku v době výstavby i provozu záměru (i v případě souběhu výstavby záměru s výstavbou VRT).

Podmínka č. 8 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním definovaných změn stavebního řešení a případných legislativních změn z hlediska imisních limitů a změn v imisním pozadí zájmového území (včetně vyhodnocení kumulace s VRT). Podmínka byla stanovena za účelem ochrany ovzduší, snížení prašnosti a zajištění splnění imisních limitů v době výstavby a provozu záměru.

Podmínka č. 9 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů záměru na obyvatelstvo jak z hlediska bezpečnosti provozu (snížení rizika vzniku dopravních nehod), tak vlivů na ovzduší a akustickou situaci.

Podmínka č. 10 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a rovněž z vyjádření dotčených obcí uplatněných k dokumentaci. Podmínka byla stanovena z důvodů predikované změny klimatu (vyšší pravděpodobnost extrémně vysokých teplot, dlouhodobého sucha a výskytu přívalových srážek) a za účelem ochrany klimatu a předcházení dopadům klimatických změn. Podmínka směřuje k zajištění úspěšné realizace vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě. Protierozní opatření spolu s vhodnou výsadbou dřevin přispějí k redukci lokálních vlivů stavby.

Podmínka č. 11 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k detailnímu vyhodnocení vlivu záměru na zdroje podzemních a povrchových vod (v koordinaci s projektovou přípravou stavby VRT). Podmínka byla stanovena za účelem zajištění ochrany podzemních a povrchových vod.

Podmínka č. 12 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a částečně z vyjádření Městského úřadu Poděbrady, odboru životního prostředí. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry, půdy a podzemní vody. Podmínka zároveň reaguje na průchod OPVZ, ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů a přírodních minerálních vod Poděbrady a záplavovým územím.

Podmínka č. 13 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k ochraně před povodněmi, resp. k odvrácení či zmírnění negativních vlivů povodní na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Podmínka č. 14 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA za účelem optimalizace migrace v zájmovém území a zajištění zlepšení migračního potenciálu migračních objektů. Část podmínky týkající se oplocení dálnice (podmínka 14 b) byla stanovena zpracovatelem posudku, vzhledem k tomu, že návrh na oplocení celé délky posuzované dálnice není v dokumentaci EIA dostatečně akcentován. Podmínka 14 b zároveň vychází z vyjádření Městského úřadu Poděbrady, odboru životního prostředí. Upřesnění požadavků na oplocení dálnice v celé délce vychází ze skutečnosti, kdy již stávající dálnice D11 v současnosti významně fragmentuje území a představuje tak výraznou migrační bariéru v území. Stávající dálnice prochází v řešeném úseku relativně plochým terénem, který výrazně omezuje pro účely zkapacitnění dálnice možnost využít konfigurace terénu k zajištění odpovídající konektivity v dotčeném území. Z bezpečnostních důvodů je proto vyžadováno oplocení dálnice podél celé trasy navržené s ohledem na přechody migračně významných území. Zároveň bude posílen význam naváděcích prvků do míst možného překonání dálničního tělesa.

Podmínka č. 15 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a z opatření navržených v rámci Rámcové migrační studie (PRAGOPROJEKT a.s., 05/2023). Opatření jsou zároveň v souladu s požadavky dotčených obcí a města Poděbrady uplatněných k dokumentaci EIA. Podmínka směřuje ke zlepšení migrační prostupnosti mostů a propustků, resp. ke zlepšení parametrů jejich technického migračního potenciálu.

Podmínka č. 16 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a ze skutečnosti, že realizace záměru může být uskutečněna s určitým časovým odstupem od jeho povolení. Podmínka směřuje k zajištění ochrany ohroženého druhu sněženky podsněžníku na území Polabského luhu s ohledem na stav území v roce zahájení výstavby.

Podmínka č. 17 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a ze skutečnosti, že realizace záměru může být uskutečněna s určitým časovým odstupem od jeho povolení. Podmínka byla stanovena za účelem zajištění ochrany flory a vyloučení expanze nepůvodních druhů rostlin s ohledem na stav území v roce zahájení výstavby.

Podmínka č. 18 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci zásahů do lesních porostů a porostů dřevin.

Podmínka č. 19 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a ze skutečnosti, že realizace záměru může být uskutečněna s určitým časovým odstupem od jeho povolení. Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů záměru na faunu a příslušné biotopy s ohledem na stav území v roce zahájení výstavby.

Podmínka č. 20 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací netopýrů. Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů záměru na faunu.

Podmínka č. 21 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA. Podmínka byla stanovena za účelem ochrany vodní plochy u odpočívky Vrbová Lhota (včetně přítomných obojživelníků).

Podmínka č. 22 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA. Podmínka byla stanovena za účelem realizace takových náhradních biotopů, které budou směřovat ke kvalitnímu začlenění navrženého záměru do krajiny (odclonění vizuálního kontaktu mezi obytnou zástavbou a dálnicí) a současnému plnění izolační funkce z hlediska snižování úrovně imisního i hlukového znečištění. Podmínka zároveň směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě (použití původních a stanovištně vhodných dřevin vč. následné péče o vysázené dřeviny, podpora rozvoje xerofytních biotopů na svazích budoucích zářezů a násypů, návrh úkrytových možností pro plazy, návrh protierozních opatření). Podmínka současně vytváří předpoklad pro zohlednění relevantních požadavků dotčených obcí z hlediska možných ploch pro realizaci vegetačních úprav (za účelem snižování úrovně imisního i hlukového znečištění).

Podmínka č. 23 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k vyloučení zásahu do ochranného pásma přírodní památky Polabské hůry.

Podmínka č. 24 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem detailnější identifikace kácených dřevin. Podmínka směřuje k minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně a ke stanovení náhradní výsadby za kácené dřeviny.

Podmínka č. 25 byla stanovena zpracovatelem posudku za účelem zajištění monitoringu jednotlivých složek životního prostředí v rozsahu podle Projektu monitoringu složek životního prostředí pro období před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zahájení zkušebního provozu záměru. Podmínka navržená zpracovatelem posudku byla příslušným úřadem doplněna o případný monitoring vibrací. Příslušný úřad dále také podrobněji specifikoval požadavky na rozsah a četnost monitoringu jednotlivých sledovaných složek životního prostředí a doplnil požadavek na zpracování návrhu případných opatření pro napravení zjištěných nedostatků či nadlimitních negativních vlivů.

Podmínka č. 26 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů záměru na významné krajinné prvky v etapě výstavby.

Podmínka č. 27 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů výstavby záměru na životní prostředí.

Podmínka č. 28 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu, floru a ekosystémy (především lesní porosty), dále k zajištění rekultivace stavbou dotčených prostorů a k minimalizaci rizika šíření invazních druhů rostlin (jako prevence jejich možného následného rozšíření v řešeném území v etapě výstavby i po dokončení stavby).

Podmínka č. 29 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a jejím smyslem je zachování funkčnosti stávajících melioračních soustav, a tak minimalizovat riziko negativních vlivů na hydrologický režim dotčených zemědělských ploch.

Podmínka č. 30 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na obyvatele v etapě výstavby a z důvodu zajištění průběžné informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č. 31 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby.

Podmínka č. 32 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena s cílem zajištění ochrany ovzduší a snížení prašnosti v průběhu výstavby.

Podmínka č. 33 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody, respektive na půdy, v průběhu stavebních prací.

Podmínka č. 34 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k prevenci ochrany neregistrovaných drobných staveb (kapličky, křížky, památníky, aj.) a k minimalizaci případného vlivu záměru na tyto stavby.

Podmínka č. 35 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA za účelem zajištění ochrany vod a půdy před vlivem materiálů používaných při zimní údržbě.

Podmínka č. 36 byla stanovena zpracovatelem posudku, zároveň vychází z vyjádření Městského úřadu Poděbrady, odboru životního prostředí. Podmínka byla stanovena za účelem zajištění funkčního oplocení stavby v celé délce. Funkční oplocení zajišťuje prevenci vzniku bezpečnostních rizik před vniknutím zejména větších savců na těleso dálnice při provozu.

Podmínka č. 37 byla stanovena zpracovatelem posudku na základě vyjádření MŽP, odboru politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje k dokumentaci EIA. Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů umělého osvětlení, resp. jeho redukování na nezbytně nutnou úroveň, v případě, že by bylo instalováno nové osvětlení odpočívek nebo by probíhala rekonstrukce jejich současného osvětlení.

Podmínka č. 38 byla stanovena zpracovatelem posudku. Podmínka byla stanovena za účelem provádění monitoringu stavu výsadby a zajištění zabezpečení údržby a výchovy vysázených porostů dřevin jak v období po jejich realizaci, tak z hlediska průběžné péče během provozu. Podmínka směřuje k vytvoření předpokladu pro následné zachování udržitelnosti vegetačních úprav.

Podmínka č. 39 byla stanovena zpracovatelem posudku za účelem kontroly hlavních složek životního prostředí. Podmínka zajišťuje provádění monitoringu složek životního prostředí v rozsahu podle zpracovaného Projektu monitoringu složek životního prostředí pro období před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po uvedení záměru zkušebního do provozu. V případě prokázaní jakéhokoli nadlimitního negativního vlivu souvisejícího s provozem záměru budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „proces EIA"). V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace EIA, dotčenými orgány a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

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

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D11 v úseku od km 7,3 (MÚK Jirny) po km 40,1 (lanový most přes řeku Labe západně od Poděbrad). Celková délka řešeného úseku je 32,8 km. Navržené řešení zkapacitnění dálnice D11 vyvolává úpravu MÚK, všech křižujících komunikací, mostních objektů, propustků a přeložek souběžných účelových komunikací. Dále dojde k úpravám stávajících protihlukových stěn (zejména kolem MÚK Bříství) a k doplnění nových protihlukových stěn. Zkapacitnění dálnice D11 vyvolává úpravy odpojení a napojení odpočívek Bříství a Vrbová Lhota. Zbylé dvě odpočívky v km 12,20 - 12,60 a km 18,95 – 19,15 projekt navrhuje zrušit a rekultivovat (jedná se o bývalé odpočívky, které jsou v současnosti využívány Střediskem správy a údržby dálnic). V souvislosti se zkapacitněním posuzovaného úseku D11 je navržena i modernizace odvodnění dálnice včetně realizace technických objektů na ochranu vod (retenční a sedimentační nádrže, kanalizační stavítka, norné stěny apod.). Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě, s tím, že umístění záměru je dáno stopou stávající dálnice D11 a přilehlými plochami, do kterých se bude záměr rozšiřovat.

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně

významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

V rámci dokumentace EIA byla zpracována samostatná studie Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Robert Polák, červenec 2023). Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny jsou hluk a znečištění ovzduší, s tím, že vlivy záměru na obyvatelstvo se budou odehrávat především na úrovni zástavby přilehlých obcí v nejbližším okolí záměru. Podkladem pro vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví v lokalitě dotčené posuzovaným záměrem byly rozptylová studie a hluková studie, obě zpracované společností PRAGOPROJEKT a. s.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyren. Z uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti již ve výchozím stavu zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM_{10}, $PM_{2,5}$, oxidu dusičitému a benzo(a)pyrenu. Obdobná situace je typická pro většinu sídel na území ČR. V případě krátkodobých koncentrací NO_2 se v žádné části zástavby neočekávají hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO, u benzenu lze ve výchozím stavu očekávat imisní zátěž na hranici přijatelné míry rizika.

Vlivem realizace záměru lze v prostoru stávající zástavby očekávat u většiny sledovaných látek pouze mírný nárůst zdravotního rizika. Nejvyšší nárůst imisní zátěže suspendovanými částicemi PM_{10} vlivem záměru byl v prostoru obytné zástavby vypočten pod hranicí 0,10 $\mu g.m^{-3}$, nárůst imisní zátěže suspendovanými částicemi $PM_{2,5}$ pak do 0,04 $\mu g.m^{-3}$. Záměr tak i v nejvíce dotčené obytné zástavbě způsobí změny zdravotního rizika nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví a budou převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého nebyla vzhledem k celkově poměrně nízkým hodnotám imisní zátěže (pod hranicí 20 $\mu g.m^{-3}$) vypočtena žádná změna v dotčené populaci. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu a benzo(a)pyrenu nebyly vlivem záměru zaznamenány změny významné ve smyslu ohrožení zdraví.

V rámci studie Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo rovněž provedeno hodnocení kumulativních vlivů záměru se záměrem „VRT Praha – Běchovice – Poříčany". Z porovnání změn míry zdravotního rizika v obytné zástavbě vlivem kumulativních vlivů vyplývá, že změny jsou

jen málo významné a v žádné části výpočtové oblasti nepředstavují vlivy významné ve smyslu ohrožení zdraví.

Z vyhodnocení dále vyplývá, že vlivem změn v hlukové zátěži ze silniční dopravy byl nárůst silně obtěžovaných obyvatel i počet obyvatel silně rušených při spánku vypočten v řádu desítek. V případě zvýšení výskytu ICHS vlivem hlukové zátěže se změna vlivem hodnoceného záměru pohybuje pod hranicí jednoho případu za rok v celé dotčené populaci. V kumulaci se záměrem VRT dochází již jen k málo významnému nárůstu výskytu jednotlivých účinků.

Pro účely kvantitativního hodnocení kumulativních vlivů byly vyčísleny změny v míře výskytu jednotlivých účinků se zahrnutím vlivu obou záměrů – rozšíření D11 a VRT. Z vyhodnocení účinků hlukové zátěže ze železniční dopravy v zájmovém území vyplývá, že počet silně obtěžovaných obyvatel i počet obyvatel silně rušených při spánku se ve výpočtové oblasti pohybuje v řádu nižších desítek. V tomto případě se jako dominantní ukazuje vliv provozu na VRT, kdy v kumulaci s tímto záměrem se počet silně obtěžovaných obyvatel pohybuje v řádu nižších stovek a počet obyvatel silně rušených při spánku v řádu vyšších desítek. Z provedeného porovnání je patrné, že v případě hluku ze silniční dopravy je zvýšení míry jednotlivých účinků vlivem kumulace se záměrem VRT jen málo významné a celkovou míru výskytu účinků v dotčené oblasti příliš neovlivní. Naopak v případě obtěžování a silného rušení při spánku vlivem hluku z železniční dopravy je dominantní vliv právě záměru VRT.

Jedním z negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo v blízkosti komunikací je rovněž narušení psychické pohody, které je přímo úměrné intenzitám provozu a vzdálenosti objektů od komunikace. Přesto však není možná jednoznačná kvantifikace psychické zátěže. Vyvolaný stres je individuální reakcí organismu na faktory prostředí a psychická odezva nemusí být v přímé závislosti na intenzitě podnětu. Proto lze očekávat velmi vysokou variabilitu v citlivosti mezi jedinci v populaci, která vyplývá z genetických dispozic, momentálního zdravotního stavu, osobního přístupu ke stavbě atd. Na psychickou pohodu obyvatel budou působit jednak vlivy trvalé, tj. změna dopadů v důsledku provedení záměru a provozu na něm, jednak vlivy dočasné během realizace záměru, které jsou předpokládány v době trvání cca 1 rok.

Dle provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví není třeba v dotčené populaci očekávat vlivem posuzovaného záměru nárůst zdravotního rizika, který by byl významný ve smyslu ohrožení zdraví. Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření k eliminaci hlukového zatížení a emisí znečišťujících látek do ovzduší a zároveň při důsledné koordinaci se stavbou VRT v případě souběhu realizace obou staveb souhrnně označit jako akceptovatelné. Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí.

Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na ovzduší a klima byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Realizace záměru byla posouzena Rozptylovou studií (PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Petr Dombrovský, 06/2023) na základě stávající projektové přípravy záměru. Rozptylová studie byla

zpracována pro výpočtové roky 2035 a 2045. Jako modelové znečišťující látky byly hodnoceny oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyren, které jsou reprezentativní pro vyhodnocení vlivů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší. Z hlediska širších vztahů lze očekávat mírné zhoršení imisní situace v okolí D11 a přivaděčů, kde dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy. Naopak zlepšení imisní situace se předpokládá v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže (I/12, II/611).

Ve stávajícím stavu, který zahrnuje stávající imisní příspěvek automobilové dopravy na D11 a okolních komunikací, nedochází dle průměrných hodnot ČHMÚ k překračování imisních limitů znečišťujících látek.

Dle Rozptylové studie dochází při porovnání nulové a aktivní varianty pro výhledový rok 2045 u nejzatíženější obytné zástavby v aktivní variantě oproti variantě nulové k nárůstu ročních imisních koncentrací prachových částic PM_{10} o 0,23 %, resp. 0,18 % v případě ročních imisních koncentrací prachových částic $PM_{2,5}$. U benzo(a)pyrenu dochází k nárůstu celkových imisních koncentrací o 0,29 %. V případě výpočtového bodu v centru obce Poděbrady dochází k poklesu imisních koncentrací benzo(a)pyrenu o 0,16 % imisního limitu, v obci Sadská dochází k poklesu imisních koncentrací benzo(a)pyrenu o 0,05 % imisního limitu.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový a výchozí stav a z porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že vlivem realizace záměru nedojde u nejbližší obytné zástavby k překračování imisních limitů pro žádnou ze sledovaných imisních charakteristik. V případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu, který je ve stávajícím stavu na hranici limitu, bude příspěvek záměru zejména v oblastech s obytnou zástavbou jen málo významný a celkovou situaci podstatně neovlivní (nárůst hodnot v aktivní variantě oproti variantě nulové činí v případě benzo(a)pyrenu u nejzatíženějšího bodu 0,29 % imisního limitu). Z hlediska snižování úrovně znečištění ovzduší se zároveň pozitivně projeví návrh vegetačních úprav na D11.

Vlivy výstavby budou dočasné, lokální, při dodržování ochranných opatření bez významného negativního vlivu na imisní situaci. Realizace navržených opatření, která jsou uvedená v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Vlivy záměru na ovzduší jsou v Rozptylové studii vyhodnoceny se zahrnutím silniční dopravy vyvolané realizací plánovaného terminálu VRT Praha východ s parkovištěm o kapacitě 3 050 parkovacích stání (samotný provoz VRT využívá bezemisních elektrických vlaků). Ze závěrů Rozptylové studie vyplývá, že realizace záměru a stavby VRT nezpůsobí u obytné zástavby překračování imisního limitu u žádné ze sledovaných znečišťujících látek. Kumulativní vlivy se mohou projevovat také v období výstavby, kdy nelze vyloučit souběh stavebních prací s VRT. To bude generovat kumulaci zdrojů znečišťujících ovzduší – zemní práce, pojezdy a pohyb mechanizace na staveništi nebo pojezdy obslužné staveništní dopravy. Lze předpokládat, že v kumulaci bude výstavba obou staveb představovat zdroj znečišťující ovzduší, který bude po

časově omezenou dobu působit na své okolí. Aby tyto vlivy byly eliminovány na přijatelnou úroveň, je nutno důsledně koordinovat jednotlivé etapy stavebních prací a opatření pro minimalizaci nepříznivých vlivů (např. vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší prašností, realizovat opatření k omezení prašnosti na obou stavbách, umístění zařízení staveniště a deponií s ohledem na zástavbu obcí atd.). Požadavky na důslednou koordinaci jednotlivých etap stavebních prací se stavbou VRT (v případě časového souběhu obou staveb) včetně opatření pro minimalizaci kumulativních nepříznivých vlivů na obou stavbách jsou součástí podmínek tohoto stanoviska EIA.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo upozorňováno na skutečnost připravovaného zpřísnění některých imisních limitů znečišťujících látek. V rámci posudku bylo ověřeno, že rozptylová studie je řešena v souladu se stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší. V současné době však již byla schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. prosince 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční imisní limity následovně: pro PM_{10} z dosavadních 40 µg/m³ na 20 µg/m³, pro $PM_{2,5}$ z 20 µg/m³ na 10 µg/m³ a pro NO_2 z 40 µg/m³ na 20 µg/m³; u denních imisních limitů snižuje limit pro PM_{10} z 50 µg/m³ na 45 µg/m³ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisní limity 25 µg/m³ pro $PM_{2,5}$ a 50 µg/m³ pro NO_2 (oba s povoleným počet překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisního limitu pro NO_2 ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisní limit pro benzen se rovněž snižuje a to z 5 µg/m³ na 3,4 µg/m³. Ve fázi další přípravy záměru bude tedy nutno orientovat se na hodnocení dopadů záměru s ohledem na tyto nové imisní limity a míru únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisními limity. Jedná se v tuto chvíli o předběžné opatření, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat, nicméně od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru již zákonnou povinností.

Součástí dokumentace EIA je dále Studie vlivů na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., 05/2023), která hodnotí vlivy záměru na klimatický systém, jakož i potenciální dopady klimatické změny na uvedený záměr. Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru hodnoceny jako neutrální až mírně negativní, což je dáno mírným zvýšením produkce emisí skleníkových plynů. Dílčí odchylky představují mírné přínosy či nevýhody v obou směrech – jedná se např. o pozitivní vliv na plynulost dopravy a zlepšení bezpečnosti provozu či negativní vliv ve smyslu zvyšování atraktivity silniční dopravy. Rozšíření komunikace bude spojeno s řadou lokálních vlivů (na teplotu vzduchu, vlhkost, půdu apod.), závažnost a prostorový dosah těchto vlivů však budou velmi nízké, ve vzdálenosti řádově jednotek či nejnižších desítek metrů od dálničního tělesa již bude ovlivnění nerozpoznatelné. Na základě provedených analýz byla navržena příslušná opatření ve vazbě k jednotlivým okruhům hodnocení, tzn. ke snížení uhlíkové stopy záměru, zmírnění jeho lokálních vlivů a zvýšení jeho odolnosti vůči projevům klimatické změny.

Dále byla posouzena zranitelnost a odolnost projektu vůči rizikům spojeným se změnou klimatu. Z výsledků analýzy zranitelnosti vyplynulo střední riziko vůči povodním a přívalovým povodním, a to ve vztahu k možnému poškození vozovky a okolní vegetaci a zvýšené riziko v případě vlivů extrémně vysokých teplot, a to ve vztahu k povrchovému materiálu vozovky, řidičům (při delších kongescích) a vegetačním výsadbám. Prakticky ve všech případech lze rizika eliminovat či minimalizovat pomocí stavebně technických a provozních opatření (pravidelná údržba komunikace, použití materiálů odolných proti mechanickému poškození a proti vysokým teplotám pro konstrukci vozovky, zajištění dostatečné zálivky vegetace, volba druhů dřevin odolných vůči vysokým teplotám a suchu a opatření vedoucí k minimalizaci vzniku dopravních kongescí (aplikací telematických systémů) apod.).

Vlivy záměru na kvalitu ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti souhrnně označit jako akceptovatelné, s čímž se ztotožňuje i zpracovatel posudku. Příslušná opatření k minimalizaci vlivů záměru na ovzduší jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Hodnocení vlivů hluku vychází ze závěrů Hlukové studie (PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Tomáš Kozel, 07/2023). Vyhodnocení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb bylo provedeno v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění novely č. 433/2022 Sb. účinné od 1. 7. 2023.

V Hlukové studii je vyhodnocen vliv provozu záměru na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb pro časový horizont k roku 2035 a 2045. Z výsledků výpočtu akustické studie vyplývá, že provoz na dálnici D11 po jejím zkapacitnění nezpůsobí překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy 68/58 dB (den/noc), a to za podmínky realizace navrhovaných protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn (PHS). Z tabelárních výsledků modelového výpočtu imisí hluku pro výhledové roky 2035 a 2045 vyplývá, že hluk ze samotného zkapacitnění (s navrženými protihlukovými stěnami) dosahuje u nejbližší obytné zástavby hodnot do 60,3 dB v denní a do 57,8 dB v noční době.

Ke zlepšení akustické situace může dojít podél silnic II/611 a I/12, kde dopravní prognóza indikuje pro stav po zkapacitnění dálnice pokles dopravního zatížení až o několik tisíc vozidel za den. Při porovnání celkové silniční hlukové zátěže v roce 2035 a 2045 s realizovaným zkapacitněním a bez něj je patrné ulehčení dopravní zátěži na komunikaci II/611 v obcích Mochov, Starý Vestec, Velenka, Sadská, Kostelní Lhota, Písková Lhota, Poděbrady a Choťánky. S tímto souvisí pokles hluku v intravilánu měst až o 2,2 dB v denní době a 2,1 dB v noční době. Naopak u nejbližší obytné zástavby v okolí D11 dojde vlivem zkapacitnění ke zhoršení akustické situace (např. I/38). Tento nárůst ovšem po realizaci protihlukových opatření nezapříčiní překročení platných hygienických limitů hluku u nejbližších objektů.

Výjimkou je výpočtový bod 54 u silnice I/38, kde po zprovoznění záměru dochází k překročení hygienického limitu hluku v noční době o 0,4 dB. Navýšení zde nicméně není způsobeno vlastními akustickými příspěvky z provozu na D11 po jejím rozšíření, ale souvisejícím nárůstem dopravy na dané komunikaci I/38 (dopravně inženýrské podklady pro stav po zkapacitnění dálnice indikují nárůst dopravního zatížení na plánované přeložce I/38). Hlukové posouzení na komunikaci I/38 bylo provedeno v rámci dokumentace EIA k záměru „I/38 Poděbrady (D11) – Kolín, přeložka" v září 2019. Na daném místě je nutné na sledovaném profilu zajistit měření hluku před a po zprovoznění záměru a v případě nárůstu hlukové zátěže nad povolenou mez pomocí opatření snížit hlukové zatížení na akceptovatelnou úroveň, případně navrhnout individuální opatření. Vzhledem k uvedenému lze dle názoru zpracovatele posudku v dané lokalitě (podél dálnice D11 na území města Poděbrad a kolem silnice I/38 pro místní části Kluk a Přední Lhota) doporučit doplnění a posílení izolační zeleně. V podmínkách tohoto závazného stanoviska je uložena povinnost zpracovat projekt vegetačních úprav mimo jiné i za účelem odclonění vizuálního kontaktu mezi obytnou zástavbou a dálnicí a vytvoření izolační funkce z hlediska snižování úrovně znečištění.

Hluková studie dále posoudila proces výstavby záměru z hlediska zatížení okolní chráněné zástavby hlukem ze stavební činnosti a z hlediska hluku z přepravy stavební techniky a materiálu na pozemních komunikacích. Na základě provedených výpočtů dokumentace EIA konstatuje, že během výstavby budou hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb dodrženy. Vlivy výstavby záměru budou dočasné, lokální, při respektování navržených opatření bez významného negativního vlivu.

Před realizací záměru a po realizaci záměru ve zkušebním provozu stavby bude provedeno autorizované měření hluku, které doloží, že je hygienický limit u zástavby dodržen, případně že nedošlo k nárůstu již nadlimitních hodnot.

Období výstavby komunikací dále obecně generuje určité zatížení okolí vibracemi, a to zejména při průjezdu těžké techniky na stavbě a nasazení stavebních strojů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od samotného zdroje, s tím, že se jedná o vlivy dočasné, lokální a z hlediska vlivů na životní prostředí přijatelné. Vlivy vibrací vyvolaných provozem záměru, které by mohly mít nepříznivý vliv na své okolí, se nepředpokládají.

Další potenciální vlivy fyzikálních a biologických faktorů se nepředpokládají. Při výstavbě ani provozu nebude záměr zdrojem záření a dalších rušivých vlivů, ani významným zdrojem světelného znečištění. Při návrhu světelných zdrojů v rámci stavby (včetně zařízení staveniště) bude postupováno v souladu s ČSN 36 0459 omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení a s metodickým pokynem MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění ze dne 29. září 2023 čj. MZP/2023/710/2146.

Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů na akustickou situaci ztotožňuje, příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska. Zároveň uvádí, že protihluková opatření, která požadují v rámci vyjádření k dokumentaci EIA jednotlivé obce nad rámec opatření navrhovaných v hlukové studii, resp. v dokumentaci EIA, je třeba vnímat jako další kompenzační opatření vedoucí obecně ke snížení hlukové zátěže z dopravy.

Tato případná další navrhovaná opatření nicméně nevyplývají z predikovaného překročení hlukových limitů, a proto nejsou součástí návrhu podmínek zpracovatele posudku ani tohoto závazného stanoviska. Další případná protihluková opatření vycházející z požadavků obcí lze doporučit, nicméně tato opatření je třeba ze stran obcí komunikovat s investorem stavby v průběhu další přípravy záměru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na povrchové a podzemní vody byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Dle dokumentace EIA neodpovídá stávající způsob odvodnění posuzovaného úseku dálnice D11 současným požadavkům v oblasti ochrany vod a životního prostředí. Stávající odvodnění nezahrnuje bezpečnostní prvky pro případ havárie, ale i zařízení pro čištění dešťových vod odtékajících z komunikace při běžném provozu. Rovněž není řešena regulace množství dešťové vody odtékající do vodotečí podle platné legislativy.

Součástí záměru je proto návrh nového odvodnění dálnice, které je navrženo jako kombinace příkopů s nornou stěnou a dálniční kanalizace s bezpečnostními prvky (dešťové usazovací nádrže s odlučovačem lehkých kapalin, kanalizační stavítka). Na vybraných úsecích budou k ochraně recipientů před přívalovými srážkami navrženy retenční nádrže. Návrh odvodnění vychází ze studie Vodohospodářské řešení stavby (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2023) s tím, že koncepce odvodnění dálnice bude zpřesněna v dalším stupni projektové přípravy záměru na základě hydrogeologického průzkumu, vsakovacích zkoušek a podrobného zaměření terénu (s důrazem na ochranná pásma vodních zdrojů a záplavová území).

Z dokumentace EIA vyplývá, že záměr zasahuje do drobných i rozsáhlejších záplavových území, která bude nutno v dalším stupni projektové přípravy respektovat. V km 14,1 a v km 26,8 se nacházejí drobná záplavová území Výmola a Šembera. Od km 26,7 až po km 35,0 se nachází rozlehlá záplavová území toků Šembera, Výrovka, Milčický potok a Káča (silniční těleso dálnice zde tvoří hráz a rozsáhlá záplavová území se nacházejí zvláště po její pravé straně). V km 37,1 až 37,8 vlevo tvoří dálniční těleso hráz záplavového území kolem Sokolečské strouhy.

Záměr dále prochází dílčím povodí tří útvarů povrchových vod v kategorii řeka (1670 Výmola od pramene po ústí do Labe, 1640 Šembera od pramene po ústí do toku Výrovka a 1650 Výrovka od toku Bečvárka po ústí do Labe). Z dokumentace EIA vyplývá, že stávající stavy dotčených útvarů povrchových i podzemních vod nebudou záměrem negativně ovlivněny. Na základě předběžného hodnocení vlivu záměru na dotčené útvary povrchových a podzemních vod ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (2000/60/ES) provedeného v Hydrogeologickém posudku dokumentace EIA konstatuje, že při respektování navržených opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody záměr nezpůsobí zhoršení jejich ekologického ani chemického stavu. Dle dokumentace EIA lze rovněž předpokládat, že výstavba a provoz záměru nebudou v budoucnosti překážkou ke zlepšení či zachování současného stavu dotčených vodních útvarů.

Hodnocení vlivů záměru na podzemní vody vychází z Hydrogeologického posudku (AQH s.r.o., RNDr. Ondřej Jäger, 04/2023), který je součástí dokumentace EIA. V rámci hydrogeologického posudku byla provedena pasportizace 40 domovních studní a 2 monitorovacích hydrogeologických vrtů. Na základě porovnání úrovní hladin v dlouhodobě sledovaných objektech sítě ČHMÚ s křivkou překročení byl stav podzemní vody určen jako normální. Plánované zkapacitnění dálnice vyvolá potřebu rozšíření zářezů do stran o vzdálenost v průměru 5 m za dodržení úrovně stávajícího výškového vedení. Z Hydrogeologického posudku celkově vyplývá, že vlivem realizace záměru nedojde k ovlivnění hladiny ani stávajícího režimu podzemní vody. Vydatnost studní rovněž nebude ohrožena. Oproti současnému stavu bude v rámci zkapacitnění vybudována v některých úsecích kanalizace svádějící vody zachycené na vozovce. Výsledný stav z hlediska ochrany kvality podzemní vody tak bude vůči výchozímu stavu po realizaci záměru mnohem příznivější. Přestože záměr nezpůsobí zásah do režimu podzemní vody a není ohrožena vydatnost a kvalita stávajících zdrojů je doporučeno v jejím průběhu provádět hydrogeologický monitoring. Provádění monitoringu podzemních vod je součástí podmínek tohoto závazného stanoviska.

Trasa dálnice D11 přímo prochází nebo se nachází v blízkosti 6 ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ). Od staničení 27,74 km prochází trasa II. ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů lázeňských míst Poděbrady a Sadská. Z dokumentace EIA vyplývá, že žádný ze stávajících zdrojů podzemní vody v okolí stavby není ohrožen na kvalitě ani vydatnosti. Tato skutečnost je zaručena tím, že záměr nezasáhne pod hladinu podzemní vody. Navíc v některých úsecích dálnice bude nově vybudována kanalizace odvádějící vody zachycené na vozovce. Tím bude výrazně posílena ochrana kvality podzemní vody i v případě možných havárií. Stavba neprochází Chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Z hlediska kumulativních vlivů je podíl realizace záměru na kumulativním vlivu s výstavbou vysokorychlostní trati Praha-Běchovice-Poříčany zanedbatelný. VRT zasahuje na rozdíl od posuzovaného záměru pod hladinu podzemní vody a lze očekávat, že způsobí změny v režimu podzemní vody (bude posouzeno v procesu EIA k dané VRT).

Ze závěrů výše uvedených studií vyplývá, že vlivem realizace stavby nedojde oproti současnému stavu ke zhoršení hydrogeologických poměrů v lokalitě. Z hlediska vlivů záměru na režim povrchových a podzemních vod je navrhovaný záměr po realizaci opatření navržených v podmínkách tohoto závazného stanoviska akceptovatelný. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody ztotožňuje s tím, že provedení nového odvodnění dálnice považuje z pohledu ochrany vod za zásadní. Příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska. Do podmínek závazného stanoviska byla rovněž zahrnuta podmínka na provedení monitoringu povrchových a podzemních vod.

Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na půdu byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Výstavba i provoz záměru bude mít trvalý nepříznivý vliv na půdu z hlediska trvalých záborů pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa

(PUPFL). V souvislosti s plánovaným rozšířením D11 se předpokládá celkový trvalý zábor půdy 26,4 ha, z toho trvalý zábor ZPF tvoří 81 % celkových záborů, zábor PUPFL tvoří 15 % z celkového záboru, zbytek tvoří pozemky s kulturou „ostatní plochy".

Dle dokumentace EIA budou trvalým záborem dotčeny také půdy v I. a II. třídě ochrany (celkem 48 % dotčených ploch ZPF). Jedná se o půdy bonitně nejcennější (I. třída ochrany ZPF), resp. s nadprůměrnou produkční schopností (II. třída ochrany ZPF). Vzhledem k charakteru záměru, kterým je rozšíření stávající dálnice D11, je zábor těchto půd nevyhnutelný.

Účinným nástrojem pro minimalizaci a kompenzaci vlivů záměru na půdy jsou rekultivace půd, které zahrnují zejména rekultivace dočasných záborů a dále rekultivace dvou zrušených odpočívek v km 12,20 - 12,60 a km 18,95 - 19,15 (plocha odpočívek bude rekultivována pravděpodobně do podoby nejbližšího okolí - např. ZPF, rekultivace zahrnuje odstranění konstrukce vozovky rušených částí komunikací, urovnání plochy, ohumusování, osetí či výsadbu stromů a keřů dle navržených vegetačních úprav). Plán rekultivace bude součástí navazující projektové dokumentace.

Vlivy záměru na zábor ZPF a PUPFL byly v dokumentaci EIA celkově vyhodnoceny jako akceptovatelné. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů na půdu ztotožňuje.

Vlivy na přírodní zdroje

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na přírodní zdroje byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

V trase záměru se nenacházejí žádná poddolovaná území, sesuvná území či svahové nestability. Trasa prochází stabilizovaným úsekem stávající dálnice D11, kde se nepředpokládá nová hornická činnost. V km 11,4 – 11,7 trasa D11 prochází výhradním ložiskem Vyšehořovice-východ – dřívější hlubinná i povrchová těžba žáruvzdorných jílů. Podél stávajícího tělesa D11 v km cca 10,8 - 11,2 je vymezeno CHLÚ Vyšehořovice.

Dle dokumentace EIA nepřinese realizace záměru žádné významné negativní vlivy na přírodní zdroje. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů záměru na přírodní zdroje ztotožňuje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na biologickou rozmanitost byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vyhodnocení vlivu záměru na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) bylo prověřeno a posouzeno v samostatných přílohách dokumentace: Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jehož součástí je botanický a zoologický průzkum (Ing. RNDr. Milan Macháček, 05/2023), Rámcová migrační studie (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2023) a Dendrologický průzkum (PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Martina Hadravová, 05/2023).

Z dokumentace a citovaných příloh vyplývá, že významné negativní vlivy záměru na biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), území Natura 2000 a další zvláště chráněná území lze při dodržení podmínek tohoto závazného stanoviska vyloučit.

Fauna

Realizací záměru budou v různé míře ovlivněny některé zvláště chráněné druhy živočichů. Ze silně ohrožených a ohrožených druhů byly v území v rámci zoologického průzkumu doloženy následující druhy: vydra říční, žluva hajní, krahujec obecný, krutihlav obecný, ještěrka obecná, slepýš křehký, skokan zelený, netopýr rezavý, netopýr ušatý, ťuhýk obecný, vlaštovka obecná, rorýs obecný, slavík obecný, veverka obecná, čáp bílý, koroptev polní, jestřáb lesní, krkavec velký, lejsek šedý, užovka obojková, ropucha obecná, čmelák, zlatohlávek Oxythyrea funesta, batolec duhový, otakárek ovocný. Pro vybrané zvláště chráněné druhy živočichů bude třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany (§ 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb.).

Co se týká migrační prostupnosti, představuje dálnice D11 významnou migrační bariéru již ve stávajícím stavu. Rozšířením dálnice o dva další jízdní pruhy dojde k mírnému zesílení těchto vlivů, což bude patrné zejména v úsecích, kde stávající dálnice protíná lesní komplex Kersko a lesní porosty Polabského luhu. Rozšířením dálnice dojde zároveň i k prodloužení propustků, resp. turbosiderů převádějících drobné vodoteče a k rozšíření mostů přes významnější toky Výmoly, Šembery, Milčického potoka, Výrovky a Káči, což může rovněž vést k místnímu zhoršení migrační prostupnosti D11. Ke zmírnění těchto vlivů (resp. zmírnění bariérového účinku dálnice) jsou v rámci dokumentace EIA a také v rámci podmínek tohoto stanoviska stanovena opatření k optimalizaci nevyhovujících migračních objektů (propustky, mosty).

Vyhodnocení vlivů záměru na faunu zpracované v rámci dokumentace EIA zahrnuje rovněž možné ovlivnění migračních koridorů, které jsou součástí biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Samostatně bylo řešeno kritické místo v rámci biotopu 289 Velenka, které představuje křížení silnice II/3308 z Velenky na Chrást stávajícím dálničním mostem v km 21,8, který svými parametry prakticky nevyhovuje migračním nárokům těchto savců a představuje tak prvek nadregionálního ohrožení sítě migračních koridorů, protože odděluje jádrové území biotopu v Kerském lese severně od dálnice od prostoru jádrového území biotopu lokalizovaného v lesním komplexu Mračenice jižně od dálnice. Za účelem zprůchodnění kritického úseku biotopu 289 Velenka v úseku mezi km 21,5 až 22,4 je v rámci tohoto stanoviska formulována podmínka alternativně prověřit realizaci buď rozšíření stávajícího přemostění silnice III/3308 o další mostní pole nebo stavbu nového ekoduktu přes stávající dálniční zářez kolem km 22,2.

Podél levé strany stávající dálnice D11 v km cca 35,0 – konec úpravy dále prochází biotop zvláště chráněných druhů velkých savců 279 Písková Lhota, přičemž v úseku od km 35,0 až 37,0 se jedná o kritické místo, od km 37,0 až konec úpravy jde o jádrové území. Dle dokumentace EIA terénní podmínky v rovinatém území neumožňují řešení kapacitních migračních objektů v rámci zkapacitnění dálničního tělesa (k migraci je aktuálně využíván až inundační most v km cca 40,1). Na základě zpracovaného Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je v rámci tohoto stanoviska EIA uložena podmínka prověření možnosti realizace zkapacitnění propustku Sokolečské strouhy v km 37,42

na mostní objekt, s tím, že realizace tohoto opatření by vedla k posílení migračního potenciálu v úseku mezi dvěma MÚK.

Flora a prvky dřevin rostoucích mimo les

Na základě provedených botanických průzkumů bylo podél tělesa dálnice (s mírným přesahem do okolí) zjištěno cca 230 druhů rostlin. Byl zaznamenán výskyt jediného zvláště chráněného druhu rostlin – sněženky podsněžníku (realizace záměru bude generovat ovlivnění dvou místních mikropopulací sněženky podsněžníku na přilehlém území Polabského luhu v závěrečném úseku dálnice) a celkem 15 dalších druhů dle červených seznamů. Jinak převažují většinově zcela běžné druhy polí, lemů a ruderálních lad, luk, náletových porostů dřevin. Z invazních druhů byly zaznamenány javor jasanolistý, dub červený, trnovník akát, vzácně kustovnice čínská, občas celík kanadský a celík obrovský. Nejčastějším invazním druhem lesů, křovin a remízů je netýkavka malokvětá.

Vlivy na druhové složení flory je dle dokumentace EIA možno pokládat za mírně nepříznivé, trvalé, z hlediska významnosti za nevýznamné. Rovněž případný zásah do dvou mikropopulací sněženky podsněžníku v rámci rozšíření dálnice je dle dokumentace EIA hodnocen jako nevýznamný. V této souvislosti je stanovena podmínka zajistit v roce zahájení výstavby aktuální doprůzkum lokality z hlediska výskytu sněženky podsněžníku a řešení případného transferu ohrožených mikropoluplací tohoto druhu při potvrzení kolize záměru s místy výskytu.

Nejvýznamnější zásah do mimolesních porostů dřevin představuje kompletní odstranění stávající vegetace podél obou stran stávajícího dálničního tělesa, která zároveň představuje zcela zásadní součást krajinotvorných porostů v řešeném území. V rámci podmínek tohoto stanoviska je požadováno minimalizovat rozsah kácení mimolesních porostů dřevin a rozsah odlesnění v rámci manipulačních pásů (dočasných záborů) pro výstavbu jen na nezbytně nutnou míru a v dalších stupních projektové přípravy důsledně prověřit reálný odůvodněný minimální rozsah plošného kácení či kácení solitérních jedinců nebo skupin dřevin.

Ekosystémy a biodiverzita

V bližším zájmovém území stavby se nachází několik maloplošných zvláště chráněných území: PP Polabské hůry (vzdálenost od osy 170 m), PP Kerské rybníčky (vzdálenost od osy 470 m), PP Písečný přesyp u Osečka (vzdálenost od osy 490 m), NPR Libický luh (vzdálenost od osy 500 m). Žádné zvláště chráněné území není záměrem přímo dotčeno. Vnější hranice ochranného pásma PP Polabské hůry severně od km 18,7 činí cca 35 m od osy dálnice, rozšíření o cca 10 m (včetně manipulačního pásu) by nemělo okraj ochranného pásma PP zasáhnout. Přesto je účelné v souladu s podmínkou tohoto stanoviska EIA v souběhu s polohou ochranného pásma PP Polabské hůry minimalizovat rozsah dočasného záboru (ponechat vnější okraj doprovodného levostranného porostu) a tím prakticky eliminovat ovlivnění ochranného pásma PP. Vzhledem k charakteru záměru, poloze, vzdálenosti a předmětu ochrany nejbližších ZCHÚ, nebude mít jeho realizace výrazně větší vliv na ZCHÚ než stávající D11 (vliv na ZCHÚ je klasifikován jako nulový).

V zájmovém území se vyskytuje evropsky významná lokalita (EVL) Polabské hůry (vzdálenost od osy 170 m), EVL Kerské rybníčky (vzdálenost od osy 470 m) a EVL Libické luhy

(dálnice prochází podél hranice EVL). Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyloučil Krajský úřad Středočeského kraje ve svém vyjádření č.j. 131901/2021/KUSK ze dne 4. 11. 2021.

Mezi záměrem dotčené významné krajinné prvky (VKP) patří především lesy (kácení, nové výsadby) a vodní toky (nové propustky, mosty). V zájmovém území se nachází registrovaný VKP U nových skal (cca 120 m od osy dálnice, malý remíz na vyvýšenině mezi Mochovem a Nehvizdy). Vlivy na ekologicko-stabilizační funkci VKP vodních toků budou oproti jejímu narušení již stávající dálnicí mírně nepříznivé s ohledem na rozšíření podmostí, případně prodloužení zakrytých úseků propustků. Možnosti zmírnění vlivů na ekologicko-stabilizační funkci u vodních toků jsou analogické opatřením k optimalizaci prostupnosti migračních objektů.

V zájmovém území se nachází řada skladebních prvků ÚSES lokální, regionální i nadregionální úrovně, z nichž některé jsou v přímém kontaktu se záměrem. Nejvýznamnější interakcí s prvky ÚSES je již stávající fragmentace regionálního biokoridoru (RBK) Kersko I – Kersko II stávající dálnicí, přičemž přerušení tohoto RBK bude zkapacitněním dálnice posíleno. S ohledem na terénní konfiguraci není reálná jakákoli možnost opětovné obnovy integrity tohoto RBK a současný stav se tak nezmění. Požadavek na integritu systému ÚSES kolem Kerského lesa lze dle dokumentace EIA řešit systémově revitalizací kritického místa biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců přímo v rámci zkapacitnění D11.

Ovlivnění nadregionálního biocentra (NRBC) Polabský luh záměrem lze pokládat za okrajové, poněvadž závěrečný úsek úpravy jen mírně rozšiřuje stávající dálnici na území velmi rozsáhlého NRBC s tím, že konektivita je zajištěna již u konce úpravy západním inundačním mostem stávající dálnice. V tomto smyslu lze předpokládat jen mírně negativní ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce tohoto NRBC.

Dotčení všech vymezených skladebných prvků ÚSES, které jsou vázány na vodní toky, je analogické současnému stavu. V této souvislosti lze konstatovat jen mírně nepříznivé ovlivnění skladebných prvků ÚSES zejména ve fázi výstavby. Migrační prostupnost a říční kontinuum hlavních toků jako osy několika nadlokálních prvků ÚSES (Výmola, Šembera, Výrovka) nebo lokálních prvků (Milčický potok, Káča) bude zachováno jako nadále funkční s tím, že s výjimkou křížení Výrovky je v rámci migrační problematiky navržena úprava mostních objektů ve prospěch optimalizace migračních parametrů, což přispěje i k ekologicko-stabilizační funkci skladebných prvků ÚSES. U vodních toků se také příznivě projeví nová koncepce odvodnění dálnice zahrnující bezpečnostní prvky.

Vliv záměru na biologickou rozmanitost lze pokládat za únosný a přijatelný. V trase záměru dochází k významnějším zásahům do mimolesních porostů dřevin rostoucích po obou stranách dálničního tělesa, které budou kompenzovány v rámci vegetačních úprav. Ve vztahu k biologické rozmanitosti jsou rozhodující vlivy ve fázi výstavby, jedná se o vlivy nevratné a trvalé, vzhledem k charakteru záměru málo až středně významné. Záměrem nejsou přímo dotčena žádná zvláště chráněná území. Záměr posiluje stávající vliv dálnice na migrační prostupnost území a ekologicko-stabilizační funkci vodních toků (ÚSES, VKP) s ohledem na rozšíření podmostí a prodloužení zakrytých úseků propustků. Ke zmírnění těchto vlivů jsou stanovena opatření

k optimalizaci parametrů stávajících migračních objektů a prověření variant zlepšení migrační propustnosti.

Zpracovatel posudku se s vyhodnocením vlivů záměru na biologickou rozmanitost provedeném v dokumentaci EIA a za předpokladu dodržení podmínek závazného stanoviska ztotožnil. Uvedl, že záměr liniové stavby, která krajinu obecně fragmentuje, je řešen s důrazem na zlepšení současného stavu a na zajištění migrační průchodnosti územím jak pro velké savce, tak i pro plazy a obojživelníky.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na krajinu a její ekologické funkce byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vyhodnocení vlivů na krajinu vychází ze závěrů Studie vlivů na krajinný ráz (Ing. arch. Jiří Kupka, 05/2023), která je přílohou dokumentace EIA. Zájmové území se nachází podél stávající trasy dálnice D11, která tak předurčuje dotčený charakter širšího zájmového území mezi Jirny a Poděbrady (urbanizovaný pás s doprovodnou vegetací na svazích dálničního tělesa). Většinově se v řešeném úseku jedná o intenzivně využívané zemědělské krajiny, protkané sítí upravených vodních toků s doprovodnými porosty dřevin. Hodnotnější lokality z hlediska ochrany přírody jsou soustředěny zejména ve velkých lesních celcích (Kersko-Bory, Polabský luh), případně ve vazbě na vodoteče.

Ze studie vlivů na krajinný ráz vyplývá, že záměr nepředstavuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu řešeného území. Zkapacitnění stávající dálnice D11 (rozšíření zemního tělesa) nevnese do území nové znaky, ani nebude znamenat změnu významu a zastoupení jednotlivých znaků krajinného rázu. Změnou záměru dojde především k posílení stávajícího (negativního či neutrálního) znaku, nicméně změna či snížení krajinného rázu nebude výrazná.

Nově navrhované PHS mají dle dokumentace EIA vizuálně velmi omezený dopad, navazují na stávající konstrukce spjaté s D11 a nezasahují do krajin se zřetelnými krajinářskými hodnotami. Krajinářsky nejcennější partie spjaté s přírodě blízkými segmenty krajiny, především s velkými lesními celky, budou sice dotčeny, ale vizuální dopad tohoto vlivu, tj. ovlivnění charakteru krajiny, bude prostorově velmi omezený.

Záměr v km 22,8 - 25,7 lemuje okraj Přírodního parku Kersko – Bory (rozlehlé lesní komplexy Kerského lesa a lesa Bory přecházející do otevřeného prostoru zemědělské polabské krajiny). Záměr prochází lesním porostem na okraji přírodního parku, v části, která navazuje na méně atraktivní krajinu spjatou s těžbou. Nejde o jádrové území parku se soustředěnými hodnotami. Vzhledem k tomu, že se jedná o rozšíření stávající komunikace (nikoli novou trasu), nevzniká nový znak krajinného rázu, ani se nemění zastoupení či podíl hlavních znaků krajinného rázu na krajinářských hodnotách tohoto přírodního parku. Záměr posiluje negativní působení stávající trasy dálnice na Přírodní park Kersko – Bory, nicméně z hlediska hodnot přírodního parku jako takového, které vedly k jeho vyhlášení, je vliv záměru slabý.

Dokumentace EIA souhrnně konstatuje, že záměr představuje maximálně slabý zásah do znaků a hodnot dotčeného území a zákonných kritérií ochrany krajinného rázu podle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Realizací záměru nedojde k významné změně či snížení krajinného rázu, proto lze záměr považovat z tohoto hlediska za přijatelný. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů záměru na krajinu a její ekologické funkce ztotožňuje.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Významné negativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " na hmotný majetek a kulturní dědictví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Záměr je situován mimo zastavěná území obcí. Jeho realizace nevyvolá nutnost demolic obytných staveb.

Navržené řešení zkapacitnění dálnice D11 vyvolává úpravu MÚK, křižujících komunikací, mostních objektů, propustků a přeložek souběžných účelových komunikací. Dále dojde k úpravám stávajících PHS a realizaci nových. Zkapacitnění dálnice D11 vyvolává úpravy odpojení a napojení odpočívek Bříství a Vrbová Lhota. Zbylé dvě odpočívky v km 12,20 - 12,60 a km 18,95 – 19,15 záměr navrhuje zrušit a rekultivovat (jedná se o bývalé odpočívky, které jsou v současnosti využívány Střediskem správy a údržby dálnic).

Záměr se nedotýká žádné nemovité kulturní památky. V zájmovém území se vyskytují neregistrované drobné stavby (kapličky, křížky apod.). Dále se v blízkosti D11 v km 8,9 nachází památník seskoku operace Anthropoid. Tento památník má být výhledově přemístěn na nový terminál vysokorychlostní železnice Praha – východ poblíž Nehvizd.

Záměrem rozšíření D11 bude přímo dotčeno sedm registrovaných území s archeologickými nálezy. Jedná se o plochy UAN I „Nehvizdy – jižní část katastru obce" (sídliště zemědělského pravěku), UAN I "Na Nehvizdsku" (sídliště kultury lineární s keramikou), UAN I „Mochov II" (sídliště knovízské kultury), UAN II. – pásmo č. SAS 1239, UAN I poloha „V Zákruží" nebo „Na Struhách" (sídliště rovinné a pohřebiště z několika různých dob), UAN I poloha „Vycherov" (sídliště rovinné z raného středověku) a UAN I poloha „Sataličky" (sídliště rovinné z doby bronzové mladší). Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Realizaci záměru lze z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví považovat za akceptovatelnou. Zpracovatel posudku se s uvedenými závěry ztotožňuje.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je zřejmé, že možnost přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Přeshraniční vlivy záměru lze vyloučit, s čímž se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní kumulativní vlivy záměru „D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění " byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru i v kumulaci s jinými záměry v území považovat za přijatelné.

Hluková a Rozptylová studie vycházejí z dopravně-inženýrských podkladů, které ve výhledovém roce 2035 a 2045 zahrnují nejen posuzovaný záměr, ale i další plánované stavby na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Nejvýznamnější plánovanou stavbou v zájmovém území je vysokorychlostní trať (VRT) Praha-Běchovice-Poříčany, která prochází jižně od vedení dálnice (v lokalitě u Nehvizd činí v úseku zhruba 2 000 m vzdálenost VRT od dálnice D11 méně než 50 m). Na úseku VRT u Nehvizd je dále připravován Terminál Praha východ, který bude sloužit pro dálkové cesty (včetně zahraničních) a současně jako běžný terminál P+R pro každodenní cesty do centra Prahy. Realizace stavby VRT se v tuto chvíli předpokládá v letech 2030 – 2035. Stavba je aktuálně ve stupni projekčních příprav, jedná se o záměr, který bude povinně posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí v celém rozsahu dle zákona. Aktuálně k záměru probíhá zjišťovací řízení ve smyslu § 7 zákona, termín pro vyjádření k oznámení záměru uplynul dne 9. 10. 2025 (oznámení záměru je zveřejněno v Informačním systému EIA pod kódem záměru MZP534).

Vlivy na ovzduší, hlukovou situaci a veřejné zdraví

Vyhodnocení kumulativních vlivů záměru se stavbou VRT (včetně provozu terminálu Praha východ) na veřejné zdraví bylo provedeno držitelem osvědčení odborné způsobilosti ve Studii vlivů na veřejné zdraví, která je samostatnou přílohou dokumentace EIA. Podkladem pro hodnocení byly studie zpracované pro stavbu VRT v letech 2021 a 2022 zahrnující hodnocení imisní a akustické situace a hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Z hlediska vlivů znečištění ovzduší na zdraví obyvatel z provedeného hodnocení vyplývá, že změny ve vypočtených hodnotách zdravotního rizika jsou v etapě provozu záměru jen málo významné a v žádné části výpočtové oblasti nepředstavují vlivy významné ve smyslu ohrožení zdraví. V případě hluku ze silniční dopravy je v etapě provozu zvýšení míry jednotlivých účinků vlivem kumulace se záměrem VRT jen málo významné a celkovou míru výskytu účinků v dotčené oblasti příliš neovlivní. Naopak v případě obtěžování a silného rušení při spánku vlivem hluku z železniční dopravy je dominantní vliv právě záměru VRT.

Kumulativní vlivy záměru na ovzduší jsou vyhodnoceny v Rozptylové studii se zahrnutím silniční dopravy vyvolané realizací plánovaného terminálu VRT Praha východ s parkovištěm o kapacitě 3 050 parkovacích stání (samotný provoz VRT využívá bezemisních elektrických vlaků). Ze závěrů Rozptylové studie vyplývá, že realizace záměru a stavby VRT nezpůsobí u obytné zástavby překračování imisního limitu u žádné ze sledovaných znečišťujících látek.

Z hlediska hluku jsou kumulativní vlivy záměru na akustickou situaci území vyhodnoceny se zahrnutím silniční dopravy vyvolané provozem terminálu VRT Praha východ u Nehvizd. Pro kumulativní posouzení provozu silniční a železniční dopravy (VRT Praha-Běchovice-Poříčany) nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto není možné vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku z kumulace provozu silniční a železniční dopravy

porovnávat s hygienickým limitem. K tomuto tématu dokumentace EIA uvádí, že k hodnocení vzájemného působení vlivů hlukové zátěže z různých zdrojů hluku na veřejné zdraví nebyla dosud v odborné literatuře nalezena metoda a kritéria, jak toto tzv. synergické působení hluku na člověka z hlediska dlouhodobých zdravotních účinků hodnotit. Proto se hodnotí působení a vliv každé kategorie zdrojů hluku samostatně. V odborné společnosti je na toto téma i nadále vedena diskuse, nicméně ani Světová zdravotnická organizace (WHO) ve své poslední publikaci z roku 2018 „Environmental Noise Guidelines for the European Region" (ISBN: 9789289053563) nepublikovala závěry či hypotézy hodnocení vzájemného působení vlivů hlukové zátěže z různých zdrojů hluku na veřejné zdraví. Z tohoto důvodu i právně závazné hygienické limity pro dopravní zdroje hluku, upravené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů jsou stanoveny pro každou subkategorii dopravních zdrojů samostatně, tj. např. hluk ze souběžné pozemní komunikace a železniční dráhy (což je posuzovaný případ) je nutno vyhodnotit pro každou subkategorii zvlášť. Z dokumentace vyplývá, že vlivy záměru na akustickou situaci při přijetí navržených opatření nebudou ani v kumulaci obou staveb představovat vlivy významně negativní.

Kumulativní vlivy na akustickou situaci a imisní situaci se mohou významněji projevovat v období výstavby, kdy nelze vyloučit souběh stavebních prací s VRT. Tento stav bude generovat kumulaci zdrojů znečišťujících ovzduší a zdrojů hlukového zatížení – jedná se o rozsáhlé zemní práce, pojezdy a pohyb mechanizace na staveništi nebo pojezdy obslužné staveništní dopravy. Lze předpokládat, že kumulací vlivů z výstavby obou staveb dojde na časově omezené období k navýšení hlukové zátěže a imisního zatížení v prostoru staveb a v jejich blízkém okolí. Aby tyto vlivy byly eliminovány na přijatelnou úroveň, je nutno důsledně koordinovat jednotlivé etapy stavebních prací a opatření pro minimalizaci nepříznivých vlivů na obou stavbách (např. vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší prašností a hlučností, realizovat opatření k omezení prašnosti, umístění zařízení staveniště a deponií s ohledem na zástavbu obcí, pro staveništní dopravu využívat plochy staveniště obou staveb apod.).

Konkrétní návrh opatření k zajištění přijatelnosti vlivu na akustickou situaci pro hluk ze stavební činnosti bude definován na základě hlukové studie pro období výstavby aktualizované v navazujícím stupni projektové dokumentace. Tato studie bude zahrnovat vyhodnocení kumulativních vlivů hluku obou staveb a navrhne koordinaci příslušných opatření.

Vlivy na povrchové a podzemní vody a na půdy

Vyhodnocení kumulativních vlivů na vodu bylo řešeno v Hydrogeologickém posouzení, který je přílohou dokumentace EIA. Z posouzení vyplývá, že hloubka zásahu pod terén u plánované vysokorychlostní trasy bude mnohem větší, než je současné zahloubení dálnice D11. Nedojde tedy ke sčítání případných vlivů na režim podzemních vod (vliv realizace vysokorychlostní tratě bude rozhodující). Otázka možného ovlivnění toku podzemních vod vlivem náspu VRT musí být vyhodnocena v rámci průzkumů řešených při projekci VRT, obě stavby budou koordinovány, a v případě zjištění možného ovlivnění bude toto řešeno v následné projektové přípravě. Vyhodnocení vlivů záměru VRT na vody bude předmětem samotného procesu EIA pro VRT.

Z hlediska kumulativních vlivů na půdu lze uvažovat zábory zemědělské půdy, což jsou vlivy obecně spojené prakticky s jakoukoli stavbou situovanou do volné krajiny. Zábory nadprůměrně produkčních půd v I. a II. třídy ochrany ZPF jsou výjimečně přípustné pro liniové stavby zásadního významu. S ohledem na možný souběh výstavby VRT a realizace záměru bude v ZOV koordinována výstavba obou staveb s cílem zamezit nadbytečným dočasným záborům (např. společné využívání manipulačních pruhů, zařízení staveniště apod.).

Vlivy na faunu, floru a ekosystémy

Negativní kumulaci z hlediska vlivů na floru a faunu představuje především zásah do prostoru lesního komplexu Kersko, neboť záměr VRT výrazně zasahuje do jižního segmentu lesního komplexu děleného stávající dálnicí (na cca třetině až polovině RBC Kersko I) s ovlivněním porostů dubohabřin. Jelikož záměr zkapacitnění D11 bude mezi km 22,7 až 25,8 okrajově zasahovat při rozšíření do úzkého pásu se vzrostlými porosty těchto lesů, je nezbytné rozsah dočasných záborů v rámci zkapacitnění D11 při průchodu těmito porosty minimalizovat a tím zmírňovat i velikost a významnost vlivů záměru na floru a faunu.

Z hlediska kumulativních vlivů na flóru nejsou dle dokumentace EIA předpokládány prakticky žádné interakce z hlediska ovlivnění ochranářsky významných druhů rostlin. Souběh VRT s dálnicí D11 v úseku Jirny – Kozovazy zesílí potenciál šíření euryvalentních, expanzních a invazních druhů rostlin územím. Z hlediska kumulativních vlivů na porosty dřevin rostoucích mimo les vykazuje dominantní vliv realizace VRT (které předpokládá kácení velkého množství dřevin), vlivy posuzovaného záměru jsou v souhrnu s kumulativními vlivy VRT bez významného negativního vlivu. Pro dálnici D11 jsou rovněž navrženy náhradní výsadby v rámci kompenzačních opatření.

Z hlediska kumulativních vlivů na faunu se záměrem VRT jsou předpokládány jen mírné interakce z hlediska ovlivnění biotopových podmínek zvláště chráněných druhů živočichů vydry říční, žluvy hajní, netopýra rezavého, netopýra ušatého, krahujce obecného, ještěrky obecné, ťuhýka obecného, slavíka obecného, koroptve polní a veverky obecné, poněvadž realizace VRT bude generovat zásahy do jejich biotopů i reprodukčních prostorů zcela novou stavbou v relativní blízkosti zkapacitnění stávající dálnice. Dojde tak ke kumulativnímu zesílení negativního vlivu na tyto druhy nad rámec mírně nepříznivých vlivů z důvodu zkapacitnění stávající dálnice.

Z hlediska kumulativních vlivů v rámci fragmentace území a migrační prostupnosti se stavbou VRT dokumentace EIA poukazuje na řadu interakcí. Předně realizace VRT je zcela novou zásadní stavbou nové fragmentace krajiny s důsledkem významného zhoršení migrační prostupnosti území zejména pro živočichy kategorií A až C, neboť jde o kompletně oplocený koridor železniční trati. Z tohoto důvodu jsou již v rámci Hodnocení vlivů záměru VRT dle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů navrhovány kapacitní mostní objekty přes toky Výmola, Šembera a Výrovka a pro řešení průchodnosti biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců je navrhován v rámci stavby VRT ekodukt v km 35,128. Most by měl převádět biokoridor o šířce 60 m (ve vrcholu) přes vysokorychlostní trať s potenciálem migrace velkých savců a biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.

Na základě těchto údajů je účelné řešit optimalizaci migrační prostupnosti dálnice D11 v rámci jejího zkapacitnění jak v prostoru stávajícího kritického místa biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, tak v rámci křížení vodních toků Výmola, Šembera a Výrovka. Návrhy na optimalizaci migrační prostupnosti jsou součástí dokumentace EIA a podmínek tohoto závazného stanoviska a v rámci navazující projektové přípravy budou komplexně prověřeny. Pro řešení kritického místa na biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (dále také jen „ZCHD VS") je kromě posílení migračního potenciálu mostu přes silnici III/3308 účelné prověřit možnost řešení nového ekoduktu s využitím stávajícího dálničního zářezu procházejícího terénní elevací východně od mostu přes silnici Velenka - Chrást kolem km 22,20, neboť jde o jediný prostor s terénní konfigurací, který se na trase zkapacitnění nachází, navíc v prostoru, který je součástí stávajícího kritického úseku biotopu ZCHD VS. Ve smyslu výše uvedeného jsou v rámci tohoto stanoviska stanoveny podmínky za účelem optimalizace migrační prostupnosti území.

Z hlediska kumulativních vlivů v rámci ÚSES a VKP se předpokládá negativní interakce na regionální úrovni ÚSES v lesním komplexu Kersko-Bory, neboť významné narušení RBC Kersko I výstavbou VRT v zásadě znemožňuje jakékoli možnosti optimalizace tohoto systému. Dominantním vlivem je zde trasování VRT (vlastní rozšíření D11 jen mírně zvýší délku přerušení RBK a do RBC nezasahuje).

Z hlediska ovlivnění krajinného rázu lze předpokládat, že ač záměr VRT Praha-Běchovice-Poříčany prochází podobnou krajinou jako trasa D11, tj. intenzivní suburbální a agrární krajinou bez výrazných krajinářsko-estetických hodnot, bude představovat zásah do krajinného rázu, neboť do krajiny vnese nový poměrně výrazný znak. Nový krajinný prvek bude představovat zejména terminál Praha-východ u obce Nehvizdy. Předložený záměr zkapacitnění D11 slabě (a to jen v některých aspektech hodnocení) posiluje negativní projev stávající D11 v krajinné scéně. Realizace VRT by projev dálnice D11 výrazně posílil, neboť by na dlouhém úseku vznikl koridor souběžného vedení VRT a D11 včetně terminálu, kumulativní vliv samotného záměru (tj. zkapacitnění D11) ve vztahu k VRT je však možné vnímat jen jako slabý, v některých úsecích dokonce jako zanedbatelný či nulový.

Souhrnně dokumentace EIA ke kumulativním vlivům posuzovaného záměru a plánované stavby VRT uvádí, že kumulativní vlivy jsou pro některé úseky v relevantních aspektech pravděpodobné (např. hluk, zájmy ochrany přírody a krajiny), po realizaci záměru ovšem jen mírně vyšší než při ponechání stávající dálnice D11 (tj. bez zkapacitnění). Dominantní vlivy jsou očekávány v souvislosti se stavbou VRT, a to jak ve stavu s realizací předkládaného záměru (aktivní varianta) či bez něj (referenční stav – nulová varianta). Kumulativní vlivy dočasného charakteru posuzovaného záměru a stavby VRT se mohou významněji projevit v etapě výstavby, dojde-li k souběhu realizace obou staveb. K minimalizaci těchto vlivů byla stanovena příslušná opatření, která vychází z důsledné koordinace stavebních prací, což musí být řešeno v navazující projektové přípravě.

Záměr byl z pohledu kumulativních vlivů vyhodnocen jako akceptovatelný při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska. Zpracovatel posudku s uvedeným hodnocením souhlasí.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného

záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů stanovených v podmínkách přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné (výstavba ani provoz záměru nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatelky dokumentace EIA, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulovány v návrhu závazného stanoviska uvedeném v posudku.

Části dokumentace EIA popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a dostatečně hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatele posudku doplnění ani dopracování. Zpracovatel posudku zároveň s uvedenými závěry souhlasí s tím, že vlivy ve všech posuzovaných složkách shledává při respektování v posudku navržených podmínek jako akceptovatelné.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

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

Technické a technologické řešení záměru vychází především z charakteru záměru, kterým je zkapacitnění stávající dálnice D11 ze čtyřpruhového uspořádání (D26,5/120) na šestipruhové uspořádání (D33,5/130). Řešený úsek D11 začíná v MÚK Jirny (km 7,3) a končí před lanovým mostem přes řeku Labe západně od Poděbrad (km 40,1). Celková délka řešeného úseku je cca 32,8 km. Záměr je předložen v jedné aktivní variantě, s tím, že umístění záměru je dáno stopou stávající dálnice D11 a přilehlými plochami, do kterých se bude záměr rozšiřovat.

Navržené řešení zkapacitnění dálnice D11 vyvolává úpravu stávajících MÚK, křižujících komunikací, mostních objektů, propustků a přeložek souběžných účelových komunikací. Stávající křižovatky budou upraveny tak, aby splňovaly nároky na nové šířkové uspořádání hlavní trasy D11 – jedná se o EXIT 8 Jirny v km 7,970, EXIT 18 Bříství v km 18,190, EXIT 25 Sadská v km 25,590, EXIT 35 Vrbová Lhota v km 34,920, EXIT 39 Kluk v km 38,820.

Dále dojde k úpravám stávajících protihlukových stěn, které zasahují do rozšířeného jízdního pruhu (zejména kolem MÚK Bříství) a k doplnění nových protihlukových stěn. Přehled protihlukových opatření navržených v rámci hlukové studie je uveden v následující tabulce:

PHS	Umístění (ve směru staničení)	Staničení (km)	Délka (m)	Výška (m)
1	vlevo	7,529 - 7,609	70	5,0
2	vlevo	7,621 - 7,714	93	5,0
3	vpravo	7,552 - 7,609	57	4,0
4	vpravo	7,621 - 7,781	160	4,0
5	vlevo	13,860 - 14,230	370	2,0
6	vpravo	17,362 - 18,539	1 272	3,5 - 4,0
7	vlevo	26,900 - 27,295	395	4,0
8	vlevo	31,905 - 32,380	475	2,0

Zkapacitnění dálnice D11 vyvolá úpravy odpojení a napojení oboustranných odpočívek Bříství (v km 19,5 a 19,8) a Vrbová Lhota (v km 35,6 – 36,1). Zbylé dvě odpočívky v km 12,20 - 12,60 (vpravo) a km 18,95 – 19,15 (vlevo) projekt navrhuje zrušit a rekultivovat (jedná o bývalé odpočívky, které jsou v současnosti využívány střediskem správy a údržby dálnic).

V souvislosti se zkapacitněním posuzovaného úseku D11 je navržena i modernizace odvodnění dálnice včetně realizace technických objektů na ochranu vod (retenční a sedimentační nádrže, kanalizační stavítka, norné stěny apod.). Návrh odvodnění posuzovaného úseku dálnice vychází ze Studie vodohospodářského řešení stavby (PRAGOPROJEKT, a.s., 08/2023). Nové odvodnění dálnice bude řešeno jako kombinace příkopů s nornou stěnou a dálniční kanalizace s bezpečnostními prvky (dešťové usazovací nádrže s odlučovačem lehkých kapalin, kanalizační stavítka). Na vybraných úsecích budou k ochraně recipientů před přívalovými srážkami navrženy retenční nádrže.

Navržené řešení odvodnění předpokládá zachycení dešťových vod z komunikace pomocí vpustí nebo štěrbinovými žlaby a jejich odvedení pomocí stok dešťové kanalizace (v úsecích dálnice D11, kde to bude vzhledem k výškovému uspořádání možné). Vedení stok dešťové kanalizace se předpokládá po obou stranách tělesa. V úseku, kde nebude možné vybudování dešťové stoky, bude dešťová voda z komunikace odváděna silničními příkopy. Příkopy budou řešeny jako retenční (netěsněné) s nornými stěnami. Tím bude na vhodných úsecích umožněn vsak dešťové vody a množství odváděné do vodotečí se sníží. Tento předpoklad bude v dalších stupních projektové dokumentace ověřen vsakovací zkouškou. V úseku, který prochází ochranným pásmem vodního zdroje stupně 2a Poděbrady Kluk - prameniště Kluk (km 38,8 až konec úpravy), budou příkopy těsněné. Každá stoka bude před vtokem do odlučovače ropných látek osazena kanalizačním stavítkem jako jedním z bezpečnostních prvků pro případ havárie. Před odtokem do vodotečí se předpokládá zřízení zařízení pro regulaci odtoku na požadované množství.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby procesu EIA v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Technické řešení záměru odpovídá dosaženému stupni poznání

z hlediska znečišťování životního prostředí a při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za optimální.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

V rámci procesu EIA nebylo předloženo variantní řešení. Záměr byl předložen v jedné aktivní variantě (směrové vedení je dáno stopou stávající dálnice). Nulová varianta je referenční variantou (stav bez realizace záměru). Oznamovatel záměru v dokumentaci uvedl hlavní důvody vedoucí k volbě předložené varianty řešení záměru.

Shrnutí vyjádření k dokumentaci EIA:

Ke zveřejněné dokumentaci EIA příslušný úřad obdržel ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona celkem 21 vyjádření, z toho 7 vyjádření DÚSC (Středočeský kraj, město Poděbrady, město Sadská, městys Nehvizdy, obec Kostelní Lhota, obec Oseček a společné vyjádření 11 obcí – obec Bříství, obec Hradištko, obec Chrást, obec Kostelní Lhota, městys Kounice, obec Mochov, obec Písková Lhota, obec Poříčany, obec Třebestovice, obec Velenka, obec Vykáň), 7 vyjádření dotčených orgánů (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Městský úřad Poděbrady, Městský úřad Nymburk, Městský úřad Lysá nad Labem, Městský úřad Český Brod, Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze), 7 vyjádření odborů MŽP (odbor ochrany vod, odbor ochrany ovzduší, odbor adaptace na změnu klimatu, odbor geologie, odbor politiky ochrany klimatu, odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje, odbor výkonu státní správy I). Vyjádření veřejnosti nebylo doručeno.

Celkem 13 obdržených vyjádření bylo souhlasných bez připomínek, případně pouze upozorňují na zákonné požadavky (Středočeský kraj, město Sadská, městys Nehvizdy, Městský úřad Nymburk, Městský úřad Český Brod, Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany vod, odbor ochrany ovzduší, odbor adaptace na změnu klimatu, odbor geologie, odbor politiky ochrany klimatu, odbor výkonu státní správy I). Další vyjádření obsahovala v převážné míře připomínky, resp. podmínky, za kterých bude záměr akceptovatelný.

Obdržená vyjádření obsahovala zejména připomínky týkající se vyvolané hlukové zátěže a navržených protihlukových opatření, opatření na ochranu ovzduší, ochrany vod a ochrany přírody a krajiny. Vyjádření se rovněž týkala posouzení synergických a kumulativních vlivů záměru s VRT. Další oblasti připomínek se týkaly zachování stávající dopravní obslužnosti (a prostupnosti) území, zachování a rozšíření stávajících migračních tras a kompenzačních opatření (v podobě výsadby pásů zeleně podél dálnice).

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci EIA).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP512, resp. přímo na následujícím odkazu (D11, Jirny – Poděbrady, zkapacitnění), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci EIA zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Středočeský kraj
2. Obec Jirny
3. Městys Nehvizdy
4. Obec Vyšehořovice
5. Obec Mochov
6. Obec Bříství
7. Obec Vykáň
8. Městys Kounice
9. Obec Velenka
10. Obec Chrást
11. Obec Hradištko
12. Obec Poříčany
13. Obec Třebestovice
14. Obec Milčice
15. Město Sadská
16. Obec Kostelní Lhota
17. Obec Písková Lhota
18. Obec Vrbová Lhota
19. Město Poděbrady
20. Obec Oseček

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

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

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Toto závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e–mailovou zprávou *(lucie.paclova@mzp.gov.cz),* popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce,** a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP512, resp. přímo na následujícím odkazu (D11, Jirny - Poděbrady, zkapacitnění), v části Stanovisko.

Rozdělovník k č.j. MZP/2025/710/1003:

Dotčené územní samosprávné celky:

Středočeský kraj, hejtmanka, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5
Obec Jirny, starostka, Brandýská 9, 250 90 Jirny
Městys Nehvizdy, starosta, Pražská 255, 250 81 Nehvizdy
Obec Vyšehořovice, starosta, Vyšehořovice 23, 250 87 Mochov

Obec Mochov, starosta, Sokolovská 92, 250 87 Mochov
Obec Bříství, starosta, Bříství 75, 289 15 Kounice
Obec Vykáň, starosta, Vykáň 24, 289 15 Kounice
Městys Kounice, starostka, Kounice 127, 289 15 Kounice
Obec Velenka, starostka, Velenka 44, 289 12 Sadská
Obec Chrást, starosta, Chrást 150, 289 14 Poříčany
Obec Hradištko, starosta, Hradištko 642, 289 12 Sadská
Obec Poříčany, starostka, Lipová 235, 289 14 Poříčany
Obec Třebestovice, starostka, Železniční 127, 289 12 Sadská
Obec Milčice, starosta, Milčice 32, 289 11 Pečky
Město Sadská, starosta, Palackého nám. 1, 289 12 Sadská
Obec Kostelní Lhota, starosta, Kostelní Lhota 6, 289 12 Sadská
Obec Písková Lhota, starostka, Poděbradská 17, 290 01 Písková Lhota
Obec Vrbová Lhota, starosta, Poděbradská 25, 289 11 Pečky
Město Poděbrady, starosta, Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady
Obec Oseček, starostka, Oseček 37, 289 41 Oseček

Dotčené orgány:

Krajský úřad Středočeského kraje, ředitel úřadu, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav *(úřad obce s rozšířenou působností)*
Masarykovo náměstí 1/6, 250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav
Městský úřad Lysá nad Labem *(úřad obce s rozšířenou působností)*
Husovo náměstí 23, 289 22 Lysá nad Labem
Městský úřad Český Brod *(úřad obce s rozšířenou působností)*
náměstí Husovo 70, 282 01 Český Brod
Městský úřad Nymburk *(úřad obce s rozšířenou působností)*
Náměstí Přemyslovců 163, 288 02 Nymburk
Městský úřad Poděbrady *(úřad obce s rozšířenou působností)*
Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Dittrichova 329/17, 120 00 Praha 2

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p., Úsek výstavby, Ing. Petr Kůrka, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Zpracovatelka oznámení a dokumentace:

Ing. Jitka Krejčová, PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

Zpracovatel posudku:

Ing. Radek Přílepek, Bydlinského 871, 391 01 Sezimovo Ústí

Na vědomí:

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Město Čelákovice, náměstí 5. května 1, 250 88 Čelákovice
Obec Starý Vestec, Starý Vestec 67, 289 16 Přerov nad Labem
Město Pečky, Masarykovo nám. 78, 289 11 Pečky
Obec Sokoleč, Kolínská 424, 290 01 Sokoleč
Obec Libice nad Cidlinou, Husova 4, 289 07 Libice nad Cidlinou
Městský úřad Kolín, Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I
Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové
Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídel, Palackého náměstí 375/4, 128 01 Praha 2
Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6
Česká inspekce životního prostředí, ředitelství, Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11
Podbabská 2582/30, 160 00 Praha 6
Ministerstvo kultury, odbor památkové péče, Maltézské náměstí 471/1, 118 11 Praha 1
Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Odbory MŽP:

610 – odbor adaptace na změnu klimatu
640 – odbor ochrany vod
720 – odbor geologie
810 – odbor politiky ochrany klimatu
820 – odbor ochrany ovzduší
840 – odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje
210 – odbor výkonu státní správy I, oddělení Praha