**Připomínky k dokumentaci EIA - obec Kostelní Lhota**

V dokumentaci EIA nebyly dostatečně zohledněny požadavky obce Kostelní Lhota z roku 2022. Ze strany zpracovatele došlo pouze k obecným prohlášením, nezávazným příslibům.

Záměr stavby absolutně nepočítá s budoucím využitím dálnice po dokončení navazujících částí – směr Polsko nebo zejména Mohelnice/Olomouc. Přitom do budoucna lze, z pohledu řidičů, dálnici D11 jednoznačně považovat za vhodnější spojení v trase Praha – Olomouc/Ostrava na úkor současné D1.

V dokumentaci vůbec není zohledněn záměr VRT Praha – Hradec Králové, který může kumulativním vlivem výrazně promluvit do hladiny hluku. Přitom Správa železnic již s obcemi na trase dávno projednává. A právě na katastru obce Kostelní Lhota se uvažuje o trase kopírující přímo dálnici D11. Při zohlednění VRT by tak limity hluku byly zcela jistě překročeny.

Z **Hlukové studie** je patrné, že velká většina dosažených výsledků měření osciluje na hranici limitních hodnot. Rozdíly jsou pouze v řádu desetin. Je tedy zřejmé, že tyto hodnoty mohou být při jakémkoliv opakovaném měření překročeny.

Lze následně dovodit, že dokončením navazujících etap prodloužení dálnice směr Polsko a zejména Mohelnice dojde k dalšímu očekávanému nárustu hlukové i emisní zátěže. Dokumentace a modelové situace s tímto plánem nepočítá, stejně jako se záměrem VRT Praha – Wroclav.

Navržená délka PHS č. 8 v úseku km 31,905 – 32,380 v délce 475 m je tudíž absolutně nedostatečná. **Obec Kostelní Lhota jednoznačně požaduje zbudování protihlukové stěny minimálně v rozsahu km 30,5 – 32.78.** Ve zbývající části km 29,7 – 30,5 požadujeme provedení separační zeleně v šířce 50 m.

Dle závěrů **Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví** lze *v prostoru stávající zástavby očekávat u většiny sledovaných účinků mírný nárůst zdravotního rizika.*

*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.*

To samé by se projevilo i pro část, kde absentuje posouzení vlivu VRT v úseku Poříčany – Hradec Králové.

Dle výsledků **Rozptylové studie** *dojde k nárůstu emisí a tím zatížení ovzduší v lokalitě, než je v současném stavu. Jako kompenzační opatření je uvažováno vysazení stromů.* Není detailněji definován rozsah a místo budoucí výsadby.

Z pohledu obce Kostelní Lhota se jeví jako jednoznačně nejvhodnější řešit náhradní výsadbu formou protihlukového valu/separační zelení mezi dálnicí a intravilánem obce. V tomto ohledu bude obec nápomocna při jednání s majiteli pozemků.

Dle výsledků **Studie vlivu na krajinný ráz** *navrhovaný záměr „D11 Jirny – Poděbrady, zkapacitnění“ představuje maximálně slabý zásah do znaků a hodnot dotčeného území a zákonných kritérií ochrany KR podle §12 ZOPK.* Z tohoto důvodu námi požadované prodloužení protihlukové bariéry na katastru obce Kostelní Lhota nebude mít negativní vliv a bude v souladu se studií.

Dle **Rámcové migrační studie** *dálnice D11 vzhledem k převážně rovinatému terénu představuje významnou migrační bariéru již ve stávajícím stavu. Migrační potenciál většiny stávajících migračních objektů (propustky, mosty) je nevyhovující. To se týká zejména vodních toků, které jsou zároveň VKP „ze zákona“ a na části z nich jsou vymezeny prvky ÚSES.*

*V těchto případech křížení vodních toků představují ve stávajícím stavu spíše nevyhovující objekty, poněvadž v rámci technického řešení chybí bermy v podmostí, které je zároveň technicky tvrdě upraveno. I když dochází i přes tyto objekty i k migraci obratlovců kategorie B, nelze parametry těchto objektů pokládat za dostatečně účinné pro zajištění prostupnosti dálničního tělesa.*

*Základním aspektem je okolnost, že v rámci zkapacitnění dálnice prakticky nebude možno měnit její niveletu vzhledem k aktuálnímu terénu. Jediným možným řešením je proto optimalizovat migrační prostupnost propustků a mostů a tím zvýhodnit parametry jejich technického migračního potenciálu.*

Požadujeme proto v celé délce trasy dálnice optimalizaci všech dálničních mostů uvedených v Rámcové migrační studii.

Z pohledu obce Kostelní Lhota, u dálničního mostu přes Milčický potok v km 29,7, vzniká návrhem Komplexních pozemkových úprav na obou stranách dálnice navazující cestní síť s jedinou bariérou dálnice. Požadujeme proto úpravu minimálně pravostranné bermy v podmostí Milčického potoka v km 29,7 tak, aby byl zajištěn dostatečný průchod pro migrující zvěř i pohyb občanů.

U přemostění toku Výrovky km 32,78 požadujeme dodržení zajištění stávající migrační trasy a zbudování trasy pro bezpečnou a bezbariérovou průjezdnost cyklistů po levém břehu řeky v rámci plánované cyklostezky po bermě řeky Výrovky mezi obcemi Pečky – Kostelní Lhota – Hořátev.

Tomáš Drobný, starosta obce Kostelní Lhota, 2.2.2024