

V Českých Budějovicích dne 06.01.2017
č.j. 27/510/17, 1191/ENV/17
spisová značka: 12 ZS 1/17 Ho

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle ustanovení § 23a 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 č. 100/2001 Sb.“).

Výroková část

Název záměru:

D3 Obchvat Českých Budějovic (D3 0310/I Úsilné - Hodějovice a D3 0310/II Hodějovice - Třebonín)

Kapacita (rozsah) záměru:

Novostavba dálnice D3 Obchvat Českých Budějovic (D3 0310) se skládá ze dvou staveb, D3 0310/I Úsilné – Hodějovice a D3 0310/II Hodějovice – Třebonín. Stavba D3 0310/I Úsilné – Hodějovice je posouzena ve dvou etapách s jednou a se třemi mimoúrovňovými křižovatkami (dále jen „MÚK“).

Stavba D3 0310	
Délka	19 753 m
Začátek úseku	131,220 km
Konec úseku	150,973 km
Kategorie	D 27,5/120
Mimoúrovňové křižovatky	Etapa 1: MÚK Pohůrka, MÚK Roudné, MÚK Krásejovka, MÚK Dolní Třebonín Etapa 2: MÚK Hlinsko, MÚK Hodějovice
Počet mostních objektů	Etapa 1: 37; Etapa 2: 1 (celkem 38)
Tunel	Tunel Pohůrka – 999,5 m
Přeložka železniční tratě	1 350 m – železniční trať České Velenice – Plzeň
Protihlukové stěny	26 ks
Délka protihlukových stěn	8 185 m

Celkový objem výkopů	3 109 177 m ³
Celkový objem násypů	2 919 219 m ³

Stavba D3 0310/I Úsilné – Hodějovice	
Délka	7 217 m
Začátek úseku	131,220 km
Konec úseku	138,437 km
Kategorie	D 27,5/120
Mimoúrovňové křižovatky	Etapa 1: MÚK Pohůrka Etapa 2: MÚK Hlinsko a MÚK Hodějovice
Počet mostních objektů	Etapa 1: 13; Etapa 2: 1 (celkem 14)
Tunel	Tunel Pohůrka – 999,5 m
Protihlukové stěny	18 ks
Délka protihlukových stěn	4 988 m
Celkový objem výkopů/přebytek	1 449 314 m ³ /790 357 m ³
Celkový objem násypů	658 957 m ³

Stavba D3 0310/II Hodějovice – Třebonín	
Délka	12 536 m
Začátek úseku	138,437 km
Konec úseku	150,973 km
Kategorie	D 27,5/120
Mimoúrovňové křižovatky	MÚK Roudné, MÚK Krasejovka, MÚK Dolní Třebonín
Počet mostních objektů	21 dálničních a silničních a 3 železniční
Přeložka železniční tratě	1 350 m – železniční trať České Velenice – Plzeň
Protihlukové stěny	8 ks
Délka protihlukových stěn	3 197 m
Celkový objem výkopů	1 659 863 m ³
Celkový objem násypů/dovoz násypů	2 260 262 m ³ /859 820 m ³

Součástí stavby je několik přeložek silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací a přeložka železniční trati (České Velenice – Plzeň) se třemi železničními mosty.

Vedení trasy záměru:

Předmětem stavby 0310/I Úsilné – Hodějovice je výstavba dálnice D3 začínající za MÚK Úsilné. Jedná se o přímé pokračování stavby D3 0309/III, která je v současné době ve výstavbě. Konec stavebního objektu leží za MÚK Hodějovice, kde se napojuje na následující úsek dálnice D3 0310/II Hodějovice – Třebonín.

Stavba D3 0310/I dle dokumentace pro stavební povolení (PRAGOPROJEKT a.s. 11/2016; dále jen „DSP I“) prochází koridorem vymezeným v urbanizovaném území po východním okraji zastavěného území města Českých Budějovic na rozhraní mezi ním a přilehlými obcemi Vráto, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Srubec, Staré Hodějovice. Zde navazuje následující úsek (stavba 0310/II). Stavba bude realizována tak, že v 1. etapě bude výstavba dálnice pouze s realizací jedné MÚK Pohúrka a v rámci 2. etapy budou dostavěny další dvě křižovatky – MÚK Hlinsko a MÚK Hodějovice. Stavbu je v případě potřeby možné z technického a funkčního hlediska ukončit již realizací 1. první etapy.

Realizace 1. etapy začíná v km 131,220 v nejvyšším bodě nivelety. Trasa dále lineárně klesá 0,55%. V tomto úseku budou vybudovány dálniční mosty přes polní cesty SO 201 v 131,328 km a SO 202 v 131,960 km a dále dálniční most (SO 203) přes překládaný potok Čertík (SO 371). Následující údolnicový oblouk ($R=20\,000$ m) je navržen v místě křížení s Rudolfovskou ulicí. Ulice Rudolfovská bude přes dálnici převedena nadjezdem (SO 204) šířky 99,5 m. Na Rudolfovskou ulici v nadjezdu bude v kruhové křižovatce napojena propojka silnic propojka II/634 a III/0341 SO 129. Trasa dále krátce stoupá 1,07 %, aby bylo možné vykřížít dálničním mostem (SO 205) upravovaný Vrátecký potok (SO 377) a stávající silnici III/0341, kterou přechází dálničním mostem (SO 206). Pod tímto mostem kromě silnice III/0341 bude vedena přeložky potoka (SO 374). Koryto přeložené vodoteče je zaústěno do nově zřizované retenční nádrže RN3 (SO 381).

Za vrcholovým obloukem ($R=12\,000$ m) následuje klesání 2,2% směrem k severnímu portálu tunelu Pohúrka, kde trasa přechází do zářezu. Nejnižší místo nivelety dálnice se nachází 70 m za severním portálem. Následuje stoupání 2,0 % resp. 0,5%. Mezi lomy nivelety je vložen vrcholový oblouk ($R=15\,000$ m). Za jižním portálem trasa dále stoupá ve sklonu 1,44 %. Tunel Pohúrka je navržen v úseku od ulice Dobrovodská k ulici Ledenická. Celková délka tunelu je 999,5 m. Severně od ulice Dobrovodská je situován Pražský portál a jižně od ulice Ledenická je situován Kaplický portál. Výrub tunelu bude probíhat pod zastropením. Nejprve dojde postupně v celé délce k realizaci předvýkopu – pracovní úroveň, pro pohyb hlubinného drapáku na pásovém podvozku. Pomocí drapáku budou z povrchu postupně prováděny rýhy pro podzemní milánské stěny. Následně je navržená realizace zastropení tunelu. Po dokončení podzemních stěn a zastropení tunelu dojde k realizaci výrubu vlastního tunelu (exkavace pod stropní deskou). Součástí stavebního programu je provizorní a později definitivní přeložení Dobrovodského potoka a systém gravitačního odvodnění tunelu. Navržená stavba zasahuje do ulic Dobrovodská, Ledenická a Stará cesta. Ulice Ledenická a Dobrovodská budou v průběhu stavby překládány do provizorní stopy, tak aby došlo k zachování provozu individuální automobilové dopravy po celou dobu stavby. Po dokončení nosných konstrukcí tunelu budou komunikace Ledenická (SO 119) a Dobrovodská (SO 117) navráceny do původní stopy nad tunel. V 135,732 km bude nad tunelem převedena komunikace Suché Vrbné - Pohúrka (SO 118).

Na východní straně od začátku tunelu Pohůrka okolo 135,2 km je umístěna velká retenční nádrž na Dobrovodském potoce (SO 379) s přeložkou Dobrovodského potoka (SO 380) a shybkou na Dobrovodském potoce (SO 378), která je vedena pod tunelem.

Jižně od tunelu bude umístěna MÚK Pohůrka. Rampy z dálnice budou vedeny na okružní pás umístěný nad tělesem dálnice. Z tohoto okružního pásu bude realizován sjezd na plánované komunikace, a to západním směrem na České Budějovice „Přeložka II/157 Zanádražní komunikace - 5.etapa“ a východním směrem na Srubec a Ledenice „Přeložka II/157 Zanádražní komunikace - 6.etapa“, která navazuje na obchvat Srubce. Předpokládá se, že 5. a 6. etapa Zanádražní komunikace budou zprovozněny společně s dálnicí D3. V místech připojení větví č. 2 a 3 MÚK Pohůrka se nachází vrcholový oblouk ($R= 18\ 000\ m$).

Prostor nad Hodějovickým potokem dálnice přechází ve sklonu 0,5% dálničním mostem (SO 210). Následující údolnicový oblouk ($R= 15\ 000\ m$) je situován v místě křížení s ulicí Ke studánce, kde je nadjezd této ulice umístěn nad dálnicí (SO 211). Následuje krátké stoupání 0,5%. Za vrcholovým obloukem ($R= 15\ 000\ m$) trasa klesá 1,76% až do místa, kde se napojuje na stavbu 0310/II.

V 138,150 km dálnice je navržena MÚK Hodějovice. V rámci výstavby 1. etapy dálnice D3 0310 bude tato MÚK realizována jen jako mimoúrovňové křížení bez napojení na dálnici. Součástí napojení budou dva nadjezdy nad dálnicí (SO 213.1 a SO 213.2) a most na silnici III/15523 (SO 222) přes přeložku železniční trati směr České Velenice, která je součástí předmětné stavby 0310/II – SO 651.

V rámci 2. etapy bude realizována křižovatka MÚK Hlinsko, a to včetně napojení na ul. Dubičnou na východní straně dálnice. Na západní straně bude do křižovatky napojen Hlinský přivaděč realizovaný v rámci samostatné akce. Kruhová křižovatka bude umístěna v nadjezdu dálnice (SO 207). Dále bude výstavbou ramp dobudována křižovatka MÚK Hodějovice z původního mimoúrovňového křížení v 1. etapě na kompletní mimoúrovňovou křižovatku.

Stavba D3 0310/II dle dokumentace pro stavební povolení (SUDOP Praha - 09/2016; dále jen „DSP II“) je přímé pokračování stavby D3 0310/I. Konec stavebního objektu je za MÚK Dolní Třebonín, kde se napojuje na následující úsek komunikace D3 0311 Třebonín – Kaplice nádraží.

Od napojení na stavbu 0310/I vozovka klesá ve sklonu 1,76% a cca v 134 km údolnicový obloukem ($R= 30\ 000\ m$) přechází do stoupání 0,5 % na most přes Malši. V blízkosti začátku stavby kříží navrženou dálnici jednokolejná železniční trať České Velenice – Plzeň, která bude v rámci stavby přeložena (SO 651) do nové trasy, a to v úseku délky cca 1,350 km. Křížení přeložky trati s dálnicí je řešeno železničním mostem. Bezprostředně za ním dálnice překlenuje mostem upravené koryto Starohodějovického potoka (SO 201). Trasa dále běží ve vyšším násypu, přesypaným klenutým mostem (SO 202) přechází přes další vodoteč a polní cestu a mírně klesá do údolní nivy Malše v prostoru mezi obcemi Roudné a Vidov.

Přemostění údolní nivy Malše (SO 203) je navrženo v souladu s požadavky Povodí Vltavy s.p. a na základě studie ovlivnění odtokových poměrů Malše vlivem stavby dálnice. Most je navržen jako estakáda o 19-ti polích (celková délka téměř 800 m), a to s ohledem na inundační území řeky Malše, migrační průchod a začlenění do krajiny. Výška mostu nad terénem bude do 10 m. Na mostě je vrcholový oblouk ($R= 25\ 000\ m$), trasa dále cca 0,5 km klesá a za mostem přechází opět údolnicovým obloukem ($R= 19\ 500\ m$) do stoupání

1,3 %. Za estakádou pokračuje dálnice ve vyšším násypu, kde rámovým přesypaným mostem (SO 204) kříží vodoteč (SO 322). Západně od obce Vidov je navržena mimoúrovňová křižovatka („MÚK Roudné“) s přeložkou silnice III/15529 a především s budoucí tzv. „Jižní tangentou“ – silnicí II. třídy (přivaděčem od silnice I/3). Křižovatka je navržena jako kosodélná a křížení je řešeno dálničním mostem (SO 205). Za křižovatkou pokračuje trasa do rozsáhlého lesního komplexu („Rožnovský les“), kde je v místě křížení s lokálním biokoridorem navržen ekodukt – přesypaný objekt přes dálnici, který bude plnit rovněž funkci nadjezdu lesní cesty.

Dálnice dále prochází východním okrajem lesních komplexů „Rožnovský les“ a „Bochle“. Z důvodu kolize s úsekem souběžné silnice III/15529 (mezi MÚK Roudné a obcí Plav) je navržena její přeložka. Realizace dálnice si v tomto úseku vyžádá větší objemy zemních prací a také vybudování tří mostních objektů – SO 206 přes cestu, SO 207 přes bezejmennou vodoteč a SO 208, který zajišťuje převedení nadregionálního biokoridoru přes dálnici. Niveleta vozovky od vrcholového oblouku ($R=15\,000\text{ m}$) v cca 141,9 km klesá ve sklonu 2,1 % a cca v 142,4 km přechází údolnicovým obloukem ($R=15\,000\text{ m}$) do stoupání 1,65 %, od cca 143,2 km vrcholových obloukem ($R=25\,000\text{ m}$) přechází do cca 1 km dlouhého klesání 0,5 % a cca v 144,2 km údolnicovým obloukem ($R=32\,000\text{ m}$) stoupá ve sklonu 3,4 %. Most SO 208 na dálnici D3 přemostňuje nadregionální biokoridor. Za lesním úsekem mezi obcemi Plav a Plavnice překlenuje dálnice estakádou šikmo údolí Plavnického potoka SO 209, poté dále mírně stoupá (0,5 %) a dalšími mostními objekty (SO 210 a SO 211) kříží místní komunikace („Ovčín“, „Borek“ a „Otmanka“).

Dálnice přechází obloukem ($R=30\,000\text{ m}$) do prudšího stoupání 3,8 %, prochází lesními pozemky, kde dvěma mostními objekty (SO 212 a SO 213) kříží místní vodoteče. Severně od obce Krasejovka dochází ke křížení dálnice se silnicí I/3. V místě je navržena osmičkovitá mimoúrovňová křižovatka („MÚK Krasejovka“) s nadjezdem silnice I/3 přes dálnici. Silnice I/3 (v budoucnu se předpokládá, že přejde do sítě krajských silnic jako II/603) bude ponechána ve stávající trase, dojde pouze k výškové úpravě s ohledem na křížení s dálnicí a na dodržení rozhledových poměrů na nových křižovatkách (stykové a okružní), do kterých budou napojeny větve MÚK. Na východní straně křižovatky bude v kruhové křižovatce napojeno silniční připojení obce Milíkovice. Tato komunikace bude směrově ponechána ve stávající ose, dojde jen k výškové úpravě pro možnost vedení na nadjezdu přes dálnici D3. Napojení stávající místní komunikace „Bartochovo“ na silnici I/3 bude provedeno do okružní křižovatky. Stávající místní komunikace (polní cesta) z obce Krasejovka, napojená u zemědělského areálu na silnici III/00354a, bude přeložena do nové trasy podél dálničního tělesa. Křížení dálnice se stávající vodotečí západně od Krasejovky je řešeno rámovým přesypaným mostem.

Trasa dálnice dále vstupuje na území bývalého okresu Český Krumlov a míří do prostoru mezi sídly Dolní Svince a Prostřední Svince. Cca v 148,1 km je vrcholový oblouk ($R=20\,000\text{ m}$), kde vozovka přechází do cca 1 km dlouhého klesání 0,6 % a dále po údolnicovém oblouku ($R=12\,000\text{ m}$) přechází do stoupání 0,57 % a následně 2,23 % až do konce trasy. Cca v 148,39 km bude realizován dálniční most přes vodoteč (SO 215). Dále je trasa vedena ve vysokém násypu, překlenuje mostními objekty postupně Krasejovský potok (SO 216), železniční trať Horní Dvořiště – České Budějovice (SO 217) a přeložku silnice III/15534 (SO 218 - Prostřední Svince – Dolní Svince). Technické řešení mostu přes železniční trať respektuje požadavek SŽDC na možnost výhledového zdvoukolejnění trati. Pod dálničním mostem (SO 218) bude vedena přeložka silnice III. třídy (SO 137). V prostoru mezi obcemi Horní Třebonín a Prostřední Svince kříží trasa dálnice stávající

silnici II/155. Je navržena osmičkovitá mimoúrovňová křižovatka („MÚK Dolní Třebonín“) dálnice s přeložkou silnice II/155 (ve výhledu budoucí silnice I/39), která bude představovat silniční přivaděč z oblasti Českokrumlovska na dálnici D3. Těsně za křižovatkou již stavba 0310/II končí a navazuje stavba 0311 úseku Třebonín – Kaplice nádraží.

Umístění záměru:

kraj: Jihočeský
obec: D3 0310/I - České Budějovice, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Hůry, Rudolfov, Srubec, Staré Hodějovice, Vráto,
D3 0310/II - Doubravice, Kamenný Újezd, Plav, Roudné, Staré Hodějovice, Včelná, Vidov, Dolní Třebonín
k. ú.: D3 0310/I - České Budějovice 4, České Budějovice 5, České Budějovice 6, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Hlinsko u Vráto, Hůry, Srubec, Staré Hodějovice, Vráto
D3 0310/II - Staré Hodějovice, Doubravice u Nedabyle, Vidov, Roudné, Včelná, Plav, Kamenný Újezd, Otmanka, Krásejovka, Dolní Svínice, Prostřední Svínice

Název oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele:

65 99 33 90

Sídlo oznamovatele:

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

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 vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů,
k záměru

„D3 Obchvat Českých Budějovic (D3 0310/I Úsilné - Hodějovice a D3 0310/II Hodějovice - Třebonín)“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

stanoví

následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení:

Opatření pro fázi přípravy stavby

- 1) Koordinovat hlukové studie a navržená protihluková opatření pro úsek zahrnující napojení staveb 0310/I a 0310/II s cílem zajistit dostatečnou ochranu území.
- 2) Protihluková opatření realizovat minimálně v rozsahu navrženém v projektech DSP I a DSP II (dále též souhrnně DSP).
- 3) U stavby 0310/II bude stávající protihluková zeď podél železnice zachována minimálně od 1,1 km dle staničení přeložky. Pokud to bude technicky možné, bude zachována v maximálním možném rozsahu.
- 4) Před realizací 2. etapy stavby 0310/I (MÚK Hlinsko a přestavbou mimoúrovňového křížení Hodějovice na MÚK Hodějovice) aktualizovat hlukovou studii a případně doplnit protihluková opatření pro ochranu chráněných objektů.
- 5) Retenční nádrže realizovat tak, aby obojživelníci mohli nádrž opustit a nedocházelo k jejich úhynu.
 - a. vybudovat břehy přírodního charakteru
 - b. alespoň v části nádrže vždy vytvořit podél břehu v ploše min. 40 m² sublitorální pásmo, které bude přirozeně přecházet na stávající terén ve sklonu minimálně 1:10.
- 6) Propustky dálnice a navazujících nebo souvisejících komunikací budovat se zřetelem na následující požadavky:
 - a. propustky vyústňovat vně oplocení kolem komunikace
 - b. v místě vyústění propustků nesmí být umístěny prohlubně či jímky s kolmými stěnami
 - c. případné výškové stupně nesmí být vyšší než 10 cm
 - d. vyústění řešit s využitím přírodních prvků
 - e. propustky je nutno řešit v takovém spádu, aby nevznikala zatopená místa
 - f. v případě převádění trvalých průtoků musí být zachován suchý pás země optimálně kolem obou stran koryta, ideálně o minimální šířce 50 cm

- g. břehy musí být členité, optimální je přírodě blízký povrch, případně přípustná je kamenná rovnanina
 - h. nepřijatelné je použití větších ploch prostého betonu
- 7) V nátokové části retenční nádrže na Dobrovodském potoce prověřit možnost realizace alespoň části břehů bez kamenného pohození nebo s pohozením do 10 cm tloušťky (při uvažované frakci 32/125 mm).
 - 8) Provéřit možnost propojení břehů retenční nádrže a Dobrovodského potoka pod dálnicí D3 nezpevněným vegetačním pásem.
 - 9) Podmostí všech mostních objektů realizovat v souladu s TP180 tak, aby alespoň částečně byla umožněna migrace živočichů. Především to znamená minimalizovat podíl zpevněných ploch (ideálně jen na plochu převáděných komunikací), ostatní plochy (alespoň volné průchozí pruhy mimo komunikaci) realizovat jako nezpevněné. Nevhodné je rovněž šterkové podmostí nebo kámen uložený do betonu.
 - 10) Trubní propustek v km 132,480 nahradit rámovým propustkem s břehovou lavicí pro migrace obojživelníků. Při návrhu rámového propustku postupovat v souladu s TP180.
 - 11) Retenční nádrže v km 137,00 a v km 138,45 zcela nebo částečně zasahují do migračních profilů mostních objektů SO 210 (stavba 0310/I) a SO 201 (stavba 0310/I) navazující na stavbu 0310/II. Provéřit možnosti posunutí retenčních nádrží nebo změny jejich tvaru ve prospěch zvětšení migračního profilu daného mostního objektu. V případě ponechání retenčních nádrží ve stávajícím umístění a rozsahu, navrhnout retenční nádrže bez oplocení a zmírnit tak negativní vliv nádrže na migrační profil daného mostu. V případě, že by nebylo možno z technických a bezpečnostních důvodů vynechat realizaci oplocení, minimalizovat rozsah oplocení pouze na vlastní nádrž a obslužnou vozovku.
 - 12) Lesní cestu převáděnou přes dálnici D3 ekoduktem v km 141,83 (SO 221 stavba 0310/II) realizovat jako nezpevněnou.
 - 13) Rámový propustek v km 140,6 (SO 204 stavba 0310/II) realizovat v souladu s TP 180, tj. alespoň po jedné straně toku ponechat dostatečný pruh souše, podmostí řešit jako nezpevněné, s volně umístěnými kameny různé velikosti.
 - 14) Rámový propustek v km 145,2 (SO 101.b.4 stavba 0310/II) o rozměrech 2x2 m, realizovat v souladu s TP180, tj. alespoň po jedné straně toku ponechat pás souše, vyvýšené tak, aby zde při průměrném průtoku vody byla umožněna migrace obojživelníků. Povrch dna je vhodné řešit jako nezpevněný, s volně umístěnými kameny různé velikosti.
 - 15) V rámci přeložky Starohodějovického potoka (SO 320 stavba 0310/II) realizovat výškové stupně v korytě maximálně do výšky 0,1 m.
 - 16) Retenční nádrže SO 349.2.a. a 349.2.b (stavba 0310/II) včetně přístupových a obslužných cest realizovat v souladu se závěry jednání investora, projektanta a zástupců orgánů ochrany přírody a krajiny ze dne 21.10.2015, tj. jako nádrže nevyčnívající nad terén a přístupové a obslužné cesty jako nezpevněné (např. použitím šterkových trávníků, popř. šterkových povrchů zpevněných voštinovými rohožemi).

17) V místech křížení dálnice D3 a vodních toků umístit oplocení dálnice trvalými ochrannými a naváděcími bariérami pro migrující obojživelníky na každou stranu od propustku, či mostu. Jedná se o následující úseky:

a. Most přes Rudolfovský potok (Čertík) v km 132,1; zábrany v délce cca 100 m od okraje propustku po obou stranách dálnice

b. Navržený rámový propustek v km 132,480; zábrany v délce cca 100 m od okraje propustku

zábrany vpravo ve směru staničení:

km 132,38 – 132,48 (100 metrů)

km 132,48 – 132,88 (400 metrů)

zábrany vlevo ve směru staničení:

km 132,38 – 132,48 (100 metrů)

km 132,48 – 132,58 (100 metrů)

c. most přes Vrátecký potok v km 133,495 a rámový propustek v km 133,580; zábrany v délce cca 100 m od okraje každého propustku, včetně prostoru mezi propustky

d. Most přes Hodějovický potok v km 136,993

zábrany vpravo ve směru staničení:

km 136,74 – 136,94 (200 metrů)

km 137,03 – 137,16 (130 metrů)

zábrany vlevo ve směru staničení:

km 136,52 – 136,94 (420 metrů)

km 137,03 – 137,23 (200 metrů)

e. Most přes Starohodějovický potok

zábrany vpravo ve směru staničení: km 138,32 – 138,65 (330m)

zábrany vlevo ve směru staničení: km 138,35 – 138,66 (310 m)

f. Most přes cestu a bezejmennou vodoteč, km 139,074

zábrany vpravo ve směru staničení:

km 138,95 – 139,18 (230 m)

km 139,38 – 139,48 (100 m)

zábrany vlevo ve směru staničení:

km 138,95 – 139,18 (230 m)

km 139,38 – 139,48 (100 m)

g. Most přes údolí Plavnického potoka, km 144,54 – 144,96

zábrany vpravo ve směru staničení: km 144,39 – 144,54 (150 m)

zábrany vlevo ve směru staničení: km 144,39 – 144,54 (150 m)

h. Rámový propustek, km 145,2

zábrany vpravo ve směru staničení: km 145,14 – 145,34 (2x 100 m)

zábrany vlevo ve směru staničení: km 145,15 – 145,35 (2x 100 m)

i. Most přes cestu a bezejmennou vodoteč, km 145,8

zábrany vpravo ve směru staničení: km 145,83 – 145,99 (160 m)

zábrany vlevo ve směru staničení: km 145,54 – 145,99 (450 m)

j. Most přes nivu přítoku bezejmenného rybníka, km 145,8

zábrany vpravo ve směru staničení:

km 145,99 – 146,14 (150 m)

km 146,30 – 146,45 (150 m)

zábrany vlevo ve směru staničení:

km 145,99 – 146,14 (150 m)

km 146,30 – 146,45 (150 m)

k. Most přes bezejmennou vodoteč biokoridor a lesní cestu, km cca 146,8 -147,2

zábrany vpravo ve směru staničení:

146,76 – 146,87 (110 m)

146,90 – 147,14 (240 m)

147,18 – 147,32 (140 m)

zábrany vlevo ve směru staničení:

146,76 – 146,87 (110 m)

146,90 – 147,14 (240 m)

147,18 – 147,32 (140 m)

l. Most přes bezejmennou vodoteč, km 148,4

zábrany vpravo ve směru staničení: km 148,34 – 148,56 (220 m)

zábrany vlevo ve směru staničení: km 148,34 – 148,56 (220 m)

m. Most přes Krasejovský potok, km 149,04

zábrany vpravo ve směru staničení:

km 148,88 – 149,03 (150 m)

km 149,06 – 149,21 (150 m)

zábrany vlevo ve směru staničení:

km 148,88 – 149,03 (150 m)

km 149,06 – 149,21 (150 m)

n. V km cca 149,9 zvážit možnost instalace rámového propustku s nezpevněnou břehovou lavicí alespoň na jedné straně toku. V případě instalace rámového propustku pak instalovat trvalé zábrany pro obojživelníky v délce cca 70 metrů na každou stranu od křížení s dálnicí D3 (tj. 4 x 70 metrů):

zábrany vpravo ve směru staničení

km 149,80 – 149,87 (cca 70 metrů)

km 149,89 – 149,96 (cca 70 metrů)

zábrany vlevo ve směru staničení

km 149,84 – 149,91 (cca 70 metrů)

km 149,93 – 150,00 (cca 70 metrů)

18) V rámci stavby 0310/I navrhnout jako kompenzační opatření za zvýšení koncentrace benzo(a)pyrenu, v území, kde je dnes překročen imisní limit benzo(a)pyrenu, výsadbu zeleně v rozsahu požadavků daných § 11 odst. 1

písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Opatření pro fázi výstavby

- 19) Pro dopravu materiálů na stavbu i ze stavby bude přednostně využíváno dálnice D3 (předpoklad dokončení stavby D3 0309/III), silnic I. třídy a jen v nezbytných případech silnic nižších tříd ostatních správců. Převoz materiálu v rámci stavby realizovat přednostně ve stopě budoucí dálnice, tzn. v trvalém záboru stavby.
- 20) Realizovat opatření na ochranu povrchových a podzemních vod navržená v projektech DSP a v monitoringu kvality podzemních a povrchových vod.
- 21) Realizovat monitoring individuálních vodních zdrojů – studní navržený v projektech DSP.
- 22) Před zahájením stavby provést biologický průzkum, který prověří výskyt zvláště chráněných druhů v trase dálnice D3 a navrhne případná opatření.
- 23) Před započítím zemních prací, pokud budou započaty v jarním nebo letním období, projít tři lokality výskytu zvláště chráněných čmeláků rodu *Bombus* (zde konkrétně *Bombus terrestris*, *B. humilis* a *B. lucorum*). Jedná se o lokality:
 - Úsek č. 1 - km cca 138,437 – 138,90 (Starohodějovický potok, lesíky a chaty)
 - Úsek č. 5 - km cca 141,40 – 143,25 (lesní porosty)
 - Úsek č. 6 - km cca 144,15 – 145,85 (louky a remízky)Případná nalezená hnízda v trase plánovaných zemních prací odborně přemístit.
- 24) V případě potvrzení výskytu chřástala polního a koroptve polní v trase dálnice provádět odstraňování vegetačního krytu od poloviny srpna do konce dubna. Lokality budou upřesněny v rámci biologického průzkumu, který bude prováděn v období od začátku dubna do konce srpna běžného roku. Biologický průzkum nesmí být starší více než jeden rok.
- 25) Zahájení zemních prací (skrývku ornice) realizovat od listopadu do poloviny března. Méně vhodné, ale ještě akceptovatelné je zahájení zemních prací koncem srpna.
- 26) Kácení dřevin realizovat mimo hnízdní období ptáků, tedy v měsících srpen-březen.
- 27) Nekácené stromy v prostoru a blízkosti stanoviště po dobu výstavby ochránit bedněním a pokud možno nezasahovat do jejich ochranného pásma.
- 28) Do prostoru lokality ve Vrátně (km cca 132,5 - 133,0) neumířovat zařízení staveniště, sklady materiálu ani deponie zeminy.
- 29) Ukončení zábran pro obojživelníky u mostů a propustků provést tak, aby v mezeře mezi zábranou a navazující stavební konstrukcí nebyl možný průchod obojživelníků.
- 30) V místech instalace trvalých zábran pro obojživelníky instalovat dočasné zábrany pro obojživelníky s cílem omezit možnost vstupu obojživelníků na staveniště.

Opatření pro provoz záměru

- 31) Po dokončení výstavby prověřit měření účinnost realizovaných protihlukových opatření. V případě nedodržení požadovaných hygienických limitů navrhnout a následně realizovat dodatečná protihluková opatření, která zajistí plnění hygienických limitů hluku u chráněných objektů.
- 32) Pokračovat v monitoringu podzemních vod a studní. V případě omezení či zrušení vydatnosti studní zajistit náhradní opatření dle návrhů uvedených v projektech DSP.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II (dále jen „ministerstvo“), obdrželo od oznamovatele záměru dne 20.09.2016 žádost o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. žádost obsahuje podklad obsahující popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Oznamovatel žádost doplnil o kompletní podklady dne 12.12.2016.

K žádosti byl přiložen projekt DSP I na stavbu 0310/I – etapa s 1 MÚK z 11/2016 a navazující etapa se 3 MÚK znázorněna v situacích z dokumentace pro územní rozhodnutí (dále jen DUR), projekt DSP II na stavbu 0310/II z 09/2016 a dále projekty DUR na stavbu 0310/I - (1. změna DUR, 2. změna DUR a 3. změna DUR) včetně příloh a dokladové části. Dále byly přiloženy situace z projektu DUR z 03/2009. Přílohy kromě jiného obsahovaly pro obě stavby – Aktualizované hlukové studie (stavba 0310/I PRAGOPROJEKT - Mgr. Radka Mašková – 09/2016, stavba 0310/II SUDOP – Ing. Jana Šafratová – 09/2016), Biologický průzkum a migrační studii (EIA Servis s.r.o., 10/2016), Aktualizovanou rozptylovou studii (stavba 0310/I PRAGOPROJEKT - Mgr. Radka Mašková – 09/2016), Hydrogeologické posouzení se zaměřením na ochranu jakosti podzemních vod, návrh monitoringu – Dálnice D3 Stavby 0310/I Úsilné - Hodějovice a 0310/II Hodějovice - Třebonín – ČEVAK – 10/2015, a další doprovodné podkladové materiály.

Všechny podklady jsou dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia) v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

Ministerstvo se v souladu s § 23a odst. 1 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů nejprve zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a zda je žádost úplná. Po posouzení žádosti ministerstvo dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. stavba se nachází na transevropské dopravní síti dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, územní rozhodnutí bylo vydáno nejpozději 31.03.2015.

Ke stavbě Dálnice D3 0310/I Úsilné – Hodějovice vydal stavební úřad Magistrátu města České Budějovice dne 12.05.2011 územní rozhodnutí pod zn. SU/4701/2010 Tm, nabylo právní moci dne 29.09.2011. Dále byla vydána změna územního rozhodnutí dne 12.07.2013 pod zn. SU/2787/2013 Tm. Ta nabyla právní moci dne 15.08.2013.

Ke stavbě Dálnice D3 0310/II Hodějovice – Třebonín vydal stavební úřad Magistrátu města České Budějovice dne 28.08.2008 územní rozhodnutí pod zn. SU/6738/2007 Bou, nabylo právní moci dne 24.03.2009. Toto Územní rozhodnutí Magistrát města České Budějovice poté prodloužil dne 23.08.2011 pod zn. SU/1754/2011 Tm s nabytím právní moci dne 01.10.2011.

Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí pro záměr s názvem „Dálnice D3 v úseku České Budějovice-hranice okresu Český Krumlov“ pod č.j. 804c/OPV/05 dne 20.05.2005. Stanovisko a dokumenty z předmětného řízení slouží vzhledem k odbornému zaměření na ochranu životního prostředí a veřejné zdraví jako podkladový materiál, avšak pro další navazující řízení jsou samostatně nevyužitelné.

Stavba je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24.08.2016. Po posouzení žádosti (doba předložení a kompletnost podkladů) ministerstvo dále dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. tzn., že žádost obsahuje popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví a byla předána dříve než 01.02.2017.

Na základě vyhodnocení všech podkladů a s ohledem na stávající stav jednotlivých složek životního prostředí v území, lze za nejvýznamnější vlivy záměru považovat vlivy na obyvatelstvo, hluk v území, půdu, povrchové a podzemní vody, faunu a krajinu. Vlivy na kvalitu ovzduší budou malé a vzhledem k poměrně dobré kvalitě ovzduší v území (kdy jsou s rezervami plněny závazné imisní limity a jen v několika lokalitách je překročen imisní limit pro benzo(a)pyren) málo významné. Negativní dopady na další složky životního prostředí byly navrženým řešením staveb v projektech DSP minimalizovány a lze je proto označit za málo významné či nevýznamné.

Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně úvah ministerstva a odkazů na jednotlivé odborné studie je podrobněji popsána v kapitole „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“.

Dopady záměru na veřejné zdraví obyvatelstva (tj. hodnocení rizika) vlivem změn v ovzduší byly provedeny porovnáním s imisními limity nebo směrnými hodnotami Světové zdravotnické organizace (WHO World Health Organization). Hodnocení vlivu emisí bylo provedeno pro jednotlivé nejvýznamnější škodliviny (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren). Imisní příspěvky ke znečištění ovzduší z provozu na hodnocené dálnici D3 budou v okolních obcích nízké, znečištění ovzduší nepovede ke zvýšení zdravotních rizik obyvatelstva a veřejné zdraví nepříznivě neovlivní. V části stavby 0310/I dochází k překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren; aby v těchto lokalitách nemohlo dojít ani k nevýznamným negativním vlivům na zdraví obyvatelstva, jsou navržena opatření, která negativní vliv provozu dálnice na tuto škodlivinu eliminují.

Vlivem realizace záměru dojde v blízkém okolí dálnice ke zvýšení hluku oproti stávajícímu stavu. Navržená protihluková opatření zajistí plnění hygienických limitů hluku a zajistí, aby imisní příspěvek hluku z dopravy nedosahoval u chráněných objektů zdravotně významných a nepřijatelných hodnot. U části chráněných objektů podél dálnice se v denní době může projevit výrazný pocit obtěžování hlukem a v noční době výrazný pocit rušení hlukem. Při porovnání s přínosem záměru, který se projeví u mnohonásobně vyššího počtu obyvatel, jsou celkové vlivy na zdraví obyvatelstva včetně dopadů na akustickou situaci v území přínosem, a proto akceptovatelné.

Půdy budou negativně ovlivněny trvalým i dočasným zábořem ZPF a PUPFL. Jedná se o půdy ZPF I. - V. stupně ochrany, přičemž nejvíce bude vyňato III. a IV. třídy ochrany. Souhlas s odnětím půdy ze ZPF pro stavbu 0310/I vydalo Ministerstvo životního prostředí pod č.j., 25450/ENV/10, 909/660/10 ze dne 12.05.2010. To bylo následně změněno Ministerstvem životního prostředí pod č.j. 65545/ENV/15 ze dne 02.12.2015. Souhlas s odnětím půdy ze ZPF pro stavbu 0310/II vydalo Ministerstvo životního prostředí pod č.j. 91701/ENV/07, 4161/640/07 ze dne 26.03.2008. To bylo následně změněno Ministerstvem životního prostředí pod č.j. 40 694/ENV/14, 2311/610/14 ze dne 27.05.2014.

Trvalý a dočasný zábor PUPFL je řešen samostatnými správními řízeními dle § 15 a násl. zákona č. 285/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů. V tomto řízení jsou stanovena konkrétní opatření pro minimalizaci negativního vlivu záměru na nezbytný zábor PUPFL. Tyto pozemky budou více zasaženy zejména u stavby 0310/II. Na stavbu 0310/I již bylo Magistrátem města České Budějovice po provedeném řízení dne 13.04.2016 pod čj. OOŽP/1352/2016/Šim-R vydáno rozhodnutí o povolení trvalého odnětí pozemků plnění funkcí lesa.

V rámci stavby D3 0310/I budou realizovány poměrně značné zásahy pod úroveň hladiny podzemní vody, a to zejména v rámci výstavby tunelu Pohúrka a přilehlých hlubokých zářezů a dále u podjezdu ul. Rudolfovské a MÚK Hodějovice. Problematika možného ovlivnění hladiny podzemní vody, okolních vodních zdrojů (vesměs studní) byla podrobně posouzena a byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů na podzemní vody. Současně byla navržena opatření pro stávající zdroje pozemní vody, které by mohly být záměrem negativně ovlivněny. Projektovaná trasa dálnice D3, prochází cca od 136,8 km, až po cca sídlo Borek ochranným pásmem PHO IIb vodního zdroje České Budějovice. Technické řešení dálnice prakticky eliminuje možné negativní dopady na tento vodní zdroj. Křížení dálnice s řekou Malší je navrženo estakádou v délce téměř 800 m, jejíž vliv na povodňové průtoky byl podrobně posouzen. Menší vodní toky budou v rámci výstavby v místě křížení s dálnicí přeloženy. Odvodňovací systémy dálnice jsou navrženy tak, aby nedošlo k neúnosnému ovlivnění jak kvality vody, tak průtoku velkých vod v potocích.

V zájmovém území posuzované dálnice byly zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“). Pro ochranu chráněných živočichů jsou stanoveny příslušná opatření. Dále dojde výstavbou dálnice k narušení současných migračních tras, což je minimalizováno návrhem dostatečného počtu migračních objektů pro zachování migrační propustnosti dotčeného území a návrhem naváděcích bariér pro migrující obojživelníky.

Výstavbou komunikace dojde k částečné likvidaci flóry v rámci umístění stavby. Během botanického terénního průzkumu provedeného během vegetačního období roku 2016

nebyl ve zkoumaném území zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK. Ani předchozí průzkumy žádný takový rostlinný druh v linii záměru nezaznamenaly. Z tohoto důvodu nejsou z hlediska ochrany flóry a vegetace potřeba speciální opatření.

Negativní vlivy na krajinný ráz budou technickými opatřeními včetně vegetačních úprav eliminovány na přijatelnou úroveň.

Vzhledem k typu záměru a vzdálenosti ke státním hranicím nemohou nastat přeshraniční vlivy.

Trasa dálnice D3 není situována na území lokalit zařazených do soustavy Natura 2000 a stavba rovněž nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Souhrnně lze konstatovat, že stávající významně negativní vlivy budou eliminovány již ve fázi realizace první etapy záměru. Z výše uvedeného vyplývá, že z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je předmětný záměr akceptovatelný, a to jak pro 1. etapu, tak pro následné dokončení v etapě druhé.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, tj. po zhodnocení popisu aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, se ministerstvo ztotožnilo se závěry odborných podkladů (k dispozici v IS EIA; sekce - Prioritní dopravní záměry dle §23a) a dospělo k závěru, že negativní vlivy prioritního dopravního záměru jsou při respektování jednotlivých opatření tohoto stanoviska akceptovatelné, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Při stanovení předmětných opatření vycházelo ministerstvo zejména z projektů DSP obou staveb (0310/I a 0310/II) a z odborných studií, které jsou součástí těchto projektů a níže konkrétně specifikovány.

Opatření č. 1 má zajistit optimalizaci a koordinaci protihlukových opatření v místě napojení stavby 0310/I na stavbu 0310/II.

Opatření č. 2 je stanoveno pro ochranu chráněných objektů před hlukem realizací protihlukových opatření navržených v hlukových studiích a zapracovaných v projektech DSP.

Opatření č. 3 vyplývá z požadavku uvedeného v hlukové studii v DSP stavby 0310/II a je stanoveno pro ochranu chráněných objektů před hlukem z železnice a dálnice D3.

Opatření č. 4 je stanoveno pro ochranu chráněných objektů před hlukem při realizaci 2. etapy výstavby stavby 0310/I. Umožní optimalizaci protihlukových opatření (při realizaci MÚK Hlinsko a přestavbou mimoúrovňového křížení Hodějovice na MÚK Hodějovice) dle skutečných poměrů před vlastní realizací 2. etapy.

Opatření č. 5 - 17 jsou stanovena pro minimalizaci negativních dopadů na faunu. Opatření jsou stanovena dle požadavků uvedených v Aktualizačním biologickém průzkumu a migrační studii pro stavbu 0310/I a stavbu 0310/II (EIA Servis s.r.o., 10/2016). Ministerstvo v této souvislosti zmiňuje zejména opatření č. 7, které umožní vyšší diverzitu budoucích litorálních porostů.

Opatření č. 18 je kompenzační podmínka na výsadbu zeleně v rozsahu požadavků daných § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Podmínka má zajistit, aby v místě stavby záměru, kde je dnes překročen imisní limit pro bezno(a)pyren, nedošlo k navýšení koncentrací benzo(a)pyrenu vlivem provozu záměru.

Opatření č. 19 je stanoveno pro ochranu komunikací nižších tříd a obyvatel u těchto komunikací v době realizace záměru před stavební dopravou a vychází z požadavků na organizaci výstavby zapracovanou v hlukových studiích pro výstavbu.

Opatření č. 20 a 21 jsou stanovena na základě požadavků uvedených v projektech DSP. Zajistí minimalizaci negativních dopadů na podzemní a povrchové vody a vodní zdroje, a to jak v průběhu výstavby, tak i po jejím dokončení.

Opatření č. 22 - 30 jsou stanovena pro minimalizaci negativních dopadů na faunu a flóru. Opatření jsou stanovena dle požadavků uvedených v Aktualizačním biologickém průzkumu a migrační studii, který byl zpracován firmou EIA servis v 10/2016 pro stavbu 0310/I a stavbu 0310/II.

Opatření č. 31 je stanoveno dle návrhu v hlukových studiích projektů DSP. Zajistí ověření účinnosti realizovaných protihlukových opatření a v případě jejich nedostatečné účinnosti bude podkladem pro návrh dodatečných protihlukových opatření, která zajistí plnění hygienických limitů hluku při provozu záměru.

Opatření č. 32 je stanoveno za účelem ověření vlivu záměru na podzemní a povrchové vody po jeho dokončení a bude případně podkladem pro návrh náhradních opatření při trvalých negativních dopadech na vodní zdroje.

Další opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí byla stanovena v již vydaných závazných stanoviscích dotčených úřadů. Zajištění těchto opatření je tedy garantováno mimo řízení dle zákona č. 100/2001 Sb.

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

V následujícím textu jsou vlivy popsány společně pro celou stavbu D3 0310, pouze v případě potřeby je doplněn samostatný komentář pro stavbu 0310/I a 0310/II.

Záměr realizace dálnice D3 – stavba 0310 byl předložen v jedné aktivní variantě. Výstavba stavby 0310/I je posouzena pro dvě etapy výstavby, což není z pohledu procesu EIA považováno za variantní řešení.

Vlivy na obyvatelstvo

Vlivy na obyvatelstvo

V rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení a hodnocení vlivu výstavby na životní prostředí (stavba 0310/I - PRAGOPROJEKT 11/2016 a stavba 0310/II – SUDOP 09/2016) byla zpracována a následně v mnoha případech aktualizována řada studií – vlivy na zdraví obyvatelstva, hlukové studie, rozptylové studie, atd. Výsledky těchto studií byly opakovaně projednávány s dotčenými orgány státní správy, mimo jiné také s Krajskou hygienickou stanicí a se zástupci obcí v dotčeném území. Na základě projednávání byly zpracovány pro obě stavby uvedené projekty DSP, které při respektování dříve projednaných požadavků minimalizují negativní dopady záměru na obyvatelstvo jak

v přímém okolí stavby, tak i vzdálenějších územích (např. výstavbou tunelu Pohúrka či přípravou křižovatek na které se napojí připravované dálniční přivaděče – „severní spojka“, „jižní tangenta“ a další). V období výstavby se projeví negativní vlivy zejména zvýšenou staveništní dopravou při nutném krátkodobém využívání místních komunikací (staveništní doprava bude vedena v převážné míře po navrhovaném tělese dálnice).

Zcela zásadní kladný přínos má realizace záměru pro obyvatele Českých Budějovic a přilehlých obcí, přes které je dnes vedena tranzitní doprava po silnici I/3. V kritických místech kolem průtahu silnice I/3 (E55) s hlukem nad mezní hodnotou se nachází téměř 1,5 tis. obyvatel. Zlepší se kvalita ovzduší, jedná se především o snížení karcinogenních zplodin a nebezpečných PM částic z dopravy, které s ohledem na relativně velký povrch váží další nebezpečné látky a mají vliv na nemocnost a předčasná úmrtí. Významné je i snížení nehodovosti a pravidelných dopravních problémů při ucpaných komunikacích převedením dopravy zejména tranzitní na dálnici mimo vlastní město, což ovlivní cca 50 - 60 tisíc obyvatel denně.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Posouzení vlivu na veřejné zdraví vychází z hlediska současných odborných poznatků o vlivech faktorů životního prostředí na lidské zdraví a metodických požadavků na aplikaci metody hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment), uvedených zejména v autorizačních návodech k hodnocení zdravotních rizik, vydaných Státním zdravotním ústavem Praha, US EPA a WHO.

Vlivy znečištění ovzduší na zdraví obyvatel

Stavba D3-0310/I

Hodnocení rizika pro jednotlivé škodliviny (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren) je provedeno porovnáním výstupů rozptylové studie s imisními limity nebo směrnými hodnotami Světové zdravotnické organizace (WHO World Health Organization).

U ročních průměrů NO₂ je v území místní imisní pozadí do 40 % imisního limitu. Příspěvek imisní koncentrace NO₂ je nejvyšší u portálu tunelu Pohúrky do 1,5 µg/m³ u nejbližší obytné zástavby pak je do 0,25 µg/m³ (limit 40 µg/m³). Souhrnně lze konstatovat, že z hlediska imisí oxidu dusičitého je stav i po realizaci záměru zdravotně přijatelný, nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO₂.

Imisní pozadí hrubých suspendovaných částic PM₁₀ v dotčených lokalitách se pohybuje v rozmezí 48 - 55 % imisního limitu. Maximální 24-hodinové koncentrace téže škodliviny se pohybují na úrovni do 39,5 µg/m³, tj. do 79 % imisního limitu 50 µg/m³ s povolenou dobou překročení imisního limitu na úrovni 35 dnů za rok. Některé nepříznivé zdravotní účinky je zde možno přesto předpokládat, úroveň imisních koncentrací se blíží hodnotě cíle 3 dle směrných hodnot WHO. Příspěvky z automobilové dopravy záměru jsou ovšem malé - u nejbližší zástavby u obou portálů tunelů (kde jsou největší) se jedná o hodnoty kolem 2,0 µg/m³.

Pozadí průměrných ročních koncentrací jemných suspendovaných částic PM_{2,5} vykazuje ve vztahu k platnému limitu stávající stav poněkud méně příznivý, hodnoty se pohybují na úrovni 61 - 70 % limitu 25 µg/m³. Příspěvky záměru budou nízké, když dosahují v bezprostřední blízkosti MÚK Pohúrka hodnot do 1,2 µg/m³, u nejbližší obytné zástavby pak do 0,8 µg/m³.

Realizace plánovaného záměru v obou posuzovaných etapách znamená jen nepatrnou změnu ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, která neovlivní hodnocené ukazatele, tedy celkovou úmrtnost ani výskyt dalších souvisejících zdravotních symptomů. Stav po realizaci stavby bude zdravotně přijatelný a prakticky nepovede k zvýšení zdravotních rizik pro obyvatele.

Pro benzen platí, že úrovně pozadí v hodnocených lokalitách jsou spolehlivě podlimitní (20 - 24 % limitu) a tedy zdravotně vyhovující. Nepatrné příspěvky záměru (do 0,1 µg/m³) nemohou mít zdravotní význam a místní situaci nikterak neovlivní.

U benzo(a)pyrenu platí, že stávající imisní pozadí se v území pohybuje na úrovních 0,56 - 1,37 ng/m³ tj. 56 - 137 % limitu. Příspěvky záměru ke stávajícímu pozadí budou v těsné blízkosti mimoúrovňové křižovatky či portálů tunelu Pohúrka nejvýše do 0,20 ng/m³. U naprosté většiny obytné zástavby dosahují hodnot do 0,15 ng/m³. Uvedené změny budou z hlediska vlivu na zdraví obyvatele nevýznamné. K eliminaci negativního vlivu v lokalitách s překročeným limitem benzo(a)pyrenu dojde realizací požadovaných kompenzačních opatření. Vlivem zprovoznění záměru dojde v širším území podél stávající komunikace 1/3 k celkovému poklesu benzo(a)pyrenu (vliv redukce front a plynulosti dopravy).

Uvedené hodnocení pro 1. etapu výstavby prakticky platí i pro 2. etapu. V té dojde k částečnému přerozdělení vlivů na kvalitu ovzduší. Mírnému zhoršení u 2 doplněných křižovatek a mírnému zlepšení vlivem většího rozdělení dopravy na místní komunikace. Nejvýraznější negativní dopady zůstávají u portálů tunelu Pohúrka. Rozdíly vlivu obou etap výstavby jsou z pohledu možných vlivů na zdraví obyvatelstva zanedbatelné.

Stavba D3-0310/II

U ročních průměrů NO₂ je v území místní imisní pozadí do 24 % imisního limitu. Příspěvky k maximálním hodinovým koncentracím oxidu dusičitého od automobilové dopravy záměru jsou malé - u nejbližší zástavby se pohybují v rozmezí 3,75 - 13,54 µg/m³ (limit je 200 µg/m³). Příspěvky k průměrným ročním koncentracím od automobilové dopravy záměru jsou velmi malé - u nejbližší zástavby se pohybují v rozmezí 0,06 - 0,21 µg/m³ (limit 40 µg/m³). Souhrnně lze konstatovat, že z hlediska imisí oxidu dusičitého je stav i po realizaci záměru zdravotně přijatelný, nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO₂.

Imisní pozadí hrubých suspendovaných částic PM₁₀ v dotčených lokalitách se pohybuje v rozmezí 35 - 46 % imisního limitu. Maximální 24-hodinové koncentrace téže škodliviny se pohybují na úrovni do 33 µg/m³, tj. do 66 % imisního limitu 50 µg/m³ s povolenou dobou překročení imisního limitu na úrovni 35 dnů za rok. WHO stanovuje směrnice hodnotu pro roční průměr suspendovaných částic PM₁₀ na úrovni 20 µg/m³, pro PM_{2,5} pak 10 µg/m³. Příspěvky k průměrným denním koncentracím budou u nejbližší zástavby v rozmezí 2,8 - 5,4 µg/m³. Příspěvky k průměrným ročním koncentracím od automobilové dopravy záměru jsou velmi malé - u nejbližší zástavby se pohybují v rozmezí 0,14 - 1,13 µg/m³.

Pozadí průměrných ročních koncentrací jemných suspendovaných částic PM_{2,5} vykazuje ve vztahu k platnému limitu stávající stav poněkud méně příznivý, hodnoty se pohybují na úrovni 48 - 58 % limitu 25 µg/m³. Příspěvky záměru budou nízké (u nejbližší zástavby se pohybují v rozmezí 0,01 - 0,17 µg/m³).

Realizace plánovaného záměru v obou posuzovaných etapách znamená jen nepatrnou změnu ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, která neovlivní

hodnocené ukazatele, tedy celkovou úmrtnost ani výskyt dalších souvisejících zdravotních symptomů. Stav po realizaci stavby bude zdravotně přijatelný a nepovede ke zvýšení zdravotních rizik pro obyvatele.

Pro benzen platí, že úrovně pozadí v hodnocených lokalitách jsou spolehlivě podlimitní (12 - 18 % limitu) a tedy zdravotně vyhovující. Nepatrné příspěvky záměru (do 0,04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) u stávající obytné zástavby nemohou mít zdravotní význam a místní situaci nikterak neovlivní.

U benzo(a)pyrenu platí, že stávající imisní pozadí se v území pohybuje na úrovních 0,28 - 0,54 ng/m^3 tj. 28 - 54 % limitu. Příspěvky záměru ke stávajícímu pozadí budou u nejbližší zástavby v rozmezí 0,012 - 0,042 ng/m^3 . Uvedené změny se na zdraví obyvatel neprojeví.

Závěrem lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci v okolí celé stavby D3 0310 zájmového území velmi málo a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin nevýznamná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Vliv hluku na zdraví obyvatel

V částech obcí nejbližší k plánované dálnici D3 dojde realizací záměru k navýšení expozice hluku. Jedná se převážně o samostatné objekty či části obcí nejbližší k dálnici D3. Navržená protihluková opatření mají za účel garantovat splnění hygienických limitů. Splnění těchto limitů však nevylučuje negativní vlivy na zdraví obyvatel. V provedených hodnoceních byly identifikovány procentuální počty obyvatel, které mohou mít v přilehlých lokalitách v denní době výrazný pocit obtěžování hlukem a v noční době výrazný pocit rušení hlukem ve spánku. U stavby 0310/I se jedná o 9 lokalit a u stavby 0310/II o 10 lokalit. Toto navýšení bude mít za následek zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných v denní době (u stavby 0310/I o 0 - 7 % obyvatel a u stavby 0310/II o 4 - 9 % obyvatel) nebo rušených ve spánku (u stavby 0310/I o 2 - 5 % obyvatel a u stavby 0310/II o 3 - 5 % obyvatel nejbližších obytných staveb) hlukem z dopravy. Uvedená procenta lze obtížně převést na počet obyvatel, protože kromě jiného je ve více lokalitách dle uvedených procent ovlivněna méně jak jedna osoba.

Dále lze konstatovat, že vztahy expozice a účinku byly odvozeny pro obtěžování vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a jsou zprůměrnovány na celou populaci. Nemusí tedy platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován, a to jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak i jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností, dobou pobytu doma v denní době i dalšími faktory a významně se tedy lišit od vypočtených údajů.

Celkově lze odhadnout, že statisticky by mohl být počet obyvatel majících výrazný pocit obtěžování hlukem v denní době u stavby 0310/I cca 8 - 12 osob a u stavby 0310/II cca 4 - 8 osob a počet obyvatel s výrazným pocitem rušení ve spánku by mohl být u stavby 0310/I cca 5 - 7 osob a u stavby 0310/II cca 2 - 4 osoby.

Z hlediska zdravotních rizik je však tento nárůst vzhledem k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku akceptovatelný. Přínos posuzovaného záměru vůči nulové variantě (provoz na stávající komunikaci procházející Českými Budějovicemi a přilehlými obcemi na silnici I/3), kde se zlepšení hlukové situace projeví u mnohonásobně většího počtu obyvatel je zcela jednoznačný.

Podmínkou uvedeného poměrně malého vlivu na obyvatele je dodržení navržených protihlukových opatření v projektech DSP a splnění podmínek uvedených v tomto stanovisku.

S ohledem na shora uvedené skutečnosti se ministerstvo ztotožnilo s tím, že v případě vlivu na zdraví obyvatel imisní příspěvky ke znečištění ovzduší z provozu na hodnocené dálnici D3 budou v okolních obcích nízké, kvalita ovzduší je v území poměrně velmi dobrá, k překračování limitu dochází jen u benzo(a)pyrenu v několika územích v prostoru stavby 0310/I, jenž situaci znečištění ovzduší prakticky nezmění a veřejné zdraví nepříznivě neovlivní. Dále ministerstvo v této souvislosti konstatuje, že vypočtený imisní příspěvek hluku z dopravy v okolí celé stavby nedosahuje zdravotně významných a nepříjemných hodnot a realizace záměru tedy při splnění všech opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci vlivu hluku na životní prostředí a veřejné zdraví, stávající situaci nepříznivě neovlivní, a to zejména ve vztahu k významnému zlepšení situace podél stávající komunikace I/3, která prochází Českými Budějovicemi i přilehlými obcemi. Před druhou etapou bude dále aktualizována hluková studie v souvislosti s realizací této etapy a na základě výsledků předmětné aktualizace budou v případě potřeby stanovena další protihluková opatření pro ochranu chráněných objektů.

Vlivy na ovzduší

V rámci projektové přípravy staveb byly zpracovávány a aktualizovány Rozptylové studie pro obě stavby samostatně. Pro stavbu 0310/I byly zpracovány Mgr. Radkou Maškovou 05/2014 a 09/2016 a pro stavbu 0310/II ji zpracoval Ing. Pavel Šinágl (Tragon s.r.o. 11/2013). Kvalita ovzduší se v území směrem k jihu zlepšuje, a proto je následující popis proveden po jednotlivých stavbách.

Stavba D3-0310/I

Kvalita ovzduší je dle údajů z map znečištění ovzduší poměrně velmi dobrá. V okolí plánované novostavby dálnice D3 0310/I jsou v současné době (resp. v období 2010 - 2014) splněny imisní limity pro NO₂, benzen i frakce suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}. V případě benzo(a)pyrenu, je imisní limit v několika úsecích trasy budoucí dálnice již v současné době překročen. Při porovnání se staršími údaji o kvalitě ovzduší (období 2008 - 2012) je zřejmé, že dlouhodoběji nedochází k výraznějším změnám v území, rozdílly se pohybují v případě maxim cca pod 1 µg/m³. Nejvýznamnější (s ohledem na hygienický limit) byl nárůst u benzo(a)pyrenu, a to u maxima o 0,08 ng/m³.

U ročních průměrů NO₂ je v území místní imisní v rozmezí 11,6 - 16,2 µg/m³ (limit 40 µg/m³). Příspěvek imisní koncentrace NO₂ je nejvyšší u portálu tunelu Pohůrky do 1,5 µg/m³, u nejbližší obytné zástavby do 0,25 µg/m³.

Imisní pozadí ročního průměru hrubých suspendovaných částic PM₁₀ v dotčených lokalitách se pohybuje v rozmezí 19,1 - 22,0 µg/m³ (limit 40 µg/m³). Maximální 24-hodinové koncentrace téže škodliviny se pohybují mezi 34,7 - 39,5 µg/m³ (limitu 50 µg/m³ s povolenou dobou překročení imisního limitu na úrovni 35 dnů za rok). Vypočtené příspěvky primární i resuspendované prašnosti z automobilové dopravy k průměrné roční koncentraci PM₁₀ dosahují v bezprostřední blízkosti Kaplického portálu hodnot do 3,0 µg/m³. V případě nejbližší zástavby u obou portálů se již jedná o hodnoty kolem 2,0 µg/m³. Nejvyšší příspěvky k maximální denní koncentraci PM₁₀ byly vypočteny v bezprostřední blízkosti MÚK Pohůrka, kde se pohybují do cca 17 µg/m³. U nejbližší obytné zástavby se jedná o hodnoty do 14 µg/m³. Jako u všech znečišťujících látek maxima s rostoucí

vzdáleností velmi rychle klesají. Tyto nejvýše vypočtené hodnoty se však vyskytují pouze za souhry nejhorsích imisních podmínek a současné dopravní špičky. Ve skutečnosti se tedy tyto maximální koncentrace budou vyskytovat pouze po velmi krátkou dobu v roce. Vzhledem ke stávajícímu imisnímu pozadí a výši vypočtených příspěvků předpokládáme, že imisní limit pro maximální denní koncentraci PM₁₀ bude v zájmové lokalitě ve výhledovém roce 2040 dodržen.

Pozadí průměrných ročních koncentrací jemných suspendovaných částic PM_{2,5} vykazuje ve vztahu k platnému limitu stávající stav poněkud méně příznivý, hodnoty se pohybují na úrovni 15,3 - 17,4 µg/m³ (limit 25 µg/m³). Příspěvky záměru budou nízké, maximálních hodnot dosahují v bezprostřední blízkosti MÚK Pohúrka hodnot do 1,2 µg/m³ u nejbližší obytné zástavby do 0,8 µg/m³.

Pro benzen platí, že úrovně pozadí v hodnocených lokalitách jsou spolehlivě podlimitní 1,1 - 1,2 µg/m³ (limit 5 µg/m³). Nepatrné příspěvky záměru (do 0,1 µg/m³) nemohou kvalitu ovzduší prakticky nijak ovlivnit.

U benzo(a)pyrenu platí, že stávající imisní pozadí se v území pohybuje na úrovních 0,56 - 1,37 ng/m³ tj. 56 - 137 % limitu. Příspěvky záměru ke stávajícímu pozadí budou v těsné blízkosti mimoúrovňové křižovatky či portálu tunelu Pohúrka nejvýše do 0,20 ng/m³. U naprosté většiny obytné zástavby dosahují hodnot do 0,15 ng/m³. Při realizaci požadovaných kompenzačních opatření pro eliminaci příspěvků benzo(a)pyrenu v lokalitách s překročeným limitem, se vliv záměru neprojeví. Uvedené hodnocení pro 1. etapu výstavby prakticky platí i pro 2. etapu. Rozdíly vlivu obou etap výstavby na kvalitu ovzduší jsou nevýznamné.

Stavba D3-0310/II

U ročních průměrů NO₂ je v rozptylové studii uveden rozptyl imisního pozadí 7,0 - 9,5 µg/m³ (limit 40 µg/m³), Příspěvky k maximálním hodinovým koncentracím oxidu dusičitého od automobilové dopravy záměru jsou malé - u nejbližší zástavby se pohybují v rozmezí 3,75 - 13,54 µg/m³ (limit je 200 µg/m³). Příspěvky k průměrným ročním koncentracím od automobilové dopravy záměru jsou velmi malé - u nejbližší zástavby se pohybují v rozmezí 0,06 - 0,21 µg/m³.

Imisní pozadí hrubých suspendovaných částic PM₁₀ v dotčených lokalitách je v rozptylové studii pro roční průměr uvedeno v rozmezí 14,1 - 18,3 µg/m³ (limit 40 µg/m³). Maximální 24-hodinové koncentrace téže škodliviny se pohybují na rozmezí 25,8 - 32,3 µg/m³ (limit 50 µg/m³ s povolenou dobou překročení imisního limitu na úrovni 35 dnů za rok). Příspěvky k průměrným denním koncentracím budou u nejbližší zástavby v rozmezí 2,8 - 5,4 µg/m³. Příspěvky k průměrným ročním koncentracím od automobilové dopravy záměru jsou velmi malé, přičemž u nejbližší zástavby se pohybují rozmezí 0,14 - 1,13 µg/m³.

Pozadí průměrných ročních koncentrací jemných suspendovaných částic PM_{2,5} vykazuje ve vztahu k platnému limitu stávající stav poněkud méně příznivý, hodnoty se pohybují v rozmezí 14,1 - 18,3 µg/m³ (limit 25 µg/m³). Příspěvky záměru však budou nízké, když se u nejbližší zástavby pohybují v rozmezí 0,05 - 0,37 µg/m³.

Pro benzen platí, že úrovně pozadí v hodnocených lokalitách této stavby jsou spolehlivě podlimitní v rozmezí 0,6 - 0,9 µg/m³ (limit 5 µg/m³). Nepatrné příspěvky záměru (do 0,04 µg/m³) tuto situaci prakticky neovlivní.

U benzo(a)pyrenu platí, že imisní pozadí se dle rozptylové studie v území pohybuje na úrovních 0,28 - 0,54 ng/m³ (limit 1 ng/m³). Příspěvky záměru ke stávajícímu pozadí budou

u nejbližší zástavby v rozmezí 0,012 - 0,042 ng/m³, tudíž prakticky nemohou způsobit překročení imisního limitu.

Souhrnně lze konstatovat, že v okolí výstavby celé stavby D3 0310 jsou v území dlouhodobě plněny všechny závazné imisní limity sledovaných látek - NO₂, benzen i frakce suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}. V případě benzo(a)pyrenu, resp. jeho průměrné roční koncentrace (celkového obsahu BaP v částicích PM₁₀) je imisní limit v několika lokalitách v úseku stavby 0310/I již v současné době překročen. V tomto případě je nutné navrhnout kompenzační opatření, které eliminují příspěvek záměru. Výpočtem bylo doloženo, že novostavba dálnice D3 0310/I je „sama sobě“ dostatečným kompenzačním opatřením. Zprovoznění dálnice D3 přinese snížení dopravních intenzit na stávajícím průtahu I/3 Českými Budějovicemi a pokles intenzit dopravy bude navíc doprovázen redukcí front před křižovatkami a zlepšením celkové plynulosti dopravy. Snížení celkové sumy emisí vlivem odvedení dopravy tedy bude v širším území vyšší než produkce emisí na nové komunikaci. Aby bylo zajištěno nezvýšení koncentrací benzo(a)pyrenu v přímém okolí navržené dálnice je stanoven požadavek na kompenzační opatření výsadbou zeleně v místě stavby.

Příspěvky dálnice D3 v celém úseku stavby budou u chráněných objektů poměrně velmi malé, stávající kvalitu ovzduší ovlivní velmi málo a nebudou příčinou překročení závazných imisních limitů. V části území, kde není plněn imisní limit pro benzo(a)pyren jsou požadována kompenzační opatření, pro eliminaci vlivu záměru na imisní pozadí benzo(a)pyrenu v území.

K vyhodnocení vlivů záměru na ovzduší ministerstvo odkazuje na výše uvedený komentář k vlivům záměru na obyvatelstvo, neboť se předmětné vlivy ve větší míře prolínají. Za stěžejní dále ministerstvo považuje skutečnost, že k eliminaci negativních vlivů na ovzduší v širším kontextu dojde již samotnou realizací záměru (zejména převedením i zvýšením plynulosti dopravy), přičemž již stávající stav kvality ovzduší v místě záměru a jeho okolí lze vyhodnotit jako velmi dobrý. Lokální negativní vliv koncentrací benzo(a)pyrenu u stavby D3 0310/I bude zmírněn realizací kompenzačního opatření (opatření č. 19).

Vlivy na klima

Klima a podnebí představuje dlouhodobý charakteristický režim počasí určovaný cykly v ovzduší, vlastnostmi zemského povrchu a energetickou bilancí. Změny podnebí jsou způsobeny nejen přirozenými procesy, ale také nárůstem obsahu skleníkových plynů v ovzduší vlivem lidské činnosti. Při realizaci předmětného záměru může dojít vlivem zástínu tělesem dálnice v částech vedených po náspech k částečné změně mikroklimatu, popř. místního klimatu (snížení teplot, zhoršení provětrávání). V celkovém kontextu však záměr staveb 0310/I a 0310/II nepředstavuje významně negativní vliv na podnebí a klima (zachování funkce navazujících významných krajinných prvků; zachování návazností obou stran silnice prostřednictvím mostních objektů pro průchod vodotečí s doprovodným porostem; uplatnění prvků územních systémů ekologické stability; vymezení opatření souvisejících s uplatněním vegetačních prvků apod.).

Celkové úhrny srážek, popřípadě jejich charakter nebudou záměrem ovlivněny. Při inverzním teplotním zvrstvení bude docházet k horšímu rozptylu škodlivin, které se do oblasti budou v průběhu provozu z dopravy dostávat. S ohledem na stávající velmi dobrý stav ovzduší v dotčeném území a zvýšení plynulosti dopravy zprovozněním záměru, nebude tento stav významný.

Z hlediska zranitelnosti staveb dálnice D3 0310/I a 0310/II vůči změnám klimatu lze na základě DSP konstatovat, že technické řešení mostů a rovněž odvádění dešťových či případných povodňových vod z povrchu komunikace je kapacitně dostatečné, a to i v případě silných a přivalových dešťů. Způsob řešení stavby (navržené výsadby zeleně, retenční nádrže) je také předpokladem ochrany území před suchem. Lze tedy konstatovat, že realizací záměru dojde pouze k minimálnímu ovlivnění retenční schopnosti krajiny.

Ministerstvo shrnuje, že realizací záměru může dojít pouze k lokálním změnám mikroklimatu podél vlastního tělesa dálnice, které se v širším území prakticky nemohou projevit, a proto lze celkově ovlivnění klimatu hodnotit jako velmi malé, lokální a tedy přijatelné.

Vlivy na hluk a další fyzikální charakteristiky

V rámci projektové přípravy staveb byly zpracovávány a aktualizovány Hlukové studie pro obě stavby samostatně. Poslední aktualizace hlukových studií byly pro stavbu 0310/I zpracované Mgr. Radkou Maškovou (PRAGOPROJEKT a.s. 07/2015 a 09/2016), studii pro období výstavby zpracovala RNDr. Iva Janáčková (AKUSTIKA Brod 03/2014). Pro stavbu 0310/II byla zpracována poslední aktualizace hlukové studie Ing. Janou Šafratovou (SUDOP Praha 09/2016) a pro období výstavby RNDr. Ivou Janáčkovou (AKUSTIKA Brod 07/2016). V hlukových studiích byla pro zajištění plnění hygienických limitů pro hluk navržena následující protihluková opatření.

Navržená protihluková opatření pro období provozu:

Stavba 0310/I

Celý úsek stavby 0310/I a křižovatkové větve, jež jsou součástí MÚK Pohůrka a MÚK Hodějovice - „nízkohlučný“ povrch vozovky.

Lokalita Vráto –

Levá strana dálnice D3

PHS Vráto - samota – km 132,020-132,345 – výška 3,0m

PHS Vráto_1 - km 132,840-133,120

- km 132,840-132,920 – výška 4,0m

- km 132,920-133,120 – výška 5,0m

pozn.: PHS Vráto_1 pokračuje nahoře podél „portálu“ přesypaného tunelu o výšce 3m

PHS Vráto_2 – km 133,218-133,257 – výška 5,0m

pozn.: PHS Vráto_2 pokračuje nahoře podél „portálu“ přesypaného tunelu o výšce 3m

PHS Vráto_3 – km 133,398-133,498 (3-4m)

- km 133,398-133,468 – výška 4,0m

- km 133,468-133,498 – výška 3,0m

Levá strana komunikace propojky –

PHS Vráto_propojka - km 0,040-0,266

- km 0,040-0,250 – výška 5,0m

- km 0,250-0,266 – výška 4,0m

pozn.: PHS Vráto_propojka není součástí stavby D3 0310/I. Přesto je tato PHS nedílnou součástí návrhu protihlukových opatření pro ochranu lokality Vráto před hlukem z dálnice D3 0310/I.

Lokalita Hlinsko –

Pravá strana dálnice D3

PHS Hlinsko – km 133,525-134,175

- km 133,525-133,550 – výška 3,0m
- km 133,550-133,815 – výška 4,0m
- km 133,815-133,940 – výška 5,0m
- km 133,940-134,118 – výška 4,0m
- km 134,118-134,175 – výška 3,0m

Lokalita Suché Vrbné a Dobrá Voda u ČB (severní portál tunelu Pohůrka) –

Pravá strana dálnice D3 -

PHS Suché Vrbné_1 – km 135,025-135,098 (severní portál tunelu)

- km 135,025-135,052 – výška 3,0m
- km 135,052-135,098 – výška 4,0m

Levá strana dálnice D3

PHS Suché Vrbné_2 - km 134,992-135,100 (severní portál tunelu)

- km 134,992-134,997 – výška 3,0m
- km 134,997-135,010 – výška 4,0m
- km 135,010-135,100 – výška 5,0m

Pozn.: PHS Suché Vrbné_1 a PHS Suché Vrbné_2 pokračují nahoře podél portálu tunelu o výšce 4,0 m.

Obložení opěrných zdí portálu akusticky pohltivými panel

Pravá strana komunikace propojky -

PHS Suché Vrbné_propojka*) - km 1,980-2,062

- km 1,980-2,050- výška 3,0m
- km 2,050-2,062 – výška 2,0m

Levá strana komunikace propojky

PHS Dobrá Voda*) - km 1,790-2,010

- km 1,790-1,960 – výška 3,0m
- km 1,960-2,010 – výška 2,0m

Lokalita Pohůrka a Srubec (jižní portál tunelu Pohůrka) -

Pravá strana dálnice D3

PHS Nové Hodějovice_1 – km 137,118-0,095 (větev 124_1)

- km 137,118-137,140 – výška 3,0m
- km 137,140-137,260 – výška 4,0m
- km 137,260-137,460 – výška 5,0m
- km 137,460-137,720 – výška 6,0m

- km 137,720-137,805 – výška 5,0m
- km 137,805-137.850 – výška 4,0m
- km 137,850-0,095 (větev 124_1) – výška 2,5m

Obložení zdí portálu akusticky pohltivými panely.

Lokalita Nové Hodějovice Staré Hodějovice –

Pravá strana dálnice D3

PHS Nové Hodějovice_1 – km 137,118-0,095 (větev 124_1)

- km 137,118-137,140 – výška 3,0m
- km 137,140-137,260 – výška 4,0m
- km 137,260-137,460 – výška 5,0m
- km 137,460-137,720 – výška 6,0m
- km 137,720-137,805 – výška 5,0m
- km 137,805-137.850 – výška 4,0m
- km 137,850-0,095 (větev 124_1) – výška 2,5m

PHS Nové Hodějovice_2 – km 0,046 (větev 124_1) -0,018 (větev 126_1)

- km 0,046 (124_1)-0,092 (124_1) – výška 4,0m
- km 0,092 (124_1)-0,018 (126_1) – výška 3,0m

PHS Nové Hodějovice_3 – km 138,410-138,437 (KÚ)

- km 138,410-138,437 (KÚ) – výška 3,0m

Levá strana dálnice D3

PHS Staré Hodějovice_1 - km 137,330-0,098 (větev 125)

- km 137,330-137,415– výška 2,0m
- km 137,415-137,640– výška 3,0m
- km 137,640-137,775 – výška 2,0m
- km 137,775-138,110 – výška 3,0m
- km 138,110-0,098 (větev 125) – výška 2,5m

PHS Staré Hodějovice_2 – km 0,100 (větev 125)-0,197 (OK_HOD)

- km 0,100(větev 125) – 0,197 (OK_HOD) – výška 5,0m

PHS Staré Hodějovice_3 – km 0,202 (OK_HOD)-0,011 (větev 124_2)

- km 0,202 (OK_HOD)-0,053 (124_2) – výška 5,0m
- km 0,053 (124_2)-0,011 (124_2) – výška 4,0m

PHS Staré Hodějovice_4 – km 138,182-138,330

- km 138,182-138,284 – výška 4,0m
- km 138,284-138,330 – výška 3,0m

Pozn.: PHS Nové Hodějovice_1 a Staré Hodějovice_1 budou přerušeny u nadjezdu obj. 123. PHS vedoucí na krajnici bude ukončena až pod mostem (ve snížené výšce). PHS umístěné na hrané zářezu vystoupají po násypu obj. 123 o výšce, aby horní hrana PHS (která je v daném místě navržena 2m, 3m, resp. 5m) byla zarovnaná.

Stavba 0310/II

Lokalita Staré Hodějovice -

Pravá strana dálnice D3

PHS 1 - km 138,437-138,560

- km 138,437-138,500 – výška 4,0m

- km 138,500-138,560 – výška 3,0m

Lokalita Doubravice –

Levá strana dálnice D3

PHS 2 – km 138,740 -139 ,040

- km 138,740-138,810 – výška 4,0m

- km 138,810-138,970 – výška 4,5m

- km 138,970-139,040 – výška 4m

Lokalita Vidov + Roudné (po obou stranách na mostě přes Malši) -

Levá strana dálnice D3

PHS 3 – km 139,400 -140,247 – výška 1,5 m

Levá strana dálnice D3

PHS 4 – km 139,470-140,247 – výška 1,5 m

Lokalita Roudné -

Pravá strana dálnice D3

PHS 5 - km 140,615-140,965

- km 140,615 -140,870 – výška 4,0 m

- km 140,870 -140,965– výška 4,5 m

Lokalita Kamenný Újezd – Plavnice -

Pravá strana dálnice D3

PHS 6 - km 144,830 -145,070 – výška 3,5 m

Lokalita Dolní Svince -

Pravá strana dálnice D3

PHS 7 - km 149,370 -149,680

- km 149,370 -149,600 – výška 3,5 m

- km 149,600 -149,680– výška 3,0 m

Lokalita Prostřední Svince–

Levá strana dálnice D3

PHS 8 – km 150,350 -150,600

- km 150,350 -150,400 – výška 4,0m

- km 150,400 -150,550 – výška 4,5m

- km 150,550 -150,600 – výška 4m

Celkem je v rámci stavby 0310/I navrženo 4 988 m a v rámci stavby 0310/II navrženo 3 197 m protihlukových stěn a na stavbě 0310/I je v celé délce navrženo použití nízkohlučného povrchu (tzv. tichého asfaltu).

Při dodržení navržených protihlukových opatření vychází, že budou hygienické limity pro hluk u chráněných objektů v období provozu záměru splněny. Současně je v projektech DSP doporučeno ověření účinnosti protihlukových opatření po dokončení výstavby. Požadavek na ověření účinku protihlukových opatření byl začleněn do vpředu uvedených opatření stanoviska.

Na základě výsledků hlukových studií pro období výstavby byla navržena potřebná protihluková opatření. Jedním z nich jsou mobilní protihlukové stěny. V rámci stavby 0310/I bylo navrženo 317 m mobilních protihlukových stěn a v rámci stavby 0310/II v délce 8 m. Dále byly navrženy požadavky na využití staveništní techniky během dne s tím, že v některých lokalitách je omezeno použití stanovených stavebních strojů v době 6:00 - 7:00 hod a 21:00 - 22,00 hod a dále místa, kde je omezena doba použití hlučných stavebních strojů od 300 minut až do 780 minut za den. Při dodržení navržených protihlukových opatření pro výstavbu včetně dopravních tras staveništní techniky, budou hygienické limity pro hluk z výstavby u chráněných objektů dodrženy.

K vyhodnocení vlivů záměru na hluk ministerstvo odkazuje na výše uvedený komentář k vlivům záměru na obyvatelstvo, neboť se předmětné vlivy ve větší míře prolínají. Stěžejním nástrojem k odstranění významných negativních vlivů hluku na životní prostředí a veřejné zdraví během provozu, popř. výstavby záměru, jsou jednotlivá výše specifikovaná protihluková opatření, která vycházejí z odborného posouzení v rámci konkrétních hlukových studií a jejich aktualizací. Při důsledném respektování těchto opatření je možné konstatovat, že realizace záměru je z hlediska vlivů hluku na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelná. Ministerstvo opětovně upozorňuje na skutečnost, že před druhou etapou bude dále aktualizována hluková studie v souvislosti s realizací této etapy a na základě výsledků předmětné aktualizace budou v případě potřeby stanovena další protihluková opatření pro ochranu chráněných objektů. Další fyzikální charakteristiky je vzhledem k charakteru a lokalizaci záměru možné vyhodnotit jako málo významné či zcela nevýznamné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Koncepce odvádění srážkových vod z povrchu dálnice je u obou staveb stejná. Vody jsou odvedeny vesměs středovou kanalizací do recipientů. Srážkové vody, které odtékají z vozovek, jsou odváděny přednostně samostatně a odděleně od vod ze svahů zemního tělesa a od vod z přilehlých povodí. Před vyústěním dešťové kanalizace do jednotlivých vodotečí jsou ve všech případech osazeny dešťové usazovací nádrže pro zachycení usaditelných nerozpuštěných částic a pro zachycení ropných látek. Před vyústěním do drobných málo vodních vodotečí jsou na základě vyhodnocení vlivů na tyto vodní toky a požadavků správců toků za dešťovými usazovacími nádržemi umístěny retenční nádrže. V ochranném pásmu vodních zdrojů budou příkopy a další prvky odvodňovacích systémů řešeny jako nepropustné, aby bylo zamezeno průsaku srážkových vod z dálnice do vod podzemních.

Dálnice kříží mnoho vodních toků, z nichž největší je řeka Malše. Most přes údolí Malše je navržen jako estakáda o 19-ti polích celkové délky téměř 800 m s ohledem na inundační území řeky Malše, migrační průchod a začlenění do krajiny. Koryta malých vodních toků jsou v rámci výstavby vesměs přeložena, nebo je provedena úprava koryta potoka pod

navrženým dálničním mostem. Při návrhu přeložek potoků byly v projektech DSP respektovány jak požadavky správců toků, tak požadavky fauny pro migrace živočichů.

V projektech DSP jsou navržena opatření na ochranu povrchových a podzemních vod v období výstavby záměru.

Projektovaná trasa dálnice D3, prochází cca od 136,8 km až po cca osadu Borek ochranným pásmem PHO IIb vodního zdroje České Budějovice. Dále projektovaná trasa dálnice D3, prochází v úseku staničení km cca 139,200 - 139,950 ochranným pásmem PHO IIa vodního zdroje České Budějovice. Ochranná pásma byla schválena dne 15.12.1989, č.r.: Vod/3996/89/Ště. Předmětem ochrany jsou veškeré podzemní vody, které jímá blízký jímací objekt u obce Vidov. Provozovatelem/majitelem jsou VaK Jižní Čechy. Název objektu VaK JČ Vidov (Vi5 (Vi6)-ÚV Plav), ID odběru podzemní vody 111006. Z jímacího zdroje bylo v roce 2012 odebráno celkem 104,4 tis. m³ vody, tj. průměrně 3,3 l/sec.

Veškerou stavební činnost je nutné v těchto úsecích stavby přizpůsobit požadavkům a chráněným zájmům PHO IIa a PHO IIb. Současně byl těmto požadavkům přizpůsoben návrh odvodňovacích systému srážkových vod.

V rámci stavby D3 0310/I budou realizovány poměrně značné zásahy pod úroveň hladiny podzemní vody, a to zejména v rámci výstavby tunelu Pohůrka a přilehlých hlubokých zářezů a dále u podjezdu Rudolfovske ulice a MÚK Hodějovice. Problematika možného ovlivnění hladiny podzemní vody okolních vodních zdrojů (vesměs studní) byla podrobně prověřena v rámci projektové přípravy stavby v samostatných studiích např. Matematický model proudění podzemní vody – hydrogeologické hodnocení výstavby tunelu (GeoTec – GC, a.s., 01/2016), Hydrogeologické posouzení se zaměřením na ochranu jakosti podzemních vod (ČEVAK, 10/2015). Na základě výsledků byla navržena jednak technická opatření (těsnící stěny, drenážní stěny, atd.) a dále opatření na ochranu vodních zdrojů včetně návrhu realizace náhradního zásobení v případech, kde byl předpoklad, že dojde k trvalému významnému ovlivnění kapacity vodních zdrojů (ovlivnění hladiny podzemní vody lze lokálně očekávat až do 100 m od okraje dálnice). Pro období výstavby a provozu byl navržen podrobný monitoring podzemní vody a studní včetně měření kvality vody.

V rámci přípravy stavby D3 0310/II byly provedeny průzkumy studní v blízkosti trasy navržené dálnice. Bylo provedeno podrobné posouzení možného ovlivnění hladiny podzemní vody ve studních a možnost negativního ovlivnění kvality vody a na základě těchto hodnocení byl navržen monitoring těchto studní jak měření hladiny vody ve studních, tak měření kvality vody, a to jak před výstavbou, tak po dobu realizace stavby a následně při provozu.

V rámci projektů DSP obou staveb byl současně navržen monitoring kvality podzemních i povrchových vod, který bude zahájen před započítáním výstavby a ukončen dle výsledků monitoringu v rámci provozu záměru.

V km 139,859 navržená dálnice kříží mostním objektem řeku Malši, na které je stanoveno záplavové území s aktivní zónou. Vlivy realizace záměru na průchod velkých vod v řece Malši byly vyhodnoceny v průběhu projektové přípravy stavby a byly vzaty v úvahu při návrhu přechodu dálnice přes tuto lokalitu.

Navržená technická i organizační opatření na ochranu podzemních a povrchových vod včetně zdrojů podzemní vody a navržený monitoring jak pro období výstavby, tak provozu dávají dostatečnou záruku, že i trvalé negativní dopady výstavby a provozu záměru budou málo významné a akceptovatelné.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (dále jen „rámcová směrnice o vodách“) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) je zajištěno transpozicí této směrnice do českého právního řádu (zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a související předpisy) a dále zpřesněno uplatňováním metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství č.j. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 01.05.2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých souhlasů a závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách a aby výsledek tohoto posouzení byl zahrnut do závazného stanoviska, souhlasu pro navazující řízení.

Vzhledem k navrženým organizačním a technickým opatřením na ochranu povrchových i podzemních vod a monitoringu vodních zdrojů ministerstvo uvádí, že lze vyloučit významně negativní vlivy záměru na předmětnou složku životního prostředí. Jednotlivá opatření jsou již zapracována jako součásti DSP a v konkrétních případech jsou dále uvedena či upřesněna i v rámci stanovených opatření tohoto stanoviska.

Vlivy na půdu

Zemědělský půdní fond - ZPF

Stavba D3-0310/I

Celkový trvalý zábor ZPF je cca 45,0 ha (orná půda 36,7 ha, trvalé travní porosty 6,5 ha a zahrady 1,8 ha) a 18,1 ha dočasného záboru nad 1 rok (orná půda 16,5 ha, trvalé travní porosty 0,8 ha a zahrady 0,8 ha). Z hlediska zařazení záborových půd podle třídy ochrany ZPF bude odňata půda ve II. třídě cca 1,1 %; III. třídě cca 69,4 %; IV. třídě cca 9,1 % a V. třídě cca 20,4 %.

V rámci přípravy stavby 0310/I byl zpracován pedologický průzkum pro zpracování bilance skrývky kulturních vrstev půdy (Agreko Olomouc, 2013), ze kterého mj. vyplývá, že humusové horizonty nebudou skrývány u půd:

- hydromorfních, s velmi nízkou produkční schopností a téměř nevyvinutým humusovým horizontem,
- velmi svažitých ploch,
- s výskytem plevelů, buřeně, náletů dřevin,
- které jsou znehodnoceny divokými skládkami,
- které již nejsou součástí ZPF.

Tyto a další výsledky šetření budou podkladem pro plnění podmínek souhlasu s odnětím půdy ze ZPF, který pro stavbu 0310/I vydalo Ministerstvo životního prostředí pod č.j. 25450/ENV/10, 909/660/10 dne 12.05.2010 a následně změnilo dne 02.12.2015, pod č.j. 65545/ENV/15.

Stavba D3-0310/II

Celkový trvalý zábor ZPF je cca 77,32 ha (orná půda 68,4 ha, trvalé travní porosty 8,5 ha a zahrady 0,4 ha) a 23,28 ha dočasného záboru nad 1 rok (orná půda 17,3 ha, trvalé travní porosty 5,97 ha). Z hlediska zařazení záborových půd podle třídy ochrany ZPF bude

odňata půda v I. třídě cca 27,9 %; II. třídě cca 5,5 %; III. třídě cca 31,5 %; IV. třídě cca 28,8 % a V. třídě cca 6,3 %.

V rámci přípravy stavby 0310/II byl zpracován pedologický průzkum pro zpracování bilance skrývky kulturních vrstev půdy (Ondřej Pour, 2013), a to kontrolně pro území hlavní trasy stavby, kde byl podrobný pedologický průzkum z předchozí etapy prací (VÚMOP, 2006) shledán jako dostatečný a nově byl realizován pedologický průzkum v rámci přeložky železniční trati. Výsledky obou částí průzkumu budou podkladem pro plnění podmínek souhlasu s odnětím půdy ze ZPF, který pro stavbu 0310/II vydalo Ministerstvo životního prostředí pod č.j. 91701/ENV/07, 4161/640/07 dne 26.03.2008 a následně změnilo dne 27.05.2014, pod č.j. 40 694/ENV/14, 2311/610/14.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa - PUPFL

Trvalý a dočasný zábor PUPFL je řešen samostatnými správními řízeními dle § 15 a násl. zákona č. 285/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů. V tomto řízení jsou stanovena konkrétní opatření pro minimalizaci negativního vlivu záměru na nezbytný zábor PUPFL. Tyto pozemky budou ve větší míře zasaženy zejména u stavby 0310/II. Na stavbu 0310/I již bylo Magistrátem města České Budějovice po provedeném řízení dne 13.04.2016 pod čj. OOŽP/1352/2016/Šim-R vydáno rozhodnutí o povolení trvalého odnětí pozemků plnění funkcí lesa.

Vlivy záměru na půdu odpovídají rozsahu a charakteru záměru, přičemž zejména u stavby 0310/I ministerstvo pozitivně hodnotí minimální zábor lesních a nejkvalitnějších zemědělských půd (I. a II. třída ochrany ZPF). Stavba 0310/II si vyžádá větší rozsah záboru zemědělských a lesních půd, avšak maximální možné zajištění ochrany předmětné složky životního prostředí a minimalizace negativních vlivů v této oblasti je zajištěno vydáním správních aktů v samostatných řízeních v souvislosti vynětím zemědělské a lesní půdy, a to včetně stanovení příslušných opatření. K zajištění optimálního provedení skrývky kulturních vrstev půdy byly rovněž zpracovány příslušné vpředu uvedené pedologické průzkumy.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

V těsné vazbě na trasu dálnice stavby 0310/I se nevyskytují žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území ani prognózní zdroje. Stavba kříží 3 poddolovaná území (Hůry 2, České Budějovice 4, Vrátá 1 – Hlinsko). Pro křížení trasy přes poddolovaná území bude navrženo technické řešení na základě báňskohistorických posudků a provedených geologických, geotechnických a hydrogeologických průzkumů.

Vzhledem k velkému podílu zářezů a návrhu tunelu Pohůrka a tím i relativně velkému podílu zemních prací bude docházet k zásahům do horninových struktur. Stavba dále kříží navážky, které vyplňují terénní deprese po dvou bývalých těžebnách hlínky. Kvalita navážek byla prověřena geochemickými průzkumy. Část navážky bude odtěžena.

Vliv je považován za středně silný, a to v obou etapách (rozdílnost obou etap se do vlivů prakticky nepromítá).

V zájmovém území stavby 0310/II Hodějovice – Třebonín se nenalézají ložiska nerostných surovin. Podle výpisu z registru v Geofondu ČR nejsou v zájmovém území žádná poddolovaná území a v zájmovém území nejsou ani registrovány žádné sesuvy.

Z hlediska vlivu předmětného záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje je stěžejní skutečnost, že se záměr nenachází ani nezasahuje do žádného chráněného ložiskového

území, ložiska nerostných surovin, dobývacího prostoru či prognózního zdroje. Těžba nerostných surovin tak nemůže být záměrem ovlivněna. Okolnost, že stavba 0310/I kříží poddolovaná území, nelze vyhodnotit jako přímý vliv záměru na horninové prostředí, ale spíše opačně jako vliv stávajícího podloží na předmětný záměr. Tento vliv bude eliminován opatřeními, která vyplynou zejména z geologických, geotechnických a hydrogeologických průzkumů.

Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Během přípravných prací v letech 2001 (dokumentace EIA), 2006 (DÚR) a 2013 (DSP) byly provedeny biologické průzkumy v trase navrhované dálnice D3 v úseku Úsilné - Třebonín. V roce 2016 byl zpracován aktualizací biologický průzkum a migrační studie. Pro doplnění znalostí o zájmovém území byly využity také náleзовé databáze Agentury ochrany přírody (AOPK ČR. Nálezová databáze ochrany přírody. [on-line databáze; portal.nature.cz].) a České společnosti ornitologické (<http://www.birds.cz/avif/>). Terénní průzkumy pro předkládanou aktualizaci biologického průzkumu byly provedeny během jarní až podzimní sezóny 2016.

Biologické průzkumy vychází z publikovaných údajů a ze znalosti prostředí v okolí připravované dálnice D3. Základem však byl především podrobný terénní průzkum provedený v průběhu vegetační sezóny roku 2016. Každý úsek je podrobně charakterizován, jmenovitě jsou uvedeny rostlinné taxony dominantní nebo velmi hojné, vřdčí druhy rostlinných společenstev, rostliny typické, vzácné nebo jinak pozoruhodné. Průzkum byl zaměřen na výskyt druhů zvláště chráněných ve smyslu ZOPK. Byly založeny trvalé plochy pro fytoocenologické snímky.

V případě bezobratlých živočichů byla pozornost zaměřena na některé vybrané skupiny bezobratlých, jako jsou především brouci, kteří patří k doporučeným skupinám pro biomonitorování v chráněných oblastech (zejména epiedafičtí brouci, vodní brouci a fytofágní brouci). Sběr dat byl realizován použitím metodiky pro sběr bezobratlých (Absolon, 1993) a brouků (Krásenský, 2004) vypracovaných pro AOPK ČR. Pro sběr brouků byly použity metody odběru půdních vzorků a prosev opadu (detritu). Dále byl materiál získán ruční metodou pod kameny, dřevy, atd. Další skupiny byly sbírány, kromě uvedených metod, oklepem vegetace, i přímým pozorováním (denní motýli, měkkýši, atd.).

Studium obratlovců zahrnovalo všechny skupiny suchozemských obratlovců. Dominantní roli při vyhledávání zvířat hrály obchůzky, při nichž byly jednotlivé druhy determinovány na základě přímého pozorování a také na základě rozpoznávání zvukových projevů. Kromě přímého pozorování byly také využívány čerstvé pobytové známky, jako jsou stopy, okus nebo trus. Především u plazů byly využity také kadávery na silnicích.

Použitá nomenklatura cévnatých rostlin vychází z Klíče ke květeně ČR (Kubát et al. 2002). Taxony jsou obvykle rozlišeny na úrovni druhu či poddruhu, pouze ojediněle rodu. Výjimečně jsou některé taxonomicky obtížné skupiny řazeny na úroveň souborných taxonomických jednotek (např. agg., sect.). Jména syntaxonů jsou uváděna z Moravec et al (1995). Ve fytoocenologických snímcích je použita Braun-Blanquetova stupnice abundance a dominance.

Flóra

Botanický průzkum zájmového území v linii připravované dálnice byl proveden během vegetačního období roku 2016 od začátku května do konce září. Průzkum byl zaměřen zejména na zjištění změn v charakteru vegetace oproti předchozím průzkumům, zjištění

přítomnosti rostlin uvedených v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č.II vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k ZOPK a druhů červeného seznamu a byly založeny trvalé plochy pro fytoocenologické snímky.

Stavba dálnice bude mít samozřejmě negativní vliv na vegetaci zájmového území. Dojde k likvidaci veškeré vegetace v trase dálnice a budou negativně ovlivněny i přilehlé plochy. Nicméně z botanického hlediska lze konstatovat, že ve zkoumaném území podél projektované dálnice v šíři koridoru cca 150 m (+ rozšíření pro související stavby, jako jsou přeložky, retenční nádrže apod.) nebyl v průběhu vegetačního období roku 2016 zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh ve smyslu ZOPK. Ani předchozí průzkumy žádný takový rostlinný druh v linii záměru nezaznamenaly. Z tohoto důvodu nejsou z hlediska ochrany flóry a vegetace navrhována speciální opatření.

Stavba D3-0310/I

Během botanického terénního průzkumu provedeného během vegetačního období roku 2016 nebyl ve zkoumaném území zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK.

Byly nalezeny tři druhy červeného seznamu dle publikace Komentovaný červený seznam květeny jižní části Čech (Chán a kol. AOPK 1999), a to:

Verbena officinalis – sporýš lékařský

Centaurium erythraea – zeměžluč okolíkatá

Filago arvensis – bělolist rolní

První jmenovaný druh je zařazený do kategorie druhů silně ohrožených, druhé dva druhy do kategorie druhů ohrožených v citovaném červeném seznamu. Všechny jmenované druhy byly nalezeny na druhotném, člověkem silně ovlivněném stanovišti.

Stavba D3-0310/II

Během botanického terénního průzkumu provedeného během vegetačního období roku 2016 nebyl ve zkoumaném území zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK.

Byly nalezeny dva druhy červeného seznamu dle publikace Komentovaný červený seznam květeny jižní části Čech (Chán a kol. AOPK 1999). Druh *Centaurium erythraea* – zeměžluč okolíkatá řadí jmenovaný seznam mezi druhy ohrožené. Druh *Allium ursinum* – česnek medvědí je zařazen do kategorie druhů vzácnějších, vyžadujících zvýšenou pozornost.

Fauna

Terénní průzkum byl proveden v jarním a letním období roku 2016 a byl zaměřen zejména na zjištění přítomnosti živočichů uvedených v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č.III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k ZOPK a existenci jejich potenciálních rozmnožišť. Dominantní roli při vyhledávání zvířat hrály obchůzky, při nichž byly jednotlivé druhy determinovány na základě přímého pozorování nebo na základě rozpoznávání zvukových projevů. Kromě přímého pozorování byly také využívány čerstvé pobytové známky jako jsou stopy, okus nebo trus. Především u plazů byly využity také kadávery na silnicích. Na vybraných lokalitách byla provedena večerní a noční kontrola, za účelem zjištění přítomnosti soumravných a nočních druhů živočichů. Pro doplnění znalostí o zájmovém území byly využity také nálezové databáze Agentury ochrany přírody (AOPK ČR. Nálezová databáze ochrany přírody. [on-line databáze; portal.nature.cz.] a České společnosti ornitologické (<http://www.birds.cz/avif/>). Zájmové území posuzované dálnice

spadá do oblasti čtyř kvadrátů síťové mapy faunistického mapování ČR (6953, 7053, 7052 a 7152), respektive šesti kvadrátů podrobnějšího členění (6953cc, 7053aa, 7053ac, 7152bc, 7152bb, 7052db a 7053ca).

Stavba D3-0310/I

V zájmovém území posuzované dálnice bylo během průzkumu v roce 2016 zaznamenáno celkem 79 druhů obratlovců, z nichž 21 patří mezi zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK. Z nich je 12 uvedeno v kategorii silně ohrožené druhy a 9 v kategorii ohrožené druhy.

Některé ze zaznamenaných druhů jsou uvedeny v příloze I směrnice O ptácích (79/409/EHS) nebo v příloze II směrnice O stanovištích (92/43/EHS). Jedná se o následující druhy: chřástal polní, kvakoš noční, ťuhák obecný a kuňka obecná, čolek velký.

Během zoologického terénního průzkumu, který byl proveden v době vegetační sezóny roku 2016, nebyl v zájmovém území zjištěn žádný zvláště chráněný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK.

Stavba D3-0310/II

V zájmovém území posuzované dálnice bylo během průzkumu v roce 2016 zaznamenáno celkem 78 druhů obratlovců, z nichž 17 patří mezi zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK. Z nich je 9 uvedeno v kategorii silně ohrožené druhy a 8 v kategorii ohrožené druhy.

Některé ze zaznamenaných druhů jsou uvedeny v příloze I směrnice O ptácích (79/409/EHS) nebo v příloze II směrnice O stanovištích (92/43/EHS). Jedná se o následující druhy: chřástal polní, čáp bílý, kvakoš noční, moták pochop, datel černý a kuňka obecná.

Během zoologického terénního průzkumu bezobratlých živočichů, který byl proveden během vegetační sezóny roku 2016, byly ve zkoumaném území zjištěny tři zvláště chráněné druhy dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK, zařazené do kategorie druhy ohrožené. Jedná se o čmeláky:

Bombus terrestris – čmelák zemní

Bombus humilis – čmelák proměnlivý

Bombus lucorum – čmelák hájový

Realizace záměru nepochybně negativně ovlivní faunu svého okolí. Negativním vlivem je odstranění dřevin i stávajícího travobylinného pokryvu, zrušení některých vodních prvků a v neposlední řadě i zhoršení průchodnosti budoucí dálnice pro migrující živočichy. Dálnice bude oplocena oboustranně a prakticky v celé délce. Realizací záměru dojde k zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů a k narušení liniových porostů, které pro řadu zvířat slouží jako refugium v jinak zemědělské krajině.

Základní návrh ochranných nebo kompenzačních opatření byl vymezen v předchozích fázích přípravy záměru, vzhledem k dílčím změnám biotopů dotčených stavbou byla navržena aktualizované ochranná a kompenzační opatření, která by měla negativní dopad dálnice na faunu minimalizovat. Požadavky na minimalizaci negativních vlivů byly zapracovány do opatření stanoviska.

Ohledně vlivů záměru na flóru, faunu a ekosystémy ministerstvo považuje za stěžejní skutečnost, že byl proveden Aktualizační biologický průzkum a migrační studie, kde je zhodnocen vliv na rostliny a živočichy v návaznosti na záměrem dotčené území, a to

v nejaktuálnějším možném termínu (v průběhu roku 2016). Navržená eliminační a minimalizační opatření v řešeném území snižují negativní ovlivnění populací zvláště chráněných druhů i ostatních zástupců fauny či flóry v území tak, aby nehrozil významný negativní vliv během výstavby ani během provozu dálnice (opatření č. 7 – 19 a 23 – 31). Celkové vlivy na faunu, flóru a ekosystémy při respektování navržených opatření považuje ministerstvo za únosné.

Vlivy na prvky ÚSES, VKP, ZCHÚ a systém NATURA 2000

V zájmovém území stavby 0310/I se nevyskytují žádná zvláště chráněná území podle ZOPK. V zájmovém území se nachází 11 registrovaných VKP, z nichž v trase stavby jsou 3 - VKP Halda u Červeného vrchu, VKP Světlíky – zářez bývalé železniční Vlečky a VKP Remízek pod Kravínem v Hlinsku.

V trase 0310/I nebudou zasaženy nadregionální ani regionální biokoridory či biocentra. Trasa bude křížit lokální biocentrum LBC na Dobrovodském potoce (BC31) a LBC na Hodějovickém potoce (BC29) a 4 lokální biokoridory.

Na stavbě 0310/II se ze zvláště chráněných území přírody podle ZOPK nachází následující přírodní památky (PP) – PP Děkanec a PP Tůně u Špačků. PP Děkanec se nalézá relativně blízko budoucí dálnice (cca 280 m, v km 148,5), z hlediska směru toku vodoteče leží „nahore nad dálnicí“. Oproti tomu PP Tůně u Špačků leží z hlediska proudění vody „pod záměrem“ v km 138,6, nicméně vzdálenost přírodní památky od budoucí dálnice činí 900 metrů. Vzhledem k odstupovým vzdálenostem a morfologii terénu lze konstatovat, že by záměrem nemělo být negativně dotčeno žádné zvláště chráněné území.

Záměrem budou dále dotčeny dva nadregionální prvky ÚSES - NRBK Malše 19 a NRBK 50 Hlubocká obora. NRBK Malše 19 je tvořen břehovými porosty Malše, respektive ekotonem mezi řekou a sousední zemědělskou půdou. Niva je překlenuta 770 metrů dlouhou mostní estakádou SO 203. Tento mostní objekt nebude vytvářet bariéru pro migraci jakýchkoliv živočichů. NRBK 50 Hlubocká obora - tento biokoridor je trasován v lesních celcích a existence budoucí dálnice bude znamenat jeho určité funkční ovlivnění. Dálnici biokoridor protíná mezi km 143,7 po km 144,15, přičemž v km 143,876 je navržen migrační objekt SO 208 Dálniční most přes biokoridor v km 143.876. Jde o třípolový most šířky 50 metrů s výškou cca. 5,5 metru. Je také zasahováno do biocentra v těle NRBK 50 Hlubocká obora (mezi 142,75 km - 143,15 km), toto biocentrum bude díky dálnici zmenšeno o cca 25%. Do regionálního prvku ÚSES nebude žádný zásah. Dále dojde k zásahům do 9-ti lokálních prvků ÚSES a bude též dotčeno 7 interakčních prvků.

V území celé stavby se dále nalézají 4 památné stromy – dub letní v katastrálním území Kamenný Újezd (145,8 km) s odstupem od dálnice 20 m, který je umístěn vedle dálničního mostu, lípa malolistá v katastrálním území Vidov (139,9 km) odstupem 40 m, dub letní (145,22 km) s odstupem od dálnice 190 m a vrba v Roudném (139,64 km) s odstupem od dálnice 470 m. Během výstavby budou první dva stromy ochráněny obedněním před poškozením (v rozsahu ochranného pásma).

Lokality NATURA 2000 v dotčeném regionu nezasahují do prostoru záměru v celé délce stavby. Krajský úřad Jihočeského kraje ve svém stanovisku KUJCK 61770/2015 OZZL ze dne 13.08.2015 uvádí, že záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významné lokality ani ptačí oblasti ležící na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj. Od 01.05.2016 vešlo v platnost nové nařízení vlády o

stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit (73/2016 Sb.) Podle tohoto nařízení se mění celkový počet evropsky významných lokalit. Nově zařazené lokality se nenacházejí v záměrem dotčeném území ani jeho okolí, proto je možné výše uvedené stanovisko považovat za aktuální.

Dálnice bude dále křížit VKP dané zákonem, tj. vodní toky (z nichž nejvýznamnější je řeka Malše) a lesy.

Kolize se všemi prvky ÚSES a VKP byla v rámci projektové přípravy podrobně projednána a v projektech DSP jsou navržena potřebná opatření odsouhlasená orgány ochrany přírody.

Ministerstvo konstatuje, že záměr staveb 0310/I a 0310/II nemá významně negativní vliv na ÚSES, VKP, ZCHÚ a systém NATURA 2000. Vlivy záměru na předmětné složky životního prostředí budou přijatelné a jejich funkčnost bude zachována. Uvedená okolnost je výsledkem dlouhodobé přípravy záměru. Významný vliv na zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000) mohl být vyloučen rovněž s ohledem na umístění záměru mimo tyto lokality a jejich bezprostřední okolí.

Vlivy na biologickou rozmanitost

V rámci realizace záměru dojde k lokálnímu a časově omezenému negativnímu ovlivnění biologické rozmanitosti. Důvodem je vymístění plachých živočišných druhů do míst vzdálenějších od míst rušení pohybem lidí a strojů. Na základě biologického hodnocení je zřejmé, že dojde k zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK, a to včetně místa shánění potravy. Pro jejich ochranu jsou určena opatření na minimalizaci negativního ovlivnění.

Po ukončení stavby lze předpokládat, že při realizaci opatření pro minimalizaci negativních vlivů na tyto druhy (dostatečně kapacitní mostní objekty, oplocení včetně ochranných a naváděcích bariér pro migrující obojživelníky, vhodný materiál protihlukových stěn, ekologický dozor, transfery vybraných druhů apod.) dojde k jejich postupnému návratu a opětovnému osídlení většiny původních míst, nebo k trvalému osídlení nových míst, kam se živočichové před rušením uchýlili. Flora a fauna se přizpůsobuje novým podmínkám v území a postupně dojde k obnově a vytvoření odpovídajících biotopů.

Vzhledem k navrženým opatřením (jak při výstavbě tak provozu záměru) z hlediska vlivů na floru, faunu a ekosystémy je možné konstatovat, že záměr nezpůsobí významnější ochuzení druhové rozmanitosti v dotčeném území.

Ministerstvo se ztotožňuje s uvedenými závěry z hlediska vlivu záměru na biologickou rozmanitost. Pro obě stavby, které jsou součástí záměru (0310/I a 0310/II), je zpracováno aktuální biologické hodnocení (EIA servis s.r.o.;2016) a jsou stanovena příslušná opatření k minimalizaci lokálních a časově omezených negativních vlivů. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že předmětný záměr je z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost akceptovatelný.

Vlivy na krajinný ráz

Krajinný ráz byl v rámci projektové přípravy obou staveb podrobně posouzen. Na základě těchto posouzení byla vydána příslušná stanoviska odpovědných orgánů.

Stavba 0310/I představuje v některých aspektech středně silný zásah do znaků a hodnot některých charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny a do zákonných kritérií dle § 12 ZOPK. Protože však žádné z identifikovaných znaků a hodnot krajinného rázu, do kterých stavba zasahuje, nelze považovat za význačné či jedinečné, lze stavbu považovat z hlediska ochrany krajinného rázu v obou navrhovaných stavech za přijatelný (únosný) záměr.

Závazné souhlasné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny k vydání souhlasu podle ust. § 12 odst. 2 ZOPK s umístěním stavby dálnice D3 0310/I Úsilné (od km 131,240 do km 138,437) – Hodějovice vydal Magistrát města České Budějovice dne 21.6.2010 pod č.j. OŽP/5227/2010/Žiž.

Závěrem hodnocení vlivu na krajinný ráz pro stavbu 0310/II je konstatováno, že dálnice D3 mezi Novými Hodějovicemi a Třebonínem vede zemědělskou krajinou s velkým zastoupením přírodních prvků. Při realizaci stavby dojde k ovlivnění krajinného rázu zájmové oblasti. Stavba představuje zásah do estetických hodnot přírodních a přírodě blízkých scenérií. Z širšího pohledu se však nejedná o jedinečné přírodní hodnoty území, v blízké krajině jsou na mnoha místech zastoupené. Negativní dopad lze očekávat na počátku úseku při přemostění „relativně“ přirozené nivy Malše a dále ve střední části při přemostění údolí Plavnického potoka. Vzhledem k začlenění navrhované dálnice do stávajícího rázu krajiny je na km 148,7 – 150,2 navržen oboustranný zelený pás o šířce 3 - 5 m, který zmírní její negativní vizuální dopad. Navržená technická řešení minimalizují negativní dopad na krajinný ráz dodržováním základních zásad jeho ochrany, a to jak ve fázi směrového vedení trasy, tak i v konkrétních technických řešeních. Při realizaci všech navržených opatření lze považovat vliv na krajinný ráz za přijatelný.

Závazné souhlasné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny k vydání souhlasu podle ust. § 12 odst. 2 ZOPK s umístěním stavby dálnice D3 Praha České Budějovice – Dolní Dvořiště, část 0310/II Hodějovice - Třebonín vydal Magistrát města České Budějovice dne 5.6.2007 pod č.j. OŽP/5122/2007/Ně.

Souhlas s umístěním a povolením stavby v krajině, která by mohla změnit krajinný ráz nebo snížit jeho estetickou a přírodní hodnotu vydal Městský úřad Český Krumlov dne 29.6.2007 pod č.j. OŽPZ-1540/07/zs/Fo. Tento souhlas je vázán na zbylou část dálnice ve správním území obce Dolní Třebonín.

Ministerstvo se ztotožňuje se závěry hodnocení vlivu na krajinný ráz. Je evidentní, že stavba vzhledem ke svému charakteru a rozsahu ovlivní okolní krajinu. S ohledem na skutečnost, že z širšího pohledu se nejedná o jedinečné přírodní hodnoty území, kdy jsou tyto hodnoty v blízké krajině na mnoha místech zastoupené a ve vybraných úsecích budou realizována opatření pro minimalizaci negativních vlivů v této oblasti, je možné považovat vliv záměru na krajinu za únosný a akceptovatelný. Záměr bude rovněž realizován v souladu se ZÚR Jihočeského kraje a s územně plánovacími dokumentacemi jednotlivých obcí, v nichž byla trasa a její možnost umístění posouzena z hlediska širších vztahů včetně vlivů na krajinný ráz širšího okolí záměru.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Stavba 0310/I vyžaduje demolice několika bytových i nebytových objektů, rozsah demolic je shodný pro obě etapy. Jedná se o tři výrobní areály (cihelna, truhlárna a další provozní areál) se skladovacími a administrativními budovami a dalšími drobnými stavbami, dále o šest obytných objektů (čtyři rodinné domy a dvě rekreační chaty) se souvisejícím

příslušenstvím a několik dalších drobných staveb (přístřešky, skleníky, chlévy, studny, oplocení, apod.). Výstavbou a provozem dálnice D3 0310/I nebudou zlikvidovány žádné nemovité kulturní památky a stavby hodnotné architektury a kulturně historického významu, neboť celá trasa se v dostatečné vzdálenosti vyhýbá zastavěným částem obcí.

Stavba 0310/II prochází v km 138,8 – 138,9 přes stávající chatovou, resp. zahrádkářskou osadu. V dotčené lokalitě bude zbouráno 5 chat a ze souvisejících zahrad budou odstraněny kůlny, skleníky, oplocení, studny, stromy. Nejbližší nemovité kulturní památky (5 NKP) jsou vzdáleny 250 - 500 m. Dle vyjádření Národního památkového ústavu ze dne 09.05.2016 bude část NKP – mohylník (ÚSKP 26924/3-187) zasažena, ostatní nebudou realizací a provozem dálnice ovlivněny.

S ohledem na Státní archeologický seznam (SAS) vedený Národním památkovým ústavem a Archeologickou databází Čech (ADČ) vedenou Archeologickým ústavem Akademie věd ČR, lze konstatovat, že obě stavby procházejí územím s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2, zákona ČNR č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a je tedy počítáno s nutností zajištění archeologického dozoru.

Ministerstvo s ohledem na výše uvedené uvádí, že přestože bude hmotný majetek realizací záměru zasažen, nelze vzhledem k rozsahu a charakteru záměru ve veřejném zájmu považovat vliv tohoto zásahu za významný. Lokalizace záměru a archeologický dozor během výstavby záměru vylučuje negativní vliv záměru i v této oblasti.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem ke vzdálenosti od státní hranice nemohou nastat žádné přímé negativní přeshraniční vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ministerstvo s uvedeným konstatováním s ohledem na charakter záměru a vzdálenost od státní hranice souhlasí.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Stavba D3 – 0310 navazuje na severu na stavbu 0309, ta se skládá ze tří staveb, které jsou v realizaci. Následující úsek dálnice D3 až k hranici s Rakouskem v délce 24 km je v přípravě. Jedná se o stavby D3 0311, D3 0312/I a D3 0312/II. Dokončení dálniční tahu D3 odstraní jedno z posledních úzkých hrdel („bottleneck“) na spojnici Berlín – Drážďany – Praha – Linec – Salzburg (silnice E55) a zajistí tak homogenizaci tohoto tahu mezi třemi členskými státy EU. Stavba D3-0310 bude na jihu v křižovatce MÚK Krásejovka po dokončení napojena na stávající silnici I/3, kde bude v rámci této stavby prakticky ukončen obchvat Českých Budějovic a auta budou dále pokračovat po silnici I/3 směrem do Rakouska. Poslední sjezd na komunikační síť bude v konci stavby v MÚK Dolní Třebonín na silnici II/155.

Současně jsou v přípravě navazující stavby - Severní spojka - přeložka silnice I/20, tj. E49, Jižní tangenta – na mezinárodní letiště Č. Budějovice, obchvat Srubce a další. Tyto stavby mají zajistit dostatečně kapacitní komunikační napojení na dálnici D3 s minimalizací negativních dopadů silniční dopavy ve stávajících zastavěných územích. Kumulace s těmito stavbami byla v projektové přípravě všech staveb řešena, a kromě jiného z nich vplynuly i požadavky na termíny zprovoznění jednotlivých staveb.

Negativní vlivy plynou z umístění liniové stavby do krajiny, což je spojeno se zvýšením hluku v blízkosti dálnice, záboru zemědělské a lesní půdy, sníženém migračního potenciálu území, negativními vlivy na faunu a povrchové a podzemní vody. Tyto vlivy byly

vyhodnoceny v předcházející části stanoviska, přičemž lze konstatovat, že převážná část negativních vlivů byla již minimalizována navrženými opatřeními, které jsou součástí projektů pro stavební povolení.

Realizace záměru v obou posuzovaných etapách a následné navazující komunikace významně přispějí ke zlepšení stávajícího stavu, kdy prakticky veškerá silniční tranzitní doprava je vedena přes České Budějovice (kde dnes dosahují intenzity dopravy na křižovatkách až 60 tisíc vozidel/den) a přilehlé obce podél silnice I/3, kde dojde nejen ke zlepšení jednotlivých složek životního prostředí ale i ke zvýšení bezpečnosti silničního a pěšího provozu a snížení nehodovosti. Stávající významně negativní vlivy budou eliminovány již ve fázi realizace první etapy záměru. Z výše uvedeného vyplývá, že z hlediska posouzení kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je záměr akceptovatelný, a to jak pro 1. etapu, tak pro následné dokončení v etapě druhé.

V návaznosti na shora uvedená fakta ohledně kumulativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ministerstvo upozorňuje zejména na skutečnost, že záměr vstupuje v kumulaci zejména s přímo navazujícími stavbami, jejichž realizace je nezbytná pro zajištění jeho komplexnosti a funkčnosti a tedy i eliminaci současných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Opatření pro snížení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí jsou zapracována v jednotlivých projektových dokumentacích, odborných studiích a zejména jsou součástí tohoto závazného stanoviska.

V kontextu výše uvedených skutečností ministerstvo konstatuje, že k eliminaci negativních vlivů záměru jsou v tomto závazném stanovisku stanovena opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo. Jedná se zejména o vlivy na obyvatelstvo, hluk, faunu, flóru, vodu a ovzduší. V ostatních případech budou vlivy záměru převážně nevýznamné a málo významné. Stávající významně negativní vlivy budou eliminovány již ve fázi realizace první etapy záměru. Z výše uvedeného vyplývá, že z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je předmětný záměr akceptovatelný, a to jak pro 1. etapu, tak pro následné dokončení v etapě druhé. Z celkového pohledu lze vlivy záměru na životní prostředí při splnění opatření tohoto závazného stanoviska považovat za přijatelné a záměr doporučit k realizaci.

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

Technické řešení staveb navržené v projektech DSP vychází jak z požadavků stavebních předpisů, tak i z požadavků orgánů a organizací zajišťujících ochranu životního prostředí. Zapracování těchto požadavků do projektů se promítlo i zásadním způsobem do technického řešení dálnice (např. návrhem tunelu Pohúrka, návrhem estakády v délce cca 770 m přes řeku Malší, apod.). Technické řešení záměru odpovídá standardům v zemích Evropské unie i v ČR, Stavba je řešena tak, aby vyhovovala požadavkům Evropské unie a nárokům na zdraví obyvatel.

Po prověření projektů DSP, odborných studií, vyjádření, stanovisek a rozhodnutí dotčených orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví je možné konstatovat, že projekty dálnice D3 Obchvat České Budějovice, v jednotlivých objektech stavby, zohledňují nejnovější poznatky a technologie, které přispívají ke zmírnění, nebo

eliminaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedná se jak o protihluková opatření (protihlukové stěny, nízkohlučný asfalt), tak opatření na ochranu a minimalizaci negativních vlivů na faunu (vytvoření sublitorálních prostor v retenčních nádržích, vytváření prostoru pro migrující živočichy u propustků a mostů), opatření pro ochranu podzemních a povrchových vod včetně ochrany před ropnými látkami, návrh vegetačních úprav zlepšujících začlenění záměru do krajiny, atd. Kvalita ovzduší je v území stavby poměrně dobrá, jsou plněny všechny stavbou ovlivnitelné závazné limity. V části území není plněn imisní limit pro benzo(a)pyren a jsou proto požadována kompenzační opatření pro eliminaci vlivu záměru na imisní pozadí benzo(a)pyrenu v území.

Realizace záměru bude mít významný kladný přínos pro obyvatele Českých Budějovic a obcí na stávající komunikaci I/3, kde dojde k zásadnímu snížení intenzit dopravy a tím ke zlepšení jednotlivých složek životního prostředí, které jsou intenzitou dopravy negativně ovlivněny.

Ministerstvo na základě shora uvedených skutečností konstatuje, že technické řešení je s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí včetně vlivů na obyvatelstvo, odpovídající standardům Evropské unie.

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

Záměr realizace dálnice D3 - stavba 0310 byl předložen v jedné aktivní variantě. Výstavba stavby 0310/I je posouzena pro dvě etapy výstavby, což není z pohledu procesu EIA považováno za variantní řešení.

Navržené řešení zohledňuje věcné závěry souhlasného stanoviska EIA, které bylo vydáno pod č.j. 804c/OPV/05 dne 20.05.2005, přestože je toto stanovisko samostatně pro navazující řízení již nevyužitelné. Na obě stavby (0310/I a 0310/II) jsou vydána územní rozhodnutí. Pro stavbu 0310/I jsou zpracovány 3 změny DUR.

Z předloženého materiálu „Nástin studovaných variant a stěžejních důvodů pro volbu konkrétního řešení vzhledem k vlivu na životní prostředí pro: Prioritní dopravní záměr – D3 Obchvat Českých Budějovic (D3 0310/I Úsilné – Hodějovice; D3 0310/II Hodějovice – Třebonín)“ vyplývá, že příprava dálnice D3 probíhala v minulosti na třech úrovních: Projektová příprava, příprava na úrovni územních plánů a zpracování ekologického rozboru území z hlediska průchodnosti pro liniovou stavbu. Jednotlivé úrovně se navzájem ovlivňovaly. Výchozími dokumenty současné trasy dálnice byly zejména „Změna č. 1 územního plánu velkého územního celku Českobudějovické sídelní aglomerace a Územní plán sídelního útvaru České Budějovice – pro území města České Budějovice, oba schválené usnesením vlády č. 147 ze dne 10.06.1986. Zpracováno bylo celkem 7 variant směrového vedení dálnice D3, avšak v místě staveb 0310/I a 0310/II varianty koncepčně odlišného směrového vedení sledovány nebyly.

Odsun trasy dálnice východním směrem navrhovaný veřejností nebyl nikdy považován za plnohodnotnou variantu. Vyjma celé řady dopravních a územních problémů by i z hlediska vlivů na životní prostředí přinášel značné komplikace, zejména vzhledem k přiblížení CHKO Třeboňsko.

S postupující projektovou přípravou, mimo jiné ve vazbě na výsledky původního procesu EIA dle ZOPK, došlo, ve snaze minimalizovat negativní vlivy záměru na obyvatelstvo, k výraznějším úpravám nivelety záměru (zahlobení trasy, zářezy, tunel apod.). Na základě výše uvedených skutečností dostal záměr současnou podobu.

Koridor pro trasu dálnice D3 je v současné době zakotven v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje schválených Zastupitelstvem Jihočeského kraje v roce 2011. Trasa dálnice je v souladu s územním plánem Českých Budějovic a výsledná varianta byla převzata i do územních plánů okolních obcí.

Ministerstvo k výše uvedeným skutečnostem shrnuje, že řešení navržené v DSP je z hlediska dopadu na životní prostředí a obyvatelstvo, vzhledem k původně zvažovaným řešením jednotlivých částí záměru (zejména výškové uspořádání trasy záměru), možno zhodnotit jako optimálně zvolené.

Závěrečné shrnutí:

Nařízením vlády č. 283/2016 Sb. byla stavba „D3 Obchvat Českých Budějovic“ zařazena do seznamu devíti prioritních dopravních záměrů (PDZ) ve smyslu § 23a odst. zákona č. 100/2001 Sb. ve znění změn a doplňků (§ 23a upravující procesy u PDZ byl doplněn zákonem č. 256/2016 Sb.) a dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb.

Navrhovaný úsek dálnice D3 je součástí stavby dálnice D3, která propojí Prahu a oblast jižních Čech na republikovou dálniční síť. Na jižním konci dálnice naváže na hraničním přechodu Dolní Dvořiště na síť kapacitních komunikací v Rakousku. Stavba se stane součástí mezinárodního silničního tahu s označením E55, který vede ze Skandinávie přes naše území až do Řecka. Stavba dálnice D3 je součástí globální sítě TEN-T. V tomto ohledu má umisťovaná stavba prokazatelně nadregionální význam.

Umisťovaný úsek dálnice bude pro svou polohu představovat rovněž obchvat města České Budějovice a dalších obcí, jejichž intravilánem prochází stávající silnice I/3. Realizace dálnice D3 a následné navazující komunikace významně přispějí ke zlepšení životního prostředí v Českých Budějovicích (kde dnes dosahují intenzity dopravy na křižovatkách až 60 tisíc vozidel/den) a obcí, přes které prochází silnice I/3.

Trasa dálnice se v rámci prostorových možností vyhýbá sídelním útvarům, a tudíž přinese zkvalitnění silniční dopravy za současného zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu.

Stavba je navržena k financování z operačního programu Doprava na období 2014 - 2020. Délka výstavby celého úseku se odhaduje na tři roky.

Ke stavbě dálnice D3 0310/I Úsilné – Hodějovice vydal stavební úřad Magistrátu města České Budějovice dne 12.05.2011 územní rozhodnutí pod zn. SU/4701/2010 Tm, nabylo právní moci dne 29.09.2011. Dále byla vydána změna územního rozhodnutí dne 12.07.2013 pod zn.SU/2787/2013 Tm. Ta nabyla právní moci dne 15.08.2013.

Ke stavbě Dálnice D3 0310/II Hodějovice – Třebonín vydal stavební úřad Magistrátu města České Budějovice dne 28.08.2008 územní rozhodnutí pod zn. SU/6738/2007 Bou, nabylo právní moci dne 24.03.2009. Toto Územní rozhodnutí Magistrát města České Budějovice poté prodloužil dne 23.08.2011 pod zn. SU/1754/2011 Tm s nabytím právní moci 01.10.2011.

V současné době jsou pro stavbu 0310/I a pro stavbu 0310/II zpracovány projekty pro stavební povolení. Dále jsou zpracovány tři projekty pro změnu DUR pro stavbu 0310/I.

Změna DUR č. 1 obsahuje projekt odvodňovací štolý (dešťová kanalizace). Stavba bude sloužit pro gravitační odvedení srážkových vod z předzářezu tunelu do Dobrovodského

potoka místo původně navrženého čerpání vod. Kanalizace profilu DN 1000 bude vybudována v délce 918,4 m a zaústěna do Dobrovodského potoka.

Změna DUR č. 2 zahrnuje změnu MÚK Pohúrka, MÚK Hlinsko a přeložku Dobrovodského potoka. V rámci optimalizace projektu bylo přistoupeno k úpravám na dvou výše zmiňovaných mimoúrovňových křižovatkách. Křižovatky budou stále prstencovité, rozdíl je ale ve velikosti okružního pásu. Okružní pásy budou překonávat dálnici pomocí dvou dvupolových mostních objektů, nikoliv jedním přespaným 99 m dlouhým objektem. Křižovatkové větve nebudou na opěrných stěnách, ale v odsunuté poloze na zemním tělese. Přeložka Dobrovodského potoka řeší přeložení Dobrovodského potoka do nové trasy. Trasa je vedena úbočím retenční nádrže, obě konstrukce jsou odděleny dělící hrází. Původní řešení v podobě shybky pod tunelem bylo přepracováno na základě vznesených připomínek z důvodu ochrany životního prostředí.

Změna DUR č. 3 obsahuje přeložku silnice III/0341. Vlivem nerealizace MÚK Hlinsko v první etapě, dojde k přerušení silnice III/0341 u obce Hlinsko. Z toho důvodu bude vybudována přeložka této komunikace s napojením do silnice II/634 u obce Vráto.

Požadavky na ochranu zdraví obyvatelstva a ostatní dotčené složky životního prostředí, které byly podrobně projednávány jak v procesu EIA, tak v rámci další projektové přípravy stavby, byly zapracovány do technického řešení záměru. Záměr (v podobě dle projektů DSP obou dílčích staveb 0310/I a 0310/II) nebude mít takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily realizaci záměru. Pro záměr je proto vydáno souhlasné stanovisko s opatřeními, která zajistí minimalizaci negativních vlivů výstavby a provozu záměru.

Stavba 0310/I vyžaduje demolice několika bytových i nebytových objektů. Jedná se o tři výrobní areály (cihelna, truhlárna a další provozní areál) a o šest obytných objektů (čtyři rodinné domy a dvě rekreační chaty). Stavba 0310/II prochází v km 138,8 – 138,9 přes stávající chatovou, resp. zahrádkářskou osadu. V dotčené lokalitě bude zbouráno 5 chat.

Pro zajištění plnění hygienických limitů pro hluk byly navrženy protihlukové stěny, případně nízkohlučný povrch vozovky dálnice.

V okolí stavby D3 0310 jsou v území dlouhodobě plněny všechny závazné imisní limity sledovaných látek, příspěvky záměru jsou malé a plnění závazných limitů prakticky neovlivní. V případě benzo(a)pyrenu, resp. jeho průměrné roční koncentrace, je imisní limit v několika lokalitách v úseku stavby 0310/I již v současné době překročen. Vlivem zprovoznění záměru dojde v širším území k celkovému poklesu benzo(a)pyrenu (vliv redukce front a plynulosti dopravy). Aby nemohlo dojít ke zhoršení i v místě záměru, jsou požadována kompenzační opatření pro eliminaci vlivu záměru na imisní pozadí benzo(a)pyrenu v území stavby.

Realizací záměru může dojít k lokálním změnám mikroklimatu podél vlastního tělesa dálnice, které se v širším území prakticky nemohou projevit.

Záměr vyžaduje trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL. Předmětné zábory jsou řešeny samostatnými správními řízeními dle § 15 a násl. zákona č. 285/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů a § 9 zákona č. 334/1992 o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

V zájmovém území posuzované dálnice byly zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK. Pro ochranu chráněných živočichů a

zajištění migračních cest jsou ve stanovisku navržena technická opatření a stanoveny podmínky, které zajistí minimalizaci negativních dopadů na živočichy.

Trasa dálnice D3 není situována na území lokalit zařazených do soustavy Natura 2000 jako významná ptačí lokalita nebo evropsky významná lokalita a stavba nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Stavba zasáhne do režimu podzemních vod a do vodních toků, které budou kromě řeky Malše v rámci stavby překládány. Navržená technická opatření a monitoring podzemních vod a vodních zdrojů minimalizuje tyto negativní dopady na přijatelnou úroveň.

S ohledem na polohu záměru nejsou relevantní žádné přímé přeshraniční vlivy.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru minimalizovány.

Stávající významně negativní vlivy budou eliminovány již ve fázi realizace první etapy záměru. Z výše uvedeného vyplývá, že z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je předmětný záměr akceptovatelný, a to jak pro 1. etapu, tak pro následné dokončení v etapě druhé.

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 5 let ode dne jeho vydání.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Otisk úředního razítka č. 26

JUDr. Hana Dvořáková

ředitelka

odboru výkonu státní správy II

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Radek Mátl, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí:

- MŽP, OPVIP, zde