



ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ZEMĚDĚLSTVÍ A LESNICTVÍ

číslo jednací: **KUJCK 28293/2006 OZZL/80/Hon** datum: **13. 6. 2011** vyřizuje: **Mgr. Jakub Honetschläger** telefon: **386 720 739****Věc: STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

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

I. Identifikační údaje:**1. Název záměru:**

Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnavá – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem plánované rekonstrukce jsou výše uvedené úseky silnic III. třídy v trase Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková – státní hranice. Celková délka posuzovaného úseku je 14,540 km. Úsek Nová Pec – Bližší Lhota – Přední Zvonková bude rekonstruován na kategorii S 6,5/50 (30) s lokálním omezením rychlosti v úsecích, ve kterých není možné zajistit požadované parametry komunikace ve smyslu platné normy ČSN 73 6101. Úsek silnice III/1634 mezi Přední Zvonkovou a státní hranicí (km 0,00 – 3,050), bude řešen jako obousměrný, jednopruhový s výhybnami homogenizací na jednotnou šířku vozovky odvozenou od kategorie S 4,0/30. Převážná část rekonstrukce (11,480 km) je řešena ve stopě stávající silnice. Pouze v úsecích km 6,430 – 7,580 (Bližší Lhota) a km 12,57 – 14,540 (Nové Chalupy) jsou navrženy obchvaty uvedených sídel.

3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území):

Kraj : Jihočeský
Obec : Horní Planá, Nová Pec
Katastrální území: Zvonková, Nová Pec

4. Oznamovatel:

Jihočeský kraj

5. IČ oznamovatele:

70890650

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele:

U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

II. Průběh posuzování

1. Oznámení:

Zpracovatel: Mgr. Václav Novák, osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 1142/149/OPVŽP/94
autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP ČR č.j.: 36012/ENV/10
Předloženo: 10.10.2006

2. Dokumentace

Zpracovatel: Mgr. Václav Novák, osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 1142/149/OPVŽP/94
autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP ČR č.j.: 36012/ENV/10

Spolupráce: Mgr. Stanislav Mudra, autorizace k provádění posouzení dle §45i) zák.
č. 144/1992 Sb., č.j. 630/66/05

Předložena: 30.9.2009

Vrácení dokumentace: 15.1.2010

Předložena přeprac.
dokumentace 29.3.2010

3. Posudek:

Zpracovatel: RNDr. Libor Krajíček, osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 5033/793/OPV/93
autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP ČR č.j.: 41994/ENV/06

Spolupráce: Mgr. Ondřej Volf, autorizace k provádění posouzení dle §45i) zák. č. 144/1992 Sb.,
č.j. 630/905/05, autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP ČR č.j.: 11089/ENV/10

Předložen: 11.3.2011

4. Veřejné projednání:

Veřejné projednání se konalo dne 26.4.2011 od 16.00 hod. v zasedací místnosti Obecního úřadu Nová Pec a proběhlo v souladu s § 17 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, a s § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Veřejného projednání se celkem zúčastnilo cca 20 osob. Z veřejného projednání pořídil příslušný úřad zápis pod č.j.: KUJCK 28293/2006 OZZL/76/Hon ze dne 5. května 2011.

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními 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, a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnava – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

K předloženému oznámení záměru „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnava – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“ ze dne 10. 10. 2006 se vyjádřilo 5 dotčených správních úřadů a 7 zástupců veřejnosti. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 4. 1. 2007 (č.j. KUJCK 28293/2006 OZZL/18-Du) s následujícím závěrem:

Záměr „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnavá – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“ bude posuzován podle zákona. Předložené oznámení dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu lze považovat za dokumentaci, kterou není třeba dopracovávat. Na základě doporučení zpracovatele posudku ze dne 15. 1. 2007 vrátil KÚ předloženou dokumentaci oznamovateli k doplnění. Přepracovanou dokumentaci s náležitostmi dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu obdržel krajský úřad dne 30. 10. 2009. Dne 14. 12. 2009 krajský úřad předal přepracovanou dokumentaci a obdržená vyjádření zpracovateli posudku, který následně doporučil krajskému úřadu vrátit dokumentaci k doplnění podle § 9 odst. 5 zákona. Krajský úřad obdržel doplnění a úpravu dokumentace včetně doplnění posouzení vlivů záměru na EVL a PO dne 25. 03. 2010 a včetně obdržených vyjádření ji předal zpracovateli posudku.

Lhůtu 60 dnů pro vypracování posudku, která měla uplynout 9. 7. 2010, následně krajský úřad prodloužil na základě žádosti zpracovatele posudku a po vyhodnocení tohoto záměru jako složitějšího případu podle § 9 odst. 3 zákona o dalších 30 dnů, tedy do 8. 8. 2010. Posudek obdržel krajský úřad dne 11. 3. 2011. Veřejného projednání se dne 26. 4. 2011 zúčastnilo cca 20 osob. Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j.: KUJCK 28293/2006 OZZL/76/Hon ze dne 5. 5. 2011. Dne 20. 05. 2011 obdržel krajský úřad upravený návrh stanoviska včetně vypořádání vyjádření k posudku a z veřejného projednání.

Závěry zpracovatele posudku:

Dokumentace včetně doplnění byla posouzena dle ust. § 9 v rozsahu přílohy č. 5 zákona se závěrem, že je zpracována v intencích požadavků zákona, z hlediska vypovídací schopnosti na úrovni dostatečné pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Při dodržení podmínek obsažených v návrhu stanoviska je proto záměr v modifikované variantě A z hlediska vlivů na životní prostředí hodnocen jako přijatelný.

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

- Vyjádření k dokumentaci (2009):
 - ⇒ Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice
 - ⇒ Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Český Krumlov
 - ⇒ Krajský úřad – Jihočeský kraj, Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
 - ⇒ Městský úřad Prachatice, Odbor životního prostředí
 - ⇒ Městský úřad Český Krumlov, Odbor životního prostředí a zemědělství
 - ⇒ Městský úřad Český Krumlov, Odbor územního plánování a památkové péče
 - ⇒ Sdružení Jihočeské matky
 - ⇒ Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava
- Vyjádření k doplnění a úpravě dokumentace (2010):
 - ⇒ Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice
 - ⇒ Hnutí Duha – místní skupina České Budějovice
 - ⇒ Hnutí Duha – Přátelé Země Česká republika
 - ⇒ Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Český Krumlov
 - ⇒ Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Prachatice
 - ⇒ Krajský úřad – Jihočeský kraj, Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
 - ⇒ Městský úřad Prachatice
 - ⇒ Okrašlovací spolek Zdíkovska
 - ⇒ Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava

- Vyjádření k posudku a vyjádření z veřejného projednání (2011)
 - ⇒ Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Český Krumlov
 - ⇒ Městský úřad Prachatice
 - ⇒ Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice
 - ⇒ Sdružení Jihočeské matky
 - ⇒ Městský úřad Český Krumlov, Odbor životního prostředí a zemědělství
 - ⇒ Hnutí Duha – místní skupina České Budějovice
 - ⇒ Okrašlovací spolek Zdíkovska

III. Hodnocení záměru

1. Souhrnná charakteristika předkládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí identifikoval jako nejvýznamnější z hlediska velikosti a významnosti vlivy na přírodní složky ekosystémů a na povrchové a podzemní vody včetně vzájemného synergického působení. Provedené hodnocení vlivů na EVL a PO prokázalo, že záměr nemá významné negativní vlivy na předměty ochrany a územní celistvost lokalit soustavy Natura 2000. Vlivy na další složky životního prostředí jsou hodnoceny jako méně významné, resp. jejich omezení na akceptovatelnou úroveň je realizovatelné. Nejvyšší riziko vzniku negativních vlivů je spojeno s etapou výstavby. Vlastní technické parametry posuzovaného záměru a předpokládané hodnoty dopravní zátěže nebudou, při dodržení opatření navržených tímto stanoviskem, ve fázi provozu zdrojem významně negativních vlivů.

Požadavky formulované zpracovatelem posudku v návrhu stanoviska jsou podmiňující pro další fáze projektové přípravy záměru před zahájením stavby, pro fázi realizace a po jejím dokončení pro fázi provozu záměru. Při dodržení podmínek obsažených v návrhu Stanoviska o hodnocení vlivů na životní prostředí je možné vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru.

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

Posuzovaný záměr řeší rekonstrukci silnic převážně ve stávající stopě s cílem odstranit nejvýznamnější bezpečnostní rizika provozu. Záměr nepředstavuje zásadní kvalitativní změnu v technických parametrech silnice ani v „komfortu jízdy“. Naopak ve vztahu k platným technickým a bezpečnostním normám se jedná o „substandardní řešení, vyžadující udělení řady výjimek ze strany dotčených orgánů.

Technické řešení záměru je v rámci dokumentace popsáno v podrobnosti předinvestiční studie (Pragoprojekt a.s. 03/2009). Pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je tato úroveň považována za dostačující. Přílohová část dokumentace obsahuje záznamy z projednávání studie, které dokladují postupnou modifikaci technického řešení dle připomínek dotčených orgánů. Podrobnější řešení bude předmětem dalších fází projektové přípravy pro příslušná navazující řízení k povolení předmětného záměru.

Ve fázi realizace budou na dodavatele stavby kladeny nadstandardní požadavky ohledně kvality a „bezchybnosti“ práce ve značně exponovaném území. Z tohoto důvodu je nutné veškerá omezení, která vyplynou ze speciálních požadavků dotčených orgánů na stavebně technické řešení a organizaci výstavby, konkretizovat již do zadávací dokumentace výběrového řízení na dodavatele stavby.

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

Opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska pro fázi přípravy, výstavby a provozu záměru. Návrh stanoviska vychází z opatření uvedených v Dokumentaci, která je dále upravuje nebo doplňuje na základě akceptovaných připomínek z obdržných vyjádření příp. na základě vlastních zjištění. Vzhledem k mimořádným přírodním hodnotám dotčeného území, které zásadním způsobem limitují podmínky pro vymezení staveniště, je v návrhu stanoviska kladen zvláštní důraz na opatření s vazbou na etapu vlastního provádění stavby.

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

Dokumentace hodnotí záměr v jedné „základní“ projektové variantě a porovnává ji s variantou nulovou – zachování současného stavu. Nulová varianta znamená ponechání stávajícího stavu se všemi jeho nevhodnými a nebezpečnými charakteristikami.

Doporučená „modifikovaná varianta A“ představuje řešení, které je výsledkem dlouhodobé diskuse a je možné jej považovat za kompromis, který zájmy ochrany životního prostředí respektuje v maximální možné míře i za cenu substandardních řešení, vyžadujících udělení výjimky z platných norem.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku:

5.1. Vyjádření k dokumentaci (LISTOPAD 2009)

Městský úřad Prachatice, Odbor životního prostředí:

Městský úřad souhlasí s dokumentací z hlediska ochrany ZPF, nemá připomínek z hlediska ochrany vod a z hlediska odpadů. Dále úřad sděluje, že příslušným orgánem je Správa NP a CHKO Šumava.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Pouze souhlas s navrženým řešením a konstatování platné legislativy, bez požadavků na vypořádání.

Sdružení Jihočeské matky:

Realizace záměru by znamenala výrazný zásah do biodiverzity a krajinného rázu dotčeného území; navrhovaná rekonstrukce by mohla ohrozit ekologickou stabilitu a biodiverzitu velmi cenného území s výskytem zvláště chráněných – a to i kriticky ohrožených druhů. Žádáme proto, aby byl záměr v celé šíři posouzen a s veřejností řádně projednán podle zákona 100/2001 Sb.

Dokumentace EIA by měla obsahovat i variantu rekonstrukce (resp. opravy) těchto silnic bez rozšiřování vozovky a bez dalších uvažovaných úprav vyžadujících výše zmíněné rizikové zásahy

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Vyjádření požaduje provedení procesu EIA podle zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Proces EIA ve smyslu citovaného zákona byl zahájen v r. 2006. Záměr je posuzován v režimu tohoto zákona. Požadavek je splněn.

Varianta rekonstrukce silnice bez rozšíření a směrové úpravy je ve své podstatě totožná s variantou nulovou, která je v dokumentaci vyhodnocena. Primárním účelem posuzovaného záměru je naplnění povinností vlastníka předmětných silnic III. třídy (Jč kraj), týkající se jejich údržby a opravy ve smyslu § 9 zák. č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a § 9 vyhl. MD č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaný záměr řeší rekonstrukci silnice téměř výhradně ve stávající stopě s cílem odstranit nejvýznamnější bezpečnostní rizika provozu. Záměr nepředstavuje zásadní kvalitativní změnu v technických parametrech silnice ani v „komfortu jízdy“.

Naopak ve vztahu k platným technickým a bezpečnostním normám se jedná o substandardní řešení, vyžadující udělení řady výjimek ze strany DO.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice:

ČIŽP z hlediska ochrany přírody namítá, že v opatřeních navržených v dokumentaci nejsou zohledněna všechna doporučení z odborných studií. Dále upřesňuje uvedená opatření a má otázku ohledně formulace uvedené v dokumentaci. Z hlediska ochrany vod ani ochrany ovzduší nemá ČIŽP žádné připomínky. Ve vyjádření je uvedeno upozornění z hlediska nakládání s odpady podle legislativy platné v době vydání vyjádření.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Připomínky z hlediska ochrany přírody byly jedním z důvodů pro vrácení dokumentace k doplnění. V doplňku byly tyto připomínky vypořádány a text Dokumentace příslušně upraven. Ostatní konstatování jsou bez požadavků na vypořádání.

Městský úřad Český Krumlov, Odbor životního prostředí a zemědělství:

Městský úřad nemá připomínky z hlediska odpadového hospodářství, ochrany ovzduší, vodního hospodářství a státní správy lesů. Z hlediska ochrany přírody a krajiny a z hlediska ZPF úřad upozorňuje na příslušnost jiných úřadů k vyjádření.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Pouze souhlas s navrženým řešením a konstatování platné legislativy, bez požadavků na vypořádání.

Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava:

Správa NP a CHKO má zásadní připomínky k dokumentaci EIA, zvláště pak k vyhodnocení vlivů na území Evropsky významné lokality Šumava a Ptačí oblasti Šumava. Upozorňuje se na chyby zejména v popisu a vyhodnocení kumulativních vlivů, snahu posunout vyhodnocení z důvodu nedostatku dat do dalších etap výstavby a považuje posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti za nedostatečné.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Uvedené připomínky byly autorem Posudku v plném rozsahu akceptovány jako zásadní důvod pro vrácení Dokumentace k doplnění podle ust. § 9 zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Městský úřad Český Krumlov, Odbor územního plánování a památkové péče:

Odbor památkové péče nevydává stanovisko, pouze upozorňuje na možnost výskytu archeologických památek a přikládá podrobnější upozornění v souvislosti s touto možností.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Bez požadavků na vypořádání. Požadavky NPÚ uplatněné záznamech z pracovních jednání jsou promítnuty do podmínek v rámci tohoto stanoviska.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Český Krumlov:

Souhlas s předloženou dokumentací vlivů záměru na životní prostředí. Požaduje po uvedení jednotlivých etap rekonstruovaných komunikací do provozu provést měření hluku v chráněných venkovních prostorech staveb ve vybraných referenčních bodech, která prokáží, zda jsou splněny limity nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V případě překročení hygienického limitu budou provedena nápravná technická opatření.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Požadavek měření byl přenesen do podmínek v rámci tohoto stanoviska.

5.1. Vyjádření k doplnění a úpravě dokumentace (BŘEZEN 2010)

Městský úřad Prachatice:

Městský úřad nemá připomínky z hlediska ochrany vod a z hlediska odpadů, nejsou dotčeny zájmy památkové péče. Dále úřad sděluje, že příslušným orgánem z hlediska ochrany ZPF a ochrany přírody a krajiny je Správa NP a CHKO Šumava. Úřad upozorňuje, že se může jednat o území s archeologickými nálezy, kde je stavebník povinen postupovat podle § 22 odst. 2) památkového zákona.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Vesměř jde o souhlas s navrženým řešením a konstatování platné legislativy, bez požadavků na vypořádání. V případě upozornění na nezbytnost postupu podle § 22 odst. 2) památkového zákona byla připomínka zohledněna jako podmínka v rámci tohoto stanoviska.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice:

ČIŽP nemá k doplnění dokumentace žádné připomínky.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Souhlas s navrženým řešením, bez požadavků na vypořádání.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Prachatice:

Souhlas s doplněním dokumentace vlivů záměru na životní prostředí. PD nemá komplexní informace o všech záměrech v daném území, to bude vždy řešeno územním plánem dané lokality.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Souhlas s navrženým řešením. Stanovisko obsahuje požadavek na vyhodnocení kumulativních vlivů na složky ŽP dalších příp. záměrů v dotčeném území ve formě „přidané hodnoty“ k identifikovaným vlivům posuzovaného záměru.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Český Krumlov:

Souhlas s doplněnou dokumentací vlivů záměru na životní prostředí. Dopravní zátěž použitá v rozptylové a hlukové studii 650 vozidel/24 hod. je vyšší než kumulované zátěže stanovené v dopravně inženýrském posouzení – tzn. že výpočtové hodnoty rozptylové a hlukové studie jsou na straně bezpečnosti.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Souhlas s navrženým řešením.

Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava:

Správa NP a CHKO akceptuje doplnění dokumentace vlivů záměru „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnavá – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“ bez dalších připomínek.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Souhlas s navrženým řešením. Požadavky Správy NP a CHKO Šumava uplatněné vůči Dokumentaci (2009) byly tímto Doplněním splněny.

Hnutí Duha – místní skupina České Budějovice:

Předpokládaný počet aut je značně podhodnocený. Nikde se v dokumentaci nemluví o indukci nové dopravy. Nová nebo opravená silnice přinese zvýšený počet automobilů. V tabulkách chybí počet lidí, kteří by na tuto starou úzkou a klikatou silnici nevyjeli. Nově opravená a rozšířená by je ale zlákala.

70 bodů opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí je tak rozsáhlý počet, že to bude obtížně kontrolovatelné.

Oblast byla vyhlášena PO a EVL Šumava pro určité druhy. Je však pravděpodobné, že by byl narušován jejich biotop, případně by byli usmrcováni. Rozšířením silnice, by se změny staly nevratnými.

Str. 13 dokumentace: „Příprava lyžařského areálu zatím nepostoupila z fáze ZÚR do fáze konkrétního záměru a její případná realizace do formy studie je vázána na nekonkrétní společné verbální souhlasné stanovisko Jihočeského kraje a Správy CHKO a NP Šumava s tímto záměrem.“ Pravděpodobně se jedná o studii dopravy do lyžařského areálu Hochficht z loňského roku. Bylo tam několik variant: železnice, autobus, vlek nebo rozšíření silnice. Nejedná se o samotný lyžařský areál. Je chybou případného investora rozšíření silnice (Jihočeský kraj), že tuto studii dále nerozpracoval.

Požadujeme dokumentaci opět vrátit k přepracování.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Hodnoty dopravní zátěže použité v Dokumentaci (2009) včetně Doplnění (2010) jsou v Posudku analyzovány ve vazbě na hodnoty zjištěné v rámci celoročního sčítání dopravy provedeného z podnětu Oznamovatele (12/2008 – 12/2009). Z uvedených dat vyplývá jednoznačně převažující rekreační charakter provozu na sledovaných komunikacích. Intenzity dopravy se při běžném provozu v pracovní den pohybují na hodnotách do cca 150 voz./24hod. Během obou hlavních rekreačních sezón se běžně zdvojnásobují a ve špičkách dosahují ojediněle max. hodnot cca 500 voz./24hod. Standardní ukazatel roční průměrné denní zátěže (RPDI) odvozený z těchto údajů (cca 222 voz. /24 hod.) lze považovat za zcela korektní. Hodnoty dopravní zátěže použité v Dokumentaci (650 voz. / 24 hod.) jsou nadhodnoceny i vůči maximálním hodnotám zjištěným v rámci provedeného sčítání dopravy, takže prezentované hodnocení vlivů na složky ŽP obsahuje v tomto ohledu dostatečné rezervy pro příp. nárůst dopravní zátěže indukovaný příp. novými záměry v dotčeném území (známé záměry diskutovány v Doplnění 2010) nebo obecným nárůstem automobilizace. Posuzovaný záměr řeší rekonstrukci silnice téměř výhradně ve stávající stopě s cílem odstranit nejvýznamnější bezpečnostní rizika provozu. Záměr nepředstavuje zásadní kvalitativní změnu v technických parametrech silnice ani v „komfortu jízdy“. Naopak ve vztahu k platným technickým a bezpečnostním normám se jedná o řešení, vyžadující udělení řady výjimek ze strany DO. Technické parametry rekonstruované silnice se tak stávají (zejména v nejrizikovějším úseku st. hranice – Z. Zvonková) významným limitujícím faktorem dopravní zátěže ve smyslu omezené propustnosti komunikace. Přes tuto skutečnost posudek formuluje v návrhu stanoviska požadavek na pravidelný monitoring dopravní zátěže včetně doporučené limitní hodnoty RPDI (300 voz./24 hod.), při jejím překročení je nutné přistoupit k regulaci množství vozidel na komunikaci formou dopravně organizačních opatření.

Opatření uvedená v Dokumentaci byla v rámci posudku přeformulována, v rámci možností konkretizována a jejich počet byl částečně redukován. Mimořádné hodnoty dotčeného území nevytvářejí v případě posuzovaného záměru prostor pro „jednoduchá řešení“ a vyžadují ve vztahu k ochraně složek ŽP stanovení konkrétních rámců pro další fáze projektové přípravy záměru.

Autorizovanou osobou bylo provedeno hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Toto hodnocení bylo připomínkováno a poté doplněno. Na definitivní znění tohoto hodnocení byl zpracován posudek jinou autorizovanou osobou v rámci posudku EIA, který s výhradami souhlasí se závěry hodnocení. Při zpracování posudku naturového hodnocení byly použity výsledky odborné studie zaměřené mimo jiné na vybrané předměty ochrany EVL a PO (Červený a kol. 2010).

Primárním účelem posuzovaného záměru je naplnění povinností vlastníka předmětných silnic III. třídy (Jč kraj), týkající se jejich údržby a opravy ve smyslu § 9 zák. č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a § 9 vyhl. MD č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Souvislost se záměrem na výstavbu lanovky z Nové Pece na Hraníčník (zprístupnění lyžařského areálu Hochficht) má „koncepční charakter“ a její hodnocení přesahuje rámec „projektového“ hodnocení vlivů (EIA). Kompetenčně příslušné pro koncepční řešení tohoto problému a jeho „strategické“ posouzení vlivů na ŽP (SEA) jsou Zásady územního rozvoje Jč. kraje, jejichž pořizování je v současné době ve fázi vyhodnocování námitek a připomínek z veřejného projednání ve smyslu § 39 zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Posudek se ztotožňuje se závěrem na str. 13 Doplnění (2010) ve smyslu ztráty části svého „strategického“ významu v zimním období v úseku mezi Novou Pecí a státní hranicí v případě výstavby lanovky, která představuje pro jednodenní návštěvníky jednoznačně rychlejší a atraktivnější zprístupnění lyžařského areálu na rakouské straně. Na základě seznámení s dokumentací SEA ZÚR JČK (EIA

Servis, s.r.o. 08/2010) je u tohoto záměru konstatován zásah do I. a II. zóny NP Šumava (+ EVL Šumava). Tento posudek nemůže předjímat závěry budoucího „projektového“ hodnocení vlivů tohoto záměru na ŽP, včetně vlivů na EVL a PO. V porovnání s posuzovaným záměrem je však možné na základě těchto elementárních faktů konstatovat jeho vyšší rizikovitost z hlediska vlivů na přírodu a krajinu. Využití veřejné dopravy (autobus) pro přepravu do areálu Hochficht je koncepčně samozřejmě správné. Využití jakékoliv jiné (objízdné) trasy s využitím některého ze sousedních silničních propojení do Rakouska (Strážný 26 km, Přední Výtoň 21 km, Studánky 32 km) však představuje mnohonásobný nárůst přepravních výkonů se všemi souvisejícími dopady na složky ŽP, přičemž také finančně i organizačně by tato varianta byla spojena s mimořádnými náklady a riziky. Obdobné konstatování o náročnosti a rizikovitosti s velkou pravděpodobností platí také pro záměr na využití železnice.

Zpracovatel posudku vyhodnotil Doplnění Dokumentace jako odpovídající stanoveným požadavkům a neshledal důvody k vrácení Dokumentace.

Hnutí Duha – Přátelé Země Česká republika:

V dokumentaci chybí posouzení relevantních variant. Uváděnému zdůvodnění potřeby záměru neodpovídá volba posuzovaných variant. Do hodnocení měly být zahrnuty přinejmenším tyto další varianty:

- bez rozšíření pro osobní automobily a autobusy (stávající režim),
- bez rozšíření pro osobní automobily místních obyvatel a veřejnou hromadnou (v sezóně kyvadlovou) dopravu,
- bez rozšíření pro osobní automobily pouze v zimní sezóně,
- bez rozšíření při otevření přechodu a zavedení placeného mýtného,
- bez rozšíření při neotevření přechodu pro automobilovou dopravu (předchozí režim, nulová varianta).

Do doby než dojde k dopracování podkladů pro všechny výše uvedené varianty s cílem vyřešit dopravu návštěvníků v zimní, případně i letní sezóně, požadujeme posuzování zastavit a následně posoudit všechny relevantní varianty.

Záměr není možné povolit ani vydat k němu kladné stanovisko EIA, neboť není v souladu s platnou územně plánovací dokumentací. V území je aktuálně platný ÚP VÚC Šumava. Silniční dopravní systém řešený v ÚP VÚC s napojením na silniční síť Rakouska silnicí přes Zadní Zvonkovou nepočítá. Záměr je navržen v Zásadách územního rozvoje JČ Kraje jako dopravní koridor D65 – napojení Zadní Zvonkové na silnici I/39 v Želnavě přes Novou Pec. Dokumentace ve formě uvedené v informačním systému CENIA neobsahuje povinnou přílohu H1 „Stanovisko příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace“ a autoři dokumentace se vyhýbají jakémukoliv komentáři na téma souladu záměru s platnou územně plánovací dokumentací. Pokud by snad byl záměr zahrnut v územním plánu, byl by příslušný dokument zjevně neplatný.

Nedostačující biologické hodnocení. Nevhodná práce s termínem biologické hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Přírodovědné průzkumy a písemné hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na rostliny a živočichy by v tomto případě měly být součástí dokumentace EIA. Dokument je sice součástí předkládané dokumentace EIA, avšak autoři jsou si vědomi, že nevyřešili problém vlivu záměru na rostliny a živočichy a předpokládají, že biologické hodnocení bude dále pokračovat v dalších projekčních etapách přípravy záměru. Biologické hodnocení je podkladem pro rozhodování orgánu ochrany přírody. Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody je nezbytné již v procesu územního rozhodnutí, pokračování biologického hodnocení v dalších projektových etapách nemá výraznějšího smyslu. Co když v následném biologickém hodnocení bude zjištěna například výrazná populace ohroženého druhu *Platanthera chorantea* v rozsahu, který efektivní transfer reálně neumožní?

Nedostatečné posouzení hydrologických poměrů. V území je složitá hydrologická situace. Hydrologické podmínky nebyly vyhodnoceny hydrologickým průzkumem ani detailněji popsány hydrologickým posudkem. V okolí záměru se nacházejí rozsáhlé plochy silně zamokřeného území, s výskytem hydro a hygofilní vegetace. Při rekonstrukci a rozšiřování silnice tohoto typu je nezbytné vybudovat, případně výrazně rekonstruovat odvodňovací systém komunikace. Na základě konkrétní hydrogeologické situace zvolit příslušné technické řešení založení nebo úpravy tělesa komunikace (např. hrázový nebo naopak drenážní efekt silničního tělesa). Tvzení autorů dokumentace, že během výstavby se nepředpokládá změna hydrogeologických charakteristik je naprosto nepodložená, neboť obnova či výstavba odvodňovacího systému do určité vzdálenosti ovlivní vodní režim vody. Obnova odvodňovacího kanálu může (s ohledem na konkrétní situaci) ovlivnit freatickou zvědeň až do vzdálenosti několika desítek metrů. V naturovém hodnocení autoři opomenuli základní abiotickou složku prostředí, a to přípovrchový kolektor vázaný na rašelinné polohy, jakož i na ně vázanou freatickou zvědeň. Není možné, pro případ ohrožení

střevlíka Menetriesova argumentovat tím, že byl zjištěn 70 m od komunikace a v území NP kam stavba nezasahuje, neboť naprosto nevíme, jestli stavba rašeliniště neodvodní a tím nevratně nedegraduje. Proto nelze výsledky obou hodnocení přijmout a je zcela nezbytné obě hodnocení dopracovat zejména z hlediska nepřímých vlivů. Takovýto vliv není vyhodnocen na stanoviště (např. 91D0 – rašelinný les) a další chráněné druhy rostlin a jejich populace (např. *Platanthera chloranta*).

Posouzení nepočítá s nárůstem dopravy vyvolaným rekonstrukcí silnice a jeho dopadu nejen na bezprostřední okolí komunikace, ale na širší oblast, která je evropsky významnou lokalitou a ptačí oblastí sítě Natura 2000.

Navrhujeme zadavateli, aby vzal návrh záměru na rozšíření silnice na Zadní Zvonkovou zpět. Neudělá-li to, žádáme, aby byla dokumentace vrácena k přepracování s posouzením všech námi navrhovaných variant.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Uvedené varianty spojuje požadavek na nerozšiřování silnice a posouzení různých režimů provozu. Nejsou tedy relevantní k posuzovanému záměru, který má charakter stavebně technický, jehož smyslem je oprava stávajícího nevyhovujícího stavu silnice, zvyšující riziko dopravních nehod. Podle provedeného hodnocení jsou vlivy vlastního provozu velmi malé a lze tedy konstatovat, že vlivy uvedených variant (kromě var. „nulové“) by se podstatně nelišily. Otázku případné úpravy dopravního režimu je možné řešit kdykoli následně, přičemž bez zajištění aspoň minimálních technických a bezpečnostních standardů se vlastník silnice vystavuje riziku porušení povinností vyplývajících ze zák. č. 13/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhl. MD č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Přijetí regulačních opatření omezujících počet vozidel na komunikaci požaduje návrh Stanoviska při překročení hodnoty RPD1 300 voz./24 hod., tj. při nárůstu cca o 25% proti současnému stavu. Varianta „nulová“ v tomto pojetí (tj. vyloučení automobilové dopravy) by vzhledem ke vzdálenosti nejbližších silničních propojení zásadním způsobem zkomplikovala přeshraniční vazby sousedících oblastí na obou stranách hranice včetně využití lyžařského areálu Hochficht z české strany.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění neobsahuje ustanovení, podle něhož by posuzování konkrétního záměru, resp. vydání stanoviska bylo podmíněno jeho schválením v územně plánovací dokumentaci. ÚP VÚC Šumava byl schválen před 01. 07. 1992. Ve smyslu ust. § 187, odst. 1 zák. č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů proto pozbyl platnosti 3 roky od nabytí účinnosti zákona, tj. k 01. 01. 2010. Zpracovaná Dokumentace záměru (2006) tyto přílohy obsahuje. Vyjádření stavebního úřadu v rámci Dokumentace je požadováno pouze v případě zjištění nových skutečností vzhledem k Oznámení. Nejde tedy o obligatorní požadavek. Tiskové vyhotovení Dokumentace obsahuje v dokladové části opakovaně vyjádření obcí souhlasu se zapracováním záměru do vlastní ÚPD. Záměr je dále obsažen ve Výkrese záměrů na provedení změn v území rámci ÚAP ORP Český Krumlov.

Pro posudek a návrh stanoviska včetně opatření na zmírnění negativních vlivů byly použity výsledky studie zaměřené na obratlovce v úseku Přední Zvonková – státní hranice (Červený a kol. 2010). Podklady pro biologické hodnocení byly shledány jako dostačující, jeho závěry nejsou v rozporu s výsledky specializované studie zaměřené na obratlovce, jejich migrační trasy a možné střety s projíždějícími vozidly. Návrh stanoviska za tímto účelem stanovuje pro oznamovatele podmínku dohody s orgánem ochrany přírody a krajiny (Správa NP a CHKO Šumava) o upřesnění technického řešení záměru v dalších fázích projektové přípravy (zejména konkrétním umístěním výhyben v úseku st. hranice – Přední Zvonková) včetně konkrétních organizačních a technických postupů vlastní realizace stavby. V rámci monitoringu nepříznivých vlivů návrh Stanoviska dále doporučuje sledování vývoje společenstva savců a ptáků po dobu výstavby a provozu komunikace, v případě zjištění negativních trendů jsou navržena další opatření na jejich omezení. Jako opatření k ochraně druhu *Corallorhiza trifida* se doporučuje v návrhu stanoviska nezasahovat do jeho biotopu. Dále se doporučuje záchranný transfer druhu *Daphne mezereum*. Jiné záchranné transfery se v návrhu stanoviska nenavrhují.

Posudek se ztotožňuje s názorem, že hodnocení vlivů na hydrologické poměry patří k nejslabším částem Dokumentace. Důvody Posudku pro vyřešení této problematiky formulací konkrétních podmínek v návrhu Stanoviska jsou tyto:

- současné hydrologické poměry v okolí posuzovaného záměru jsou částečně ovlivněny nedostatečnou údržbou silničního tělesa v minulých obdobích (do r. 1989 součást veřejnosti nepřístupného hraničního pásma), realizaci záměru lze proto z tohoto pohledu chápat jako postupný návrat k normálním podmínkám fungování území,
- zabezpečení požadované míry a rozsahu (ne)ovlivnění hydrologických poměrů rekonstrukcí odvodňovacího systému silničního tělesa ve vazbě na ochranu přírodně cenných biotopů v jeho okolí

(hrázový, resp. drenážní efekt) je technicky realizovatelné; konkrétní řešení pro jednotlivé dílčí úseky je však možné navrhnout až na základě geodetického zaměření tělesa komunikace a provedení hydrologického a hydrogeologického průzkumu,

Kromě požadavků na realizaci výše uvedených zcela „standardních“ součástí navazujících fází projektové přípravy záměru (dokumentace k územnímu řízení) obsahuje návrh Stanoviska další rámcové podmínky pro minimalizaci vlivů na odtokové poměry dotčeného území:

- preferovat rozšíření silničního tělesa po svahu, ve směru odtoku povrchových i podzemních vod,
- preferovat zachování stávajícího výškového nastavení dna mostků a propustků a navazujících silničních příkopů.

V návrhu Stanoviska se doporučuje zadat v součinnosti se Správou NP a CHKO Šumava realizaci hydrologické studie s cílem identifikovat v trase záměru úseky s požadovaným drenážním nebo hrázovým účinkem odvodňovacích příkopů s cílem omezení vlivů změny hydrologických podmínek na prostor bezprostředně dotčený tělesem komunikace.

Otázka případných nárůstu dopravy v důsledku realizace posuzovaného záměru je podrobně vypořádána v rámci připomínky F.1. Posudek prokazuje, že hodnoty dopravní zátěže použité v Dokumentaci jsou nadhodnocené. Posudek zastává názor, že území potenciálně dotčené realizací záměru bylo vymezeno v rozsahu odpovídajícím jeho technickým parametrům i předpokládané dopravní zátěži komunikace.

Zpracovatel Posudku vyhodnotil Doplněk dokumentace jako vyhovující a neshledal důvody k vrácení Dokumentace. Relevantnost variant uváděných autory vyjádření je diskutována výše.

Okrašlovací spolek Zdíkovska:

Nesouhlas s naturovým posouzením dopadu záměru na střevlíka *Ménetriesova - Carabus menetriesi* pacholei. Jde o prioritní druh v zájmu ochrany EU. Imaga se vyskytují od konce dubna do září, s maximem výskytu počátkem června. Letní období přežívají v diapauze. V dané oblasti záměru se vyskytují rašeliniště a z tohoto důvodu lze výskyt druhu *Carabus menetriesi* pacholei předpokládat. V naturovém posouzení z března 2010 se o výskytu střevlíka *Ménetriesova* uvádí, že byl nalezen v jediném exempláři. Na základě sdělení odborníků na střevlíkovité nelze od září 2009 do března 2010 provést objektivní rekognoskaci střevlíka na daných rašeliništích. Podle zpráv entomologů v roce 2009 byla aktivita střevlíků na rašeliništích Šumavy od poloviny dubna a skončila v srpnu, v září byly nálezy střevlíků minimální. Požadujeme vzhledem k prioritnímu druhu, který je kriticky ohrožený provést důkladný výzkum v dané lokalitě. Následně objektivně vyhodnotit dopad rekonstrukce silnice, dále nebyl vyhodnocen vliv např. na 91D0-rašelinný les.

V území je složitá hydrogeologická situace. Nebyly vyhodnoceny hydrogeologické podmínky hydrogeologickým průzkumem ani detailněji popsány hydrogeologickým posudkem. Tvzení, že během výstavby se nepředpokládá změna hydrogeologických poměrů je nepodložená, neboť obnova či výstavba odvodňovacího systému vždy vodní režim ovlivní.

Nevhodná práce s biologickým hodnocením. Z dikce zákona vyplývá, že investor je povinen předem zajistit provedení přírodovědného průzkumu dotčených pozemků a písemného hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na rostliny a živočichy. Není přípustné, aby biologické hodnocení pokračovalo v dalších projektových etapách záměru. Nebylo provedeno námi požadované hodnocení vlivů na dochovaný stav přírody v dané lokalitě. Požadovali jsme vyhodnotit stav před rokem 2006, kdy nebyla silnice přístupná vozidlům, byla přístupná pouze pro vozidla na povolení. Nic nebylo vyhodnoceno.

Rozšíření silnice není v územním plánu obce Nová Pec ani v ÚP VÚC Šumava. V návrhu ZÚR Jihočeského kraje je rozšíření silnice v rozporu s názorem MŽP ČR. Jihočeský kraj má též prioritu ve vybudování odbočky ŠED na Smrčinu, uvedeno v Územní studii Jihočeského kraje. Nejedná se o fragmentaci území? Kumulativní vlivy nebyly vyhodnoceny.

Požadujeme zastavení posuzování vlivů na životní prostředí do doby provedení důsledného vypracování biologického hodnocení, naturového hodnocení ve věci záměru „Rekonstrukce silnice Želnava – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“.

Doplňujeme svoje vyjádření k záměru (kód JHC181) o rekognoskaci daného území kolem silnice, která se má „opravovat“.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Hodnocení vlivů na EVL a PO výskyt druhu v dotčené oblasti zohlednilo. Byl zhodnocen zejména vliv na biotop druhu tj. na rašeliniště v PP Úval Zadní Zvonková. V tomto úseku jsou navrhované parametry rekonstrukce silnice takového charakteru, že se nepředpokládá významné negativní ovlivnění biotopu ani populace druhu. Posudek doporučil vyhodnocení vlivu na tento druh v kategorii mírně negativní vliv.

Posudek se ztotožňuje s názorem, že hodnocení vlivů na hydrologické poměry patří k nejslabším částem Dokumentace. Důvody Posudku pro vyřešení této problematiky formulací konkrétních podmínek v návrhu Stanoviska jsou uvedeny ve vypořádání předchozí připomínky Hnutí Duha – Přátelé země.

Pro posudek a návrh Stanoviska včetně opatření na zmírnění negativních vlivů byly použity výsledky studie zaměřené obratlovce v úseku Přední Zvonková – státní hranice (Červený a kol. 2010). Podklady pro biologické hodnocení byly shledány jako dostačující, jeho závěry nejsou v rozporu s výsledky specializované studie zaměřené na obratlovce a jejich možné střety s projíždějícími vozidly. V rámci monitoringu nepříznivých vlivů se doporučuje sledování vývoje společenstva savců a ptáků po dobu výstavby a provozu komunikace, v případě zjištění negativních trendů jsou navržena další opatření na jejich omezení.

Plné zpřístupnění posuzovaného úseku silnic III. třídy vč. bývalého HP Zadní Zvonková má v porovnání s posuzovaným záměrem zcela odlišný charakter. Jedná se o úpravu dopravního režimu na komunikaci, zatímco posuzovaný záměr má charakter stavebně technický. Případné posouzení vlivů tohoto opatření na ŽP nelze z tohoto důvodu věcně ani procesně spojovat s posuzovaným záměrem. Kromě toho je jeho retroaktivní provedení již nereálné neboť se jedná o již realizovaný záměr. Úvodní práce na hodnocení vlivů posuzovaného záměru byly realizovány v r. 2006. Hlavní fáze biologického průzkumu byly realizovány v období 2008 – 2009. Z platné legislativy vyplývá skutečnost, že v hodnocení vlivů na EVL a PO je nutno jako srovnávací stav brát v potaz stav v době návržení lokalit Natura tedy přibližně roky 2004 – 2005. Vzhledem k tomu, že hodnotitel zahájil práce na hodnocení vlivů v roce 2006, lze konstatovat, že podchytil stav podle legislativních předpisů neboť roční odchylku je možné akceptovat. Navíc jako podkladové materiály využil data z mapování biotopů pro potřeby vymezení lokalit Natura 2000.

ÚP VÚC Šumava je ve smyslu ust. § 187, odst. 1 zák. č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů již neplatný. Tiskové vyhotovení Dokumentace obsahuje v dokladové části opakovaná vyjádření obcí souhlasu se zpracováním záměru do vlastní ÚPD. Záměr je dále obsažen ve Výkresu záměrů na provedení změn v území rámci ÚAP ORP Český Krumlov.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění neobsahuje ustanovení, podle něhož by posuzování konkrétního záměru, resp. vydání Stanoviska bylo podmíněno jeho schválením v územně plánovací dokumentaci. Stanovisko k ZÚR JČK dle §37 zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů bylo s MŽP „dohodnuto“ před zahájením „řízení o ZÚR“ dle § 39 stavebního zákona. Stanovisko MŽP k ZUR JČK dle zák. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů ještě nebylo vydáno a není možné jej v rámci Posudku předjímat. Bez stanoviska MŽP dle tohoto zákona nemohou být ZUR JČK schváleny (vydány). §10g citovaného zákona však nestanovuje obligatorně nezbytnost kladného stanoviska. Povinnosti schvalujícího orgánu pro případ nerespektování stanoviska MŽP ve schválené koncepci upravuje odst. 4, § 10h) citovaného zákona.

Rozšířením a rekonstrukcí silnice komunikace nedojde ke zvýšení fragmentace krajiny. Silnice je v dotčeném území přítomna již nyní, dojde pouze k rozšíření vozovky v úsecích, jejichž parametry zásadním způsobem nevyhovují požadovaným provozním a bezpečnostním požadavkům. Silnice svojí intenzitou ani technickými parametry nepředstavuje migrační bariéru pro větší organismy. Pro menší druhy budou rekonstruovány propustky a vybudovány mostky se suchými chodníky. Tato podmínka je uvedena v návrhu Stanoviska.

Vyhodnocení kumulativních vlivů s ostatními známými záměry v dotčeném území a jeho okolí provedené v Doplnění Dokumentace (2010) považuje Posudek za přiměřené dostupnosti a podrobnosti vstupních informací o těchto záměrech.

Posudek se neztotožňuje s uvedeným požadavkem z následujících důvodů: Autorizovanou osobou bylo provedeno hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Toto hodnocení bylo připomínkováno a poté doplněno. Na definitivní znění tohoto hodnocení byl zpracován posudek jinou autorizovanou osobou v rámci

Posudku EIA, který s výhradami souhlasil se závěry hodnocení. Při zpracování posudku naturového hodnocení byly použity výsledky odborné studie zaměřené mimo jiné na vybrané předměty ochrany EVL a PO (Červený a kol. 2010). Biologické hodnocení vycházelo z několikrát doplňovaných specializovaných průzkumů. Jeho závěry lze s výhradami opět přijmout. Opatření pro zmírnění negativních vlivů na zvláště chráněné části přírody jsou součástí návrhu stanoviska.

Podrobná rekognoskace území včetně geodetického zaměření rekonstruované silnice je standardní součástí, resp. podmínkou zpracování dalšího stupně projektového řešení. Teprve geodetické zaměření umožní konkretizovat technická opatření ke splnění podmínek formulovaných v návrhu Stanoviska pro dosažení požadované úrovně ochrany ŽP, zejména hydrologických poměrů a nejhodnotnějších biotopů v bezprostřední blízkosti silnice.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví:

Vyjádření obsahuje informaci o nutnosti projednat záměr s Česko-rakouskou Komisí pro hraniční vody v případě, že dojde k zásahům do vodního toku Pestřice.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Požadavek byl přenesen do podmínek v rámci tohoto stanoviska.

5.3. Vyjádření k posudku

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje – územní pracoviště Český Krumlov:

Souhlasné vyjádření, bez připomínek.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Bez požadavku na vypořádání, nevyžaduje úpravu stanoviska.

Městský úřad Prachatice:

Bez připomínek.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Bez požadavku na vypořádání, nevyžaduje úpravu stanoviska.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice:

Bez připomínek

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Bez požadavku na vypořádání, nevyžaduje úpravu stanoviska.

Sdružení Jihočeské matky:

Posudek nedostatečně zohlednil přírodní charakter území jako významnou hodnotu – území by mělo sloužit výhradně tzv. měkké turistice, tedy i minimální dopravní zátěži.

Realizací záměru by došlo ke zvýšení dopravní frekvence i jízdní rychlosti na komunikaci, přičemž ošetření dopravního režimu např. značkami omezující rychlost, by při absenci stálé kontroly dopravní policií bylo zcela neúčinné. Úzká silnice je nejúčinnější ochranou tohoto území před nežádoucím navýšením intenzity motorizované dopravy.

V posudku postrádáme statistické údaje dopravních nehod a jejich konkrétních příčin na stávající komunikaci z posledního desetiletí, potvrzující tvrzení o vysoké nehodovosti. Zároveň v něm není zohledněno, že rozšiřováním

a narovnáváním vozovky nemůže být zvýšena bezpečnost provozu, naopak že těmito úpravami dochází ke snížení bezpečnosti, neboť rovné široké silnice motivují řidiče k neopatrné rychlejší jízdě.

V době výstavby nových částí silnice by došlo z důvodů nadměrného rušení klidu k přerušení migračních tras zvěře, včetně zvláště chráněných druhů, což se může odrazit v narušení jejich reprodukčních cyklů a v počtu jejich potomstva. Stejný negativní efekt by měla i navýšená dopravní frekvence a zvýšená rychlost po zamýšlených úpravách silnice.

Navýšená dopravní frekvence by ohrožovala i bezpečnost pěších turistů a cykloturistů, kteří by záměrem byli vytlačováni jinam, na neznačené lesní stezky, čím by opět rušili klid některých velmi plachých druhů.

Rozšířením silnice by došlo k razantnímu škodlivému zásahu do cenného lesního ekosystému a biodiverzity krajiny. Záměr se dostává do střetu nejen se zákonem č. 114/1992 Sb., ale též se směrnicemi Evropské unie a mezinárodními úmluvami.

Výše uvedené negativní dopady na evropsky významné území nejsou v posudku dostatečně zohledněny a naše námítky k dokumentaci nejsou posudkem vyvráceny. Realizace záměru je i nadále neakceptovatelná.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Vysoká hodnota přírodního charakteru území stejně jako jeho biodiverzita je posudkem reflektována a promítnuta do podmínek souhlasného stanoviska ve formě konkrétních opatření pro další fáze projektové přípravy (zejm. body 1., 5. Až 7., 10., 15., 17. A 20.) , etapu výstavby (zejm. body 22. Až 25.) i pro období provozu (body 37. Až 42.). K regulaci funkčního využití území (obecně) je kompetenčně příslušná platná ÚPD (ZÚR a ÚP obcí), nikoliv proces EIA. Projednávané ZÚR JČK obsahují v tomto ohledu nástroje pro regulaci rekreačních (a jiných) aktivit v zájmu ochrany přírodních hodnot území (čl. 3e + g, čl. 4c, čl. 5d + e). Posuzované úseky silnic III. třídy jsou vedle automobilové dopravy (převážně rekreační – viz celoroční sčítání dopravy (12/2008 – 12/2009 realizované z podnětu Oznamovatele) využívány pro cykloturistiku, tedy jednu z nejrozšířenějších forem měkké turistiky.

Posuzované úseky silnic III. třídy jsou určeny k obsluze území pravého břehu Lipna a k realizaci mikroregionálních říhrianičních vztahů. Tento dopravní význam se realizací záměru nezmění. Poloha silnice a její technické parametry (i po rekonstrukci) vylučují její využití pro realizaci dopravních vazeb z širšího území. Dotčené území v současnosti není a při dodržení priorit územního plánování formulovaných v projednávaných ZÚR JČK (viz výše) ani v budoucnu nebude významné z hlediska indukce cílové a zdrojové dopravy. Současné šířkové parametry jsou zdrojem bezpečnostních rizik, identifikovaných v rámci bezpečnostního auditu (CDV Brno 2007). Návrh stanoviska obsahuje požadavek na pravidelný monitoring dopravní zátěže a stanovuje její limit, při kterém je oznamovatel povinen přistoupit k dopravně organizačním opatřením regulujícím množství vozidel na předemtné komunikaci (bod 39.). Pro ochranu fauny před důsledky zvýšené dopravní zátěže obsahuje návrh stanoviska konkrétní opatření v bodech 40. Až 42.

Úkolem posudku je posouzení zpracované dokumentace. Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani doplňovat (§9, odst. 5 zákona). Dokumentace i posudek vycházejí z bezpečnostních rizik, vyplývajících ze šířkových parametrů současné silnice (objektivní příčiny), identifikovaných bezpečnostním auditem (CDV Brno 2007). Subjektivní příčiny nehod (na straně řidiče) nelze v rámci procesu EIA ovlivnit. Z tohoto důvodu se autor posudku s tvrzením uváděným dále neztotožňuje.

Pro minimalizaci těchto vlivů formuluje návrh stanoviska konkrétní opatření pro etapu výstavby (body 22. A 23.) i pro období provozu (body 37. A 40. Až 42.).

Předpoklad zásadního zvýšení intenzity dopravy v důsledku realizace záměru je rozporován výše. Záměr naopak vytváří komfortnější podmínky pro koexistenci automobilové dopravy a cykloturistiky. Funkci značené turistické stezky pro pěší má pouze koncový úsek Přední Zvonková – státní hranice, který je řešen v výjimkou z platné ČSN 736 101 jako jednopruhový s výhybnami (4,0/30). Z těchto důvodů se autor posudku s tvrzením o vytěšňování cyklistů a pěších turistů automobily neztotožňuje.

Posouzení střetů se zákonem 114/1992 Sb. Ve znění pozdějších předpisů i s evropskými směrnicemi z hlediska biodiverzity jsou předmětem posudku a významné střety nebyly prokázány. Cenné lesní ekosystémy ve smyslu přirozených nebo přírodě blízkých porostů se v dotčeném území vyskytují minimálně.

Z vypořádání připomínek je patrné, že autor posudku ani zpracovatel posudku hodnocení vlivů na PO a EVL Šumava s těmito námitkami neztotožňují z důvodů výše uvedených.

Městský úřad Český Krumlov, Odbor životního prostředí a zemědělství:

Bez připomínek

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Bez požadavku na vypořádání, nevyžaduje úpravu stanoviska.

Hnutí Duha – místní skupina České Budějovice:

Rekonstrukce silnic by měla spočívat v pouhém zlepšení povrchu bez jejich rozšiřování s případnými navrženými obchvaty. Území by mělo sloužit měkké turistice bez zvyšování množství aut. Ve stanovisku MŽP k návrhu zadání územního plánu velkého územního celku Jihočeského kraje ze dne 2.12. 2003 se tu počítá se zachováním klidové oblasti. Lákání většího počtu automobilistů do těchto oblastí je v příkrém rozporu se strategií NP Šumava.

Nadále chybí údaj o dopravní nehodovosti, který by opravňoval tuto úpravu silnic. Širší a rovnější úseky dovolují řidičům rychlejší a riskantnější jízdu, tudíž i pro ně nebezpečnější. Hrozí střety se zvířaty (nebezpečí pro řidiče i pro zvěř).

Po dobu výstavby mohou být narušeny migrační trasy chráněných druhů zvířat, což přímo ohrožuje jejich populaci. Nelze vyloučit úniky ropných a jiných produktů do přírody, fauna i flóra bude poškozována zvýšenou hlučností, prašností i světelným znečištěním.

V dokumentaci chybí zdůvodnění a argumenty pro tento záměr. Úzká silnice nutí řidiče k pomalejší a opatrnější jízdě, což je v této oblasti žádoucí. V posudku je šířka silnice upravena ze 7,5 m na 6,5 m, ale lepší by bylo silnice vůbec nerozšiřovat z výše uvedených důvodů.

Doprava do lyžařského areálu Hochficht probíhá menší část roku. Největší problémy jsou v zimním období, upřednostněna by měla být veřejná linková kyvadlová doprava s křížením na předem daných místech. V letním období je využívána kratší část Horní Planá – převoz přes Lipno – Bližší Lhota – Zadní Zvonková. Chybí celková dopravní koncepce, značné rozdíly jsou v létě a v zimě.

Rychlejší jízda a širší vozovky by narušily integritu ekosystému a krajiny tím, že by nastal dělicí efekt CHKO a NP Šumava, lokálních bariér šíření bioty a částečnou izolací maloplošných chráněných území. Pravý břeh Lipna představuje jediný, a to ještě úzký koridor rysa s jeho trvalým výskytem, který spojuje NP Šumava a Novohradské hory.

Silnice jsou hojně využívány cyklisty a pěšími turisty, kteří by byli rychlejšími a hojnějšími automobilisty více ohrožení, případně i vytlačeni. To je v rozporu se slibem MŽP, že pravý břeh Lipna bude klidovou oblastí s měkkou turistikou.

Pokud by byla realizována varianta B, byla by pro realizaci záměru nutná výjimka z ustanovení § 26 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb., kde se praví, že jsou zakázány stavby v I. zóně CHKO a z ustanovení § 36 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., kde jsou zakázány nové stavby v přírodní památce. Výjimka je možná jen v případě, kdy veřejný zájem převyšuje zájmy ochrany přírody a krajiny.

Varianta A je sice šetrnější k přírodě, ale i ta by měla výrazně negativní vliv na předměty ochrany soustavy Natura 2000. Záměr odporuje legislativě ČR i EU a neměl by být uskutečněn.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Pro zajištění ochrany stávajícího charakteru dotčeného území v souladu s citovaným zadáním ÚPN VÚC Jč. kraje je kompetenčně příslušná platná ÚPD (ZÚR kraje a ÚP obcí), nikoliv proces EIA. Projednávané ZÚR JČK obsahují v tomto ohledu nástroje pro regulaci rekreačních (a jiných) aktivit v zájmu ochrany přírodních hodnot území (čl. 3e + g, čl. 4c, čl. 5d + e). Do kontaktu s hranicí NP Šumava se záměr dostává pouze v úseku Přední Zvonková – státní hranice, který je po dohodě se správou NP a CHKO Šumava řešen jako jednopruhový s výhybnami (4,0/30). Pro minimalizaci vlivů na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a ochranu složek životního prostředí NP

Šumava formuluje návrh stanoviska konkrétní opatření pro další fáze projektové přípravy (zejm. body 1., 5. až 7., 10., 15., 17. a 20.), etapu výstavby (zejm. body 22. až 25.) i pro období provozu (body 37. až 42.).

Úkolem posudku je posouzení zpracované dokumentace. Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani doplňovat (§9, odst. 5 zákona). Dokumentace i posudek vycházejí z bezpečnostních rizik, vyplývajících ze šířkových parametrů současné silnice (objektivní příčiny), identifikovaných bezpečnostním auditem (CDV Brno 2007). Subjektivní příčiny nehod (na straně řidiče) nelze v rámci procesu EIA ovlivnit. Z tohoto důvodu se autor posudku s tvrzením uváděným dále neztotožňuje. Pro minimalizaci rizik vyplývajících ze střetu automobilů se zvířaty formuluje návrh stanoviska konkrétní opatření pro období provozu (body 37. a 40. až 42.).

Pro minimalizaci těchto vlivů formuluje návrh stanoviska konkrétní opatření v rámci dalších fází projektové přípravy (zejm. body 17. a 19.) pro etapu výstavby (body 22. až 33.).

Zdůvodnění záměru je uvedeno v kap. B.I.5. dokumentace. Posudek toto zdůvodnění po věcné stránce akceptuje. Současné šířkové parametry jsou zdrojem bezpečnostních rizik, identifikovaných v rámci bezpečnostního auditu (CDV Brno 2007). Autor posudku se proto neztotožňuje s tvrzením, že úzká silnice je žádoucím předpokladem pro zajištění ochrany dotčeného území.

Dopravní zátěž posuzovaného úseku v průběhu celého roku byla monitorována v rámci celoročního sčítání dopravy provedené z podnětu Oznamovatele (12/2008 – 12/2009). Z uvedených dat vyplývá jednoznačně převažující rekreační charakter provozu na komunikaci s nárůstem zejména o víkendech během obou hlavních rekreačních sezón. Preference veřejné linkové dopravy je správná, nicméně zajištění aspoň minimálních technických a bezpečnostních standardů je nezbytnou podmínkou. Přijetí regulačních opatření omezujících počet vozidel na komunikaci požaduje návrh stanoviska (bod 39.). při překročení hodnoty RPD1 300 voz./24 hod., tj. při nárůstu cca o 25% proti současnému stavu.

Z hlediska velkých savců jsou směrově nedělené dvoupruhové silnice II. třídy s intenzitou dopravy nižší než 5 000 voz. / 24 hod. v odborné literatuře klasifikovány stupněm P – t.zn. jako „průchodné s malým rušivým vlivem“. Pro minimalizaci tohoto vlivu formuluje návrh stanoviska konkrétní opatření pro etapu výstavby (body 22. a 23.) i pro období provozu (body 37. a 40. až 42.). Úprava šířkových parametrů silnice na 6,5 m (úsek Přední Zvonková – Nová Pec), resp. 4,0 nepřestavuje pro šíření ostatní bioty zásadnější změnu, nicméně i pro tento případ platí opatření bodů 40. až 42. návrhu stanoviska. Maloplošná ZCHÚ Úval Zvonková a Prameniště Hamerského potoka u Zvonkové jsou morfologicky oddělena. Předmětný úsek silnice je po dohodě se správou NP a CHKO Šumava řešen jako jednopruhový s výhybnami (4,0/30). Riziko zvýšení jejich prostorové izolace lze proto považovat za minimální.

Předpoklad zásadního zvýšení intenzity dopravy v důsledku realizace záměru je rozporován v rámci vypořádání připomínek Sdružení Jihočeské matky. Záměr naopak vytváří komfortnější podmínky pro koexistenci automobilové dopravy a cykloturistiky. Funkci značené turistické stezky pro pěší má pouze koncový úsek Přední Zvonková – státní hranice, který je řešen výjimkou z platné ČSN 736 101 jako jednopruhový s výhybnami (4,0/30). Z těchto důvodů se autor posudku s tvrzením o vytěsňování cyklistů a pěších turistů automobily neztotožňuje.

Posudek doporučuje realizaci záměru v tzv. modifikované variantě A dle řešení předinvestiční studie PGP a.s. (03./2007) a v tomto smyslu je formulován návrh souhlasného stanoviska. Varianta B není doporučena.

Významně negativní vliv záměru ve variantě A na předměty ochrany soustavy Natura 2000 nebyl prokázán hodnocením vlivů na EVL a PO ani následným posudkem na toto hodnocení.

Okrašlovací spolek Zdíkovska:

Dokumentace nebyla doplněna novým monitoringem bezobratlých s ohledem na stěvlíka Ménetriesova, který je prioritním předmětem ochrany EVL Šumava. Považujeme za závažné pochybení zpracovatele Posudku, který na nový monitoring neupozornil.

Provedená studie „Monitoring ptáků a savců v úseku silnice III/1634 Přední Zvonková – státní hranice“ doporučuje zachovat šířku úseku komunikace v současných parametrech, komunikaci nenapřimovat, tzn. neprovádět homogenizaci komunikace na S4,0/30 ale ponechat šířku komunikace současnou a pouze doplnit výhybny v místech napojení jiných cest. Toto doporučení se neobjevilo v návrhu Stanoviska Posudku a ani v Posouzení vlivů na EVL a PO Šumava jako součást Posudku EIA.

V připomínkách k Dokumentaci bylo upozorněno na složitou hydrogeologickou situaci v daném území. Nebyly zde vyhodnoceny hydrogeologické podmínky hydrogeologickým průzkumem ani detailněji popsány hydrogeologickým posudkem. Zpracovatel Posudku odkazuje na návrh Stanoviska, kde se mimo jiné doporučuje zadat v součinnosti se Správou NP a CHKO Šumava realizaci hydrologické studie s cílem identifikovat v trase záměru úseky s požadovanými drenážemi nebo hrázovým účinkem odvodňovacích příkopů. Zpracovatel Dokumentace ani zpracovatel Posudku se nevypořádali s naší připomínkou, protože nebyl proveden hydrogeologický průzkum a vypracován hydrogeologický posudek, i když zpracovatel Posudku taktéž považuje hodnocení vlivů na hydrologické poměry za nejslabší část Dokumentace.

Vliv záměru rekonstrukce silnice na prioritní předmět ochrany EVL střevlíka Ménetiesova hodnotila autorizovaná osoba dle § 45i stupněm –1 (mírně negativní) a v závěru posouzení konstatuje, že v modifikované variantě A z roku 2009 nemá záměr významný vliv na EVL a PO Šumava. Při neexistenci monitoringu bezobratlých v dané lokalitě s ohledem na střevlíka Ménetiesova, neexistenci hydrogeologického průzkumu a hydrogeologického posudku dané lokality nelze pravdivě vyhodnotit dopad záměru homogenizace silnice a výstavby výhyben na rašeliniště a vlhké louky. Nelze tudíž ani objektivně vyhodnotit dopad záměru na prioritní předmět ochrany EVL Šumava střevlíka Ménetiesova.

Zpracovatel Posudku podcenil závažnost našich připomínek a autorizovaná osoba dle § 45i zákona posuzovala vlivy záměru na EVL a PO Šumava podle neúplných podkladů tudíž neobjektivně. V doporučení „Monitoringu ptáků a savců“ by se měla zachovat šíře úseku silnice v současných parametrech. Homogenizace silnice na S 4,0/30 znamená, že se úsek od Přední Zvonkové pro státní hranici bude „zarovnávat“ na jednotnou šířku a to je velký zásah do tělesa silnice a bez hydrogeologického průzkumu a monitoringu bezobratlých nelze, aniž by nebyl ohrožen ekosystém střevlíka Ménetiesova a jiných bezobratlých druhů v dané lokalitě. Nesouhlasíme s návrhem Stanoviska v Posudku a se Závěrem posouzení vlivů záměru rekonstrukce silnice na EVL a PO Šumava, neboť vydané závěry nejsou podloženy studiemi, které jsme požadovali a které byly nutné k objektivnímu posouzení modifikované varianty A z roku 2009.

Vypořádání zpracovatele Posudku:

Vliv záměru na střevlíka Ménetiesova byl posuzován na základě zásahu nebo ovlivnění jeho biotopu v místě záměru tj. rašelinišť a navazujících rašelinných biotopů s využitím údajů o výskytu střevlíka Ménetiesova poskytnutých AOPK ČR. Výskyt druhu byl zde v rámci posudku předpokládán jako plošný, tzn. ve větším než skutečném rozsahu. Uplatněn tak byl princip předběžné opatrnosti. Významně negativní ovlivnění druhu v EVL Šumava záměrem však nebylo prokázáno. Podle informace SCHKO a NP Šumava podané na veřejném projednání (26.04.2011) bylo zpracování entomologického průzkumu v úseku státní hranice – Přední Zvonková zadáno na jaře 2011. Výsledky tohoto průzkumu budou pro SCHKO a NP Šumava podkladem pro další fáze projektové přípravy tohoto úseku (umístění výhyben, minimalizace vlivů na vodní režim).

Současná varianta záměru odpovídá požadavkům vycházejícím z citované studie. Některé požadavky jsou dále zohledněny v návrhu podmínek souhlasného stanoviska (umístování výhyben do míst křížení s lesními cestami apod.)

Pro objektivní a maximálně přesné výsledky hydrogeologického průzkumu je nezbytné geodetické zaměření silnice a okolního území, které je standardní součástí navazujících fází projektové přípravy. Naproti tomu je proces EIA realizován v úvodních fázích přípravy záměru tak, aby identifikoval hlavní rizika z hlediska vlivů na složky ŽP a formuloval základní podmínky pro jejich minimalizaci v dalších etapách technického řešení. Z tohoto důvodu, z důvodů uvedených v kap. V.2. posudku (vypořádání připomínky G.4.) a s ohledem na „princip přiměřenosti“ ve smyslu Směrnice Rady č. 85/337/EHS zvolil autor posudku toto řešení. Ze strany dotčených orgánů ochrany přírody a ochrany vod není tento závěr rozporován. Výhrady Posudku směřovaly vůči kvantitativnímu hodnocení těchto vlivů. Kvalitativní posouzení bylo v rámci dokumentace provedeno. Celkově bylo posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody s ohledem na míru podrobnosti technického řešení záměru v této fázi projektové přípravy posudkem akceptováno s výše uvedenou výhradou.

Principy hodnocení vlivu na prioritní předmět ochrany EVL střevlíka Ménetiesova jsou anotovány výše. Šířka vozovky stávající silnice se v úseku státní hranice – Přední Zvonková pohybuje v rozmezí 3,0 – 4,5 m. Technické řešení tohoto úseku spočívající pouze v homogenizaci šířkového uspořádání (4,0/30) a doplnění výhyben umožňuje objektivně konstatovat, že významně negativní vliv na uvedená stanoviště a střevlíka Ménetiesova nebyl prokázán.

Použité podklady k Posudku byly vyhodnoceny jako dostačující pro objektivní posouzení předloženého hodnocení vlivů záměru na EVL a PO Šumava. Šířka vozovky stávající silnice v úseku státní hranice – Přední Zvonková je cca 3,0 – 4,5 m, přičemž ve většině tohoto úseku navržená celková šířka vozovky (4,0m) nedosahuje ani stávajícího šířkového stavu. Homogenizaci stávající silnice na jednotnou šířku vozovky, odvozenou od kategorie S 4,0/30, nelze tedy považovat za „velký zásah do tělesa silnice“. Výjimku tvoří pouze realizace nezbytných výhyben, pro jejichž řešení vymezuje návrh stanoviska (bod 1) jednoznačný rámec. Entomologický průzkum v daném úseku, zadaný SCHKO a NP Šumava již byl zadán (viz zápis z veřejného projednání). Základní rámce zadání pro hydrogeologický průzkum jsou formulovány v podmínkách souhlasného stanoviska (body 5. a 6.). Výsledky obou průzkumů budou podkladem pro další fáze projektové přípravy záměru. Konečnou podobu technického řešení nejrizikovějšího úseku státní hranice – Přední Zvonková podmiňuje návrh stanoviska dohodou s SCHKO a NP Šumava. Autor posudku i zpracovatel posudku hodnocení vlivů na EVL a PO z těchto důvodů považují závěry posouzení za objektivní a průkazné, přičemž navržené podmínky souhlasného stanoviska vytvářejí pro jednotlivé fáze přípravy, realizace a provozování záměru dostatečné pojistky pro minimalizaci zjištěných vlivů.

5.4. Vyjádření z veřejného projednání

V rámci veřejného projednání dle §17 zákona nebyla uplatněna žádná další vyjádření.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru:

Na základě oznámení záměru „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnavá – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“, dokumentace vlivů záměru (včetně doplnění dokumentace) „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnavá – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“ na životní prostředí, posudku o vlivech záměru „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnavá – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“ na životní prostředí, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných

v y d á v á

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako příslušný úřad podle § 22 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, v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů provedení záměru „Rekonstrukce silnic III/1632, III/1631 a III/1634 v úseku Želnavá – Nová Pec – Bližší Lhota – Zadní Zvonková“ na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Doporučená varianta:

Modifikovaná varianta A dle řešení předinvestiční studie Pragoprojektu a.s. (03/2009).

Podmínky souhlasného stanoviska:

Opatření pro fázi přípravy

- V úseku státní hranice - Přední Zvonková (km 3,050) na základě analýzy rozhledových poměrů a po dohodě se Správou NP a CHKO Šumava upřesnit počet a umístění výhyben. Pro tento účel v maximální možné míře využít odbočení a křížení stávajících cest.
- Ve zbývajícím úseku trasy posuzovaného záměru upřesnit v součinnosti se Správou NP a CHKO Šumava dílčí úseky, jejichž řešení bude vyžadovat udělení výjimky z ČSN 736 101.

- Obchvat Bližší Lhoty realizovat výhradně ve spojení s případnou změnou názoru na realizaci přemostění vodní nádrže Lipno. V rámci posuzovaného záměru zajistit pouze úpravy stávající křižovatky, včetně nezbytných úprav povrchu vozovky, v úsecích, kde to její stav vyžaduje.
- Formou doprovodných technických opatření (svodidla) řešit úsek trasy v těsném souběhu okrajem vodní plochy nádrže Lipno. Ve stejném úseku zároveň řešit ochranu silničního tělesa ve vazbě na připravované zvýšení vodní hladiny nádrže na 726,0 m n. m.
- Zadat zpracování hydrologické a hydrogeologické studie s cílem identifikovat v trase záměru úseky s požadovaným drenážním nebo hrázovým účinkem odvodňovacích příkopů s cílem omezení vlivů změny hydrologických podmínek na těleso komunikace. Zadání studie konzultovat se Správou NP a CHKO Šumava.
- Zvláštní pozornost při řešení problematiky dle bodu 5. věnovat úseku státní hranice – Přední Zvonková z důvodu zajištění ochrany stanoviště 7140 Přechodová rašeliniště a třasoviště a střevlíka Ménetrieosa Carabus menetriesi (kriticky ohrožený druh, předmět ochrany EVL Šumava, prioritní druh).
- V zájmu minimalizace vlivů na režim povrchových vod mělkého obzoru podzemních vod v okolí komunikace uplatňovat v při podrobnějším technické řešení tyto principy:
 - ⇒ preference rozšíření silničního tělesa po svahu, ve směru odtoku povrchových i podzemních vod,
 - ⇒ preference zachování stávajícího výškového nastavení dna mostků a propustků a navazujících silničních příkopů.
- Případný stavební zásah do hraničního vodního toku Pestřice (např. výměna propustku), který by mohl negativně ovlivnit vodní poměry, projednat v Česko-rakouské Komise pro hraniční vody.
- V součinnosti se Správou NP a CHKO Šumava upřesnit seznam zvláště chráněných druhů, u nichž dojde k zásahu do biotopu za účelem žádosti o výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Z důvodu ochrany populace korálice trojklanné Corallorhiza trifida (silně ohrožený druh) je nutné zachovat její lokalitu výskytu bez jakýchkoliv zásahů. Přesné vymezení lokality konzultovat se zpracovatelem Přílohy č. 8 Biologického hodnocení (J. Vondrák, J. Foit). Dodržení tohoto opatření zajistí biologický dozor stavby.
- V zájmu minimalizace dočasných záborů půdy při návrhu řešení provádění stavby:
 - ⇒ v úseku státní hranice – Přední Zvonková, omezit staveniště včetně příjezdových tras na těleso stávající silnice a plochy určené k jejímu rozšíření na stanovené parametry, vyloučit provizorní objízdne trasy při rekonstrukci mostů,
 - ⇒ v úseku Přední Zvonková – Nová Pec preferovat omezení staveniště včetně příjezdových tras na těleso stávající silnice a plochy určené k jejímu rozšíření na požadované parametry, případné výjimky dohodnout dotčenými orgány, zejména se Správou NP a CHKO Šumava.
- Technické řešení a provádění stavby v místě křížení posuzované trasy se Schwarzenberským kanálem bude konzultováno s příslušným územním pracovištěm Národního památkového ústavu.
- Zařízení staveniště budou umístěna na nelesních plochách výhradně v místech se zajištěním zachytu a zneškodnění odpadních vod a po odsouhlasení Správou NP a CHKO Šumava.
- Provést podrobnou inventarizaci porostů dřevin přímo dotčených stavebními pracemi, se stanovením priorit ochrany a náhrady dřevin.
- Prokázat, doložit a se správou NP a CHKO Šumava a příslušnými orgány ochrany lesa dohodnout nezbytně nutný rozsah kácení. Veškerá odůvodněná kácení dřevin realizovat výhradně v období vegetačního klidu.
- Kompenzace za trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa lesních pozemků řešit po dohodě s orgánem státní správy lesů, vlastníky lesů a správou NP a CHKO Šumava.
- Zpracování plánu organizace výstavby (POV) a návrh dopravních opatření během stavby (DIO) průběžně konzultovat a konečné řešení dohodnout se Správou NP a CHKO Šumava. V rámci těchto částí projektové dokumentace jednoznačně stanovit zejména:
 - ⇒ přesné vymezení stavebního prostoru (včetně nezbytných obratišť pro vozidla, stavebních dvorů, skládek, deponií atd.), a opatření k jeho dodržování během celé výstavby včetně stálé kontroly,
 - ⇒ stanovení jednotlivých druhů použitých mechanizačních prostředků s ohledem na ochranu životního prostředí (stáří, hluk, emise),

- ⇒ určení pracovní doby těchto prostředků v závislosti na zajištění ochrany flóry a fauny (roční období, denní doba),
- ⇒ systém nakládání s odpady v průběhu výstavby.
- Na práce prováděné stavební firmou uplatnit ve fázi výběrového řízení na dodavatele stavby požadavky na oprávněnost uchazeče pro realizaci této stavby doložením certifikace ISO 9001 a ISO 14001.
- Vybraný dodavatel před zahájením stavby předloží:
 - ⇒ havarijní plány (zejména pro práce podél vodotečí) odsouhlasené příslušnými dotčenými orgány,
 - ⇒ hlukovou studii pro vlastní provádění stavby.
- Před zahájením stavebních prací provést záchranný transfer populace lýkovce jedovatého *Daphne mezereum*. Místo výskytu bude specifikováno na základě konzultace se zpracovatelem Přílohy č. 8 Biologického hodnocení (J. Vondrák, J. Foit). Místo pro záchranný transfer určí Správa NP a CHKO Šumava.
- V dostatečném časovém předstihu oznámit zahájení výkopových prací Archeologickému ústavu AV ČR a dohodnout s ním nebo s jinou oprávněnou archeologickou organizací rozsah a formu případného nutného záchranného archeologického výzkumu.

Opatření pro fázi výstavby

- Stavba bude prováděna pouze mimo hlavní vegetační období, mimo klíčová období pro vývoj živočichů i rostlin:
 - ⇒ v úseku státní hranice – Přední Zvonková může být stavba zahájena a probíhat v období od 15. srpna do konce kalendářního roku (v zájmu zajištění ochrany zvláště chráněných druhů, zejména rýsa ostrovida, losa evropského a chřástala polního),
 - ⇒ v úseku Přední Zvonková – Nová Pec může být stavba zahájena a probíhat od 15. července do konce kalendářního roku (v zájmu zajištění ochrany zvláště chráněných druhů).
- V celé délce trasy bude stavební činnost probíhat pouze od 8:00 do 18:00 hod.
- Po celou dobu provádění stavby zajistit odborný biologický dozor. Odborně způsobilý subjekt, zajišťující biologický dozor bude odsouhlasen Správou NP a CHKO Šumava.
- Biologický dozor zajistí instalaci přenosných bariér k omezení rizika přímého úhynu drobných živočichů v plochách staveniště a v případě potřeby transfer ohrožených druhů. Biologický dozor bude zároveň sledovat dodržování podmínek pro udělení výjimky z § 56 zák. č.114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Ve fázi výstavby respektovat ČSN DIN 18920 k zajištění ochrany stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.
- Mytí motorových vozidel a provozních mechanismů realizovat výhradně na určených místech, vybavených provizorním, ale účinným zařízením pro zachycování usaditelných i ropných látek. Vybraná místa určená pro tento účel budou dohodnuta s místně příslušným vodoprávním orgánem.
- Zařízení stavenišť bez kanalizace budou vybavena dostatečným množstvím chemických WC. Řešení likvidace splaškových vod bude odsouhlaseno místně příslušným vodohospodářským orgánem.
- Plochy zbavené drnového fondu musí být rekultivovány co nejrychleji, aby nedocházelo ke zbytečným erozním projevům a související prašnosti a splachům horninových materiálů do vodotečí.
- Realizovat výsadby autochtonních druhů dřevin ve stavbou dotčených plochách v rozsahu schváleném se Správou NP a CHKO Šumava. Případná obnova porostního pláště ve vybraných úsecích je přípustná po dohodě se Správou NP a CHKO Šumava a orgánem ochrany lesa.
- Při skrývce, manipulaci se suchými substráty a při dopravě vhodnými technickými opatřeními (skrápění, zatravnění dočasných skládek zemin, zaplachtování přepravních vozidel) minimalizovat sekundární prašnost.
- Koryta Schwarzenberského kanálu a Novopeckého smyku budou ve své hmotě zachována, přípustné je pouze vyčištění koryt od naplaveného materiálu.
- V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby (evidence odpadů) a doložit způsob jejich likvidace.

Opatření pro fázi provozu

- Po uvedení jednotlivých etap rekonstruovaných komunikací do provozu provést měření hluku v chráněných venkovních prostorech staveb ve vybraných referenčních bodech, která prokáží, zda jsou splněny limity nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V případě překročení hygienického limitu budou provedena nápravná technická opatření.
- Komunikaci ošetřovat v zimním období pouze pluhováním, případně inertním posypem. Vyloučené je chemické ošetření komunikace.
- V celé délce trasy posuzovaného záměru uplatnit zákaz přepravy závadných látek zejména z důvodu zajištění režimu ochranného pásma II. stupně vodárenského zdroje a všeobecně vysoké zachovalosti a citlivosti přírodního prostředí.
- V zájmu omezení rizika střetů s migrujícími živočichy a snížení hladiny rušení (zejména rysa ostrovida, losa evropského, vydra říční, chřástala polního a netopýry, pro které je tento úsek klíčovou lokalitou výskytu) bude v úseku státní hranice - Přední Zvonková uplatněn:
 - ⇒ zákaz vjezdu motorových vozidel bez zvláštního povolení v době mezi 22:00 – 6:00 hod.,
 - ⇒ zákaz vjezdu těžkých nákladních automobilů s výjimkou vozidel se zvláštním povolením (obsluha provozů, obhospodařování zemědělských a lesních pozemků).
- Ve dvou úsecích (u rybníčku před Přední Zvonkovou a u rybníčku u penzionu Na pastvině u Přední Zvonkové) budou umístěny trvalé bariéry podélně po obou stranách vozovky, v délce min. 100m proti vnikání obojživelníků (např. ropuchy) na vozovku. Stanovení parametrů a vlastní instalace bariér bude provedena dle zásad aktuálně platných odborných metodik.
- Provádět pravidelný monitoring intenzit dopravy a předem připravit dopravně organizační opatření, regulující (v případě potřeby) množství vozidel v této oblasti, zejména pak v příhraničním úseku st. hranice – Přední Zvonková. Pro zavedení těchto opatření je stanoven rámcový limit dopravní zátěže daný hodnotou RPD1 = 300 voz./24hod.
- Po dobu nejméně 5 let pokračovat v ornitologickém průzkumu stejnou nebo obdobnou metodikou jako byla použita při monitoringu v roce 2010 (Červený a kol. 2010), a to jak v okolí nejhodnotnějšího úseku silnice mezi Přední Zvonkovou a státní hranicí, tak na dalších klíčových místech celé trasy, která jsou identifikována biologickými hodnoceními.
- Po dobu nejméně 5 let pokračovat v projektu zahájeném v roce 2009 „Využívání koridoru v úseku silnice Přední Zvonková - státní hranice savci“, a to jak v okolí nejhodnotnějšího úseku silnice mezi Přední Zvonkovou a státní hranicí, tak na dalších klíčových místech celé trasy, která jsou identifikována biologickými hodnoceními.
- V případě že bude výše uvedeným monitoringem prokázán negativní vliv na populace zvláště chráněných druhů nebo druhů, které jsou předmětem ochrany EVL nebo PO Šumava, stanovit požadavky na velikost a rozložení odstupů mezi vozidly pro umožnění bezproblémové migrace podle zásad uvedených metodickém dokumentu MD ČR TP 219 „Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí“ (EDIP, 2010).

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanoveními § 4 odst. 1 písm. f) a § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Karel Černý
vedoucí odboru životního prostředí,
zemědělství a lesnictví