



KRAJSKÝ ÚŘAD

JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Oddělení IPPC a EIA

U Zimního stadionu 1952/2

370 76 České Budějovice



KUCBX01DONYP

Naše č. j.: KUJCK 100138/2024
Sp. zn.: OZZL 77373/2024/kaper SO

Dle rozdělovníku

Vyřizuje: Ing. Kateřina Pernikářová
Telefon: 386 720 648
E-mail: pernikarova@kraj-jihocesky.cz

Datum: 15. 8. 2024

Rozhodnutí

DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný správní orgán podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a podle ust. § 22 písm. a) 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“), na základě oznámení, které podal Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76, IČO: 708 90 650, obdržенých vyjádření a kritérií pro zjišťovací řízení uvedených v příloze č. 2 k zákonu,

rozhodl

podle ust. § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„Severní obchvat Dačic, silnice II/151“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

O d ů v o d n ě n í

1. Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 k zákonu:

Severní obchvat Dačic, silnice II/151

Záměr naplňuje dikci bodu č. 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pruzích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 voz/24 hod), kategorie II.

Kapacita (rozsah) záměru:

Silnice: II. třídy
kategorie: S 7,5/60
délka dílčích úseků: SO 101 – 2,729 km
SO 102 – 0,848 km
SO 103 – 2,689 km
celková délka: 6,266 km

Umístění záměru:

kraj: Jihočeský
město: Dačice

katastrální území: Dačice, Borek u Dačic

Oznamovatel:

Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, IČO: 708 90 650

Zpracovatel oznámení:

Mgr. Radomír Mužík, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona, ze společnosti EIA SERVIS s.r.o.

2. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Posuzovaná stavba je liniovou stavbou dopravní infrastruktury. Posuzovaným záměrem je výstavba severního obchvatu města Dačice, jakožto přeložky silnice II/151 a II/408 ve východ-západním směru. Silnice je navržena v jedné variantě jako dvoupruhová v kategorii S 7,5/60. Délka posuzovaného úseku je dle technické studie cca 6,26 km.

Součástí posuzovaného záměru jsou také napojení na stávající silniční síť a vynucené přeložky na dotčených pozemních komunikacích.

Obchvat prochází buď nezastavěným územím nebo okrajovými částmi města Dačice na rozhraní intravilánu a extravilánu.

Pro potřeby zpracování projednaného oznámení záměru (dále také oznámení EIA) bylo vymezeno širší zájmové území, které je vymezeno pásem cca 250 m od posuzovaného záměru. Některé vlivy však mohou přesahovat hranice vymezeného koridoru (např. hluk, vlivy na ovzduší, vlivy na podzemní a povrchové vody, vlivy na krajinný ráz atd.). V konkrétních případech je proto zájmové území rozšířeno tak, aby mohl být příslušný vliv silnice odpovídajícím způsobem vyhodnocen. Kumulací negativních vlivů z posuzovaného záměru a dalších připravovaných staveb v potenciálně dotčeném území se rozumí součet vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. V rámci posuzovaného záměru byly v potenciálně dotčeném území identifikovány následující připravované stavby:

- Severní obchvat Dačic (JHC650, r.2013)

V rámci tohoto záměru je řešen severní obchvat Dačic ve dvou variantách s předpokládanou realizací do roku 2020. Z projektové přípravy záměru z roku 2013 vychází i aktuálně předkládaný záměr obchvatu Dačic.

Pro záměr JHC650 dospěl krajský úřad k závěru, že záměr nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a nebude posuzován podle zákona (č. j. KUJCK 43368/2013/OZZL ze dne 9. 8. 2013).

- Výrobní hala TRW-DAS a.s., Dačice (JHC694)

Záměrem je výstavba nové výrobní haly, rozšiřující stávající areál oznamovatele ve východní části města Dačice, na rozhraní intravilánu a extravilánu.

Pro záměr dospěl krajský úřad k závěru, že záměr nemá významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a nebude posuzován podle zákona (č. j. KUJCK 59849/2014/OZZL ze dne 10. 10. 2014). Záměr byl realizován v roce 2016.

Kumulace posuzovaného záměru Severního obchvatu Dačic se stavbou výrobní haly TRW – DAS a.s., Dačice nelze vyloučit. Výrobní hala TRW – DAS a.s., Dačice je umístěna několik metrů od místa posuzovaného záměru a může tak docházet ke kumulacím hluku a znečišťujících látek ze související dopravy. Z hlediska hluku je výrobní hala stacionárním zdrojem hluku, pro který jsou platné odlišné hygienické limity. Z hlediska kumulací znečišťujících látek je podstatné, že výrobní hala je již zohledněna v současném imisním pozadí, které je jedním ze vstupních podkladů pro výpočet rozptylové studie a její příspěvek je tak v hodnocení zohledněn.

- ČS PHM Dačice (JHC789 a JHC820)

Záměrem je výstavba čerpací stanice PHM u komunikace II/406, ve městě Dačice v prostoru autobusového nádraží. Zjišťovací řízení záměru bylo v obou případech na žádost oznamovatele ukončeno (13. 9. 2016 a 23. 5. 2017) a záměr nebyl dosud realizován.

Negativní vlivy posuzovaného záměru Severního obchvatu Dačic a záměru výstavby ČS PHM Dačice se teoreticky mohou kumulovat. Záměr ČS PHM Dačice se nachází v těsné blízkosti od severního obchvatu Dačice a mohlo by docházet ke kumulacím hluku jak při případné souběžné výstavbě, tak při provozu.

Vzhledem ke zrušenému zjišťovacímu řízení pro záměr výstavby ČS PHM nelze predikovat, zda, případně kdy a v jakém rozsahu může ke kumulacím docházet.

- Recyklační dvůr Borek u Dačic (JHC810 a JHC952)

Záměrem JHC810 je realizace a provozování zařízení pro recyklaci vybraných stavebních a inertních odpadů na pozemku 346/6 k. ú. Borek u Dačic.

Pro záměr dospěl krajský úřad k závěru, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona (č. j. KUJCK 34329/2017/OZZL ze dne 10. 3. 2017).

Záměrem JHC952 je zvýšení kapacity stávajícího zařízení recyklační linky inertních odpadů. Pro záměr dospěl krajský úřad k závěru, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona (č. j. KUJCK 136490/2020 ze dne 12. 11. 2020).

Kumulace posuzovaného záměru Severního obchvatu Dačic s provozem recyklačního dvoru u Borku lze prakticky vyloučit. Recyklační dvůr je umístěn cca 1,3 km východně od posuzovaného záměru a je v současné době již provozován. Z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší je tento záměr již zohledněn v současném imisním pozadí, které je jedním ze vstupních podkladů pro výpočet rozptylové studie. Z hlediska hluku je recyklační dvůr stacionárním zdrojem hluku, pro který jsou platné odlišné hygienické limity. Z hlediska kumulací hluku jsou oba záměry od sebe v dostatečné vzdálenosti.

- Skládky odpadů S-OO Borek, rozšíření skládky (JHC920)

Záměrem akce je rozšíření skládky a navýšení celkové kapacity. Pro záměr dospěl krajský úřad k závěru, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona (č. j. KUJCK 3221/2020 ze dne 10. 1. 2020).

Skládka odpadů je umístěna cca 1,5 km východně od posuzovaného záměru. Z hlediska kumulací je podstatné, že skládka odpadů již v současnosti v lokalitě existuje a je dlouhodobě provozována. Navýšení celkové kapacity neznamená významné zvýšení návozu nebo rozšíření svozové oblasti, ale pouze prodloužení životnosti skládky.

- V433/833 – zdvojení vedení (OV2069)

Záměrem akce je zdvojení stávajícího vedení 400 kV V433, které spojuje TR Dasný s TR Slavětice. Pro záměr dospělo MŽP k souhlasnému závaznému stanovisku s podmínkami pro navazující řízení (č. j. MZP/2021/510/959 ze dne 16. 6. 2021). Realizace záměru se předpokládá v letech 2028 až 2032.

Kumulace negativních vlivů na životní prostředí posuzovaného záměru Severního obchvatu Dačic se stavbou V433/833 zdvojení vedení nelze vyloučit při souběhu výstavby obou záměrů. Při souběhu stavebních prací v lokalitě lze očekávat kumulace hluku a emisí v důsledku zvýšených dopravních pohybů souvisejících s výstavbou obou záměrů. Kvantifikace těchto vlivů je v současné fázi přípravy obou záměrů prakticky nemožná.

- Regionální odpadové centrum Dačice společnosti ČECH-ODPADY s.r.o., Učňovská 177, 380 01 Dačice (JHC979 a JHC1020)

Záměrem je výstavba zařízení ke sběru a úpravě převážně tzv. druhových surovin (JHC979) a následné rozšíření činnosti o dílnu údržby a oprav automobilů a dílnu demontáže vozidel s ukončenou životností (JHC1020).

U obou záměrů dospěl krajský úřad k závěru, že nemají významný vliv na životní prostředí a nebudou posuzovány podle zákona (pro JHC979 č. j. KUJCK 89696/2021 ze dne 30.8.2021 a pro JHC1020 č. j. KUJCK 67315/2022 ze dne 1. 6. 2022).

Realizace záměrů se předpokládá v lednu 2021 (JHC979) a v září 2022 (JHC1020).

Vzhledem k datům realizace nedojde ke kumulaci negativních vlivů během výstavby posuzovaného záměru. Stejně tak nelze vzhledem k charakteru obou záměrů předpokládat kumulaci negativních vlivů během souběžného provozu odpadového centra a posuzovaného obchvatu Dačic.

- Výkrmna býků Lipolec (JHC 1018)

Záměrem je vybudování nové stáje pro výkrm býků. Pro záměr dospěl krajský úřad k závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona (č. j. KUJCK 64443/2022 ze dne 26. 5. 2022).

Plánované období pro realizaci záměru: rok 2023.

Záměr výkrmny býků je od posuzovaného záměru umístěn ve značné vzdálenosti (cca 4 km západně), kumulace posuzovaného záměru Severního obchvatu Dačic se záměrem výstavby výkrmny býků Lipolec tak lze prakticky vyloučit.

3. Stručný popis technického a technologického řešení:

Charakter záměru: novostavba

Odvětví: liniové stavby, dopravní infrastruktura

Podkladem pro zpracování předloženého oznámení EIA je technická studie „Severní obchvat Dačic“ z června r. 2023 (zpracovatelem studie společnost PONTEX s.r.o.).

Posuzovaným záměrem je výstavba severního obchvatu Dačic. Trasa posuzovaného obchvatu vychází z napojení silnice II/151 od Jindřichova Hradce (je vedena k městu ze západu), dále přechází silnice III/1519 a II/408 od Řečice. Následně kříží silnici II/406 od Telče, stáčí se výrazně k jihu a estakádou přechází přes údolí Moravské Dyje a ke konci estakády též železniční trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Dále kříží

silnici II/407 od Nové Říše a silnici II/151 od Budíškovic. Obchvat končí napojením na silnici II/408 od Jemnice u místního letiště. Trasa obchvatu se skládá ze tří částí o jednotlivých délkách 2 729 m, 848 m a 2 689 m. Celková délka hlavní trasy obchvatu je tak cca 6,26 km.

Na trase je navrženo celkem deset mostních objektů. Obchvat je navržen v celé své délce v šířkovém uspořádání silniční kategorie S7,5/60. Napojení všech silnic II. a III. třídy na obchvat je navrženo rovněž v šířkovém uspořádání silniční kategorie S7,5.

Podrobnost níže popsaného technického řešení je dána stupněm zpracování, tj. podrobností technické studie. V dalším stupni přípravy záměru bude pro vybranou variantu zpracována podrobná dokumentace pro územní rozhodnutí.

Směrové vedení

Návrhová rychlost hlavní trasy je určena na 60 km/h, šířkové uspořádání odpovídá silniční kategorii S7,5, pro kterou se dle ČSN 73 6101 směrodatná rychlost neuvažuje.

Celý obchvat je v technické studii rozdělen na tři dílčí úseky, vždy s vlastním staničením od km 0,0. Směrové vedení hlavní trasy vychází v dílčím úseku č.1 až do km 1,5 a v dílčím úseku č.3 v km 0,2 – KÚ z trasy stabilizované územním plánem města.

V km 1,5 dílčího úseku části 1 se trasa odklání severně a obchází průmyslové objekty až ke křižovatce silnic II/406 a III/40623, která bude nově řešena jako okružní kvůli pěti větvím, které se do ní napojují. Z okružní křižovatky vychází část 2 jižním směrem, kde překonává mimoúrovňově koryto Moravské Dyje a pokračuje v souběhu s tratí, kterou v prostoru nádraží překonává mimoúrovňově směrem k okružní křižovatce (SO 106). Před napojením do okružní křižovatky (SO 106) přechází část 2 údolí bezejmenné vodoteče, ve které se nachází také přístupové komunikace ke stávajícím rodinným domům. Do okružní křižovatky (SO 106) je mimo dílčích úseků č. 2 a 3 napojena výhledová komunikace, která bude dle územního plánu města Dačice napojovat plánovanou rozvojovou zónu. Dílčí úsek č. 3 vychází z této okružní křižovatky západním směrem a v km 0,2 se vrací do koridoru obchvatu vymezeného územním plánem.

Podélné vedení

Niveleta je v technické studii navržena na základě dostupných podkladů (digitální model terénu) a křížení dopravní sítě a vodotečí.

V úseku ZÚ – km 1,0 je niveleta řešena obdobně jako v původní variantě IKP (JHC650, začátek trasy stanovený před městem Dačice na silnici II/151 u Gšventlerova rybníka). V km 1,0 začíná trasa stoupat k vrcholu Kohoutek, jehož úbočí přechází v podélných sklonech +5,5 % a - 6,0 %. Klesání podél průmyslových objektů přechází ze zářezu hloubky až 4,5m do násypu v údolí bezejmenné vodoteče výšky až 6,0 m. Následně je niveleta vedena po terénu až k napojení do okružní křižovatky SO 105.

Niveleta dílčího úseku č. 2 vychází z okružní křižovatky SO 105 v mírném násypu, který se následně zvyšuje k mostnímu objektu SO 205, který překonává koryto Moravské Dyje a železniční trať v prostoru nádraží a za nádražím se následně zvyšuje pro napojení do okružní křižovatky SO 106.

Úsek č. 3 vychází z okružní křižovatky SO 106 v úrovni terénu a následující údolí bezejmenného potoka překonává mostním objektem SO 207 a násypem výšky do 4,0 m. V navazujícím úseku je niveleta vedena v úrovni terénu až ke směrovému oblouku, kterým se trasa stáčí k jihu a kterým znovu přechází údolí bezejmenného potoka násypem výšky do 5,0 m. Následuje klesání do údolí potoka Vápovka, které je vedeno střídavě v mírných násypech a zářezech. Vlastní přechod údolí potoka je pak řešen mostním objektem SO 209 a násypem výšky do 6,0m. Stoupání ke konci úpravy je pak řešeno převážně zářezem do hloubky 3,0 m.

Šířkové uspořádání, konstrukce vozovky a odvodnění

Silnice je navržena v šířkovém uspořádání silniční kategorie S 7,5, tj. jako dvoupruhová, směrově nerozdělená, se základní šířkou vozovky 6,5 m. Základní příčný sklon střešovitý 2,5 %.

Okružní křižovatka SO 105 je navržena s průměrem vnější hrany okružní jízdního pásu 70 m kvůli blízkému napojení části 2 a silnice II/406 ze směru od centra města. Okružní křižovatka SO 106 je navržena s průměrem vnější hrany okružního jízdního pásu 35 m. Konstrukce vozovky je navržena v tloušťce 0,55 m s krytem z asfaltového betonu tloušťky 0,15 m.

Odvodnění silnice je v úsecích 1 a 3 řešeno podélnými příkopy, které jsou svedeny spádem dna do vodotečí.

Křižovatky

Průsečná křižovatka v km 0,330 (úsek 1) – jedná se o úrovnovou křižovatku se silnicemi II/151 a III/1519. Křižovatka bude bez přídatných pruhů. Úhel křížení je 90°.

Průsečná křižovatka v km 1,456 (úsek 1) – jedná se úrovnovou křižovatku se silnicí II/408. Křižovatka bude bez přídatných pruhů. Úhel křížení je 90°.

Okružní křižovatka SO 105 (rozhraní úseku 1 a 2) – jedná se o velkou okružní křižovatku o průměru 70 m se silnicí II/406 a III/40623.

Okružní křižovatka SO 106 (rozhraní úseku 2 a 3) – jedná se o malou okružní křižovatku o průměru 35 m s plánovanou místní komunikací obslužnou do budoucího rozvojového území.

Průsečná křižovatka v km 1,090 (úsek 3) – jedná se o úrovnovou křižovatku se silnicí II/407. Křižovatka bude bez přídatných pruhů. Úhel křížení je 90°.

Styková křižovatka v km 1,483 (úsek 3) – jedná se o úrovnovou křižovatku se silnicí III/4076. Křižovatka bude bez přídatných pruhů. Úhel napojení je 90°.

Průsečná křižovatka v km 1,761 (úsek 3) – jedná se o úrovnovou křižovatku se silnicí II/151. Křižovatka bude bez přídatných pruhů. Úhel křížení je 80°.

Styková křižovatka v km 2,366 (úsek 3) – jedná se o úrovnovou křižovatku se silnicí II/408. Křižovatka bude bez přídatných pruhů. Úhel napojení je 80°.

Mostní objekty

V technické studii je navrženo celkem deset mostních objektů (SO 201 – SO 210), včetně relevantních parametrů. Mostní objekty jsou důležitým prvkem z hlediska zachování propustnosti nové vozovky pro migrující živočichy, navrhované parametry mostních objektů byly proto v průběhu zpracování oznámení EIA konzultovány s Agenturou ochrany přírody a krajiny (AOPK) České Budějovice a s oznamovatelem.

SO 201 Úprava výtoků z Gšventnerova rybníka v km 0,13 (úsek 1)

Bude realizován jako rámový propustek 2x2 m s jednostrannou břehovou lavicí o šířce min. 1 m. Po obou stranách silnice budou instalovány oboustranné trvalé migrační bariéry pro drobné živočichy, jejich rozsah bude upřesněn v dalších fázích přípravy záměru.

SO 202a Most přes polní cestu a cyklostezku v km 0,949 (úsek 1)

Mostní objekt řeší přechod části 1 obchvatu přes polní cestu. Most je řešen jako přesýpaný železobetonový prefabrikovaný rám. Celková délka přemostění bude 5,5 m, rozpětí polí 6,7m.

SO 202b Most přes Rybniční potok v km 1,07 (úsek 1)

Mostní objekt řeší přechod části 1 přes Rybniční potok pod hrází rybníka Vondra. Most bude proveden jako jednopólový o světlé výšce 5,8 m a čisté šířce cca 14 m mezi patami násypů okrajových podpěr.

SO 203 Most přes vodoteč v km 2,20 (úsek 1)

Mostní objekt řeší přechod části 1 obchvatu přes bezejmennou vodoteč. Most je navržen jako třípólový (12 m + 18 m + 12 m) se světlou výškou 3,6 – 4,35 m.

SO 204 Most přes Vyderský potok v okružní křižovatce v km 2,70 (rozhraní dílčích úseků 1 a 2)

Jedná se o tři samostatné mostní objekty, které převádí jednak Vyderský potok a jednak bezejmennou vodoteč přes okružní křižovatku SO 105. Soutok obou vodotečí je navržen ve středovém ostrově. Mostní objekty budou realizovány jako rámové objekty 2x2 m s jednostrannými břehovými lavicemi o šířce minimálně 1 m.

SO 205 Most přes Moravskou Dyji a železniční trať v km 0,27 (úsek 2)

Jedná se o estakádu o celkové délce přemostění 613 m a převádějící úsek č. 2 přes Moravskou Dyji a železniční trať č. 227. Estakáda je řešena jako monolitický předpjatý spojitý nosník proměnné výšky s jednokomorovým příčným řezem o 11 polích. Spodní stavbu tvoří dvě monolitické opěry a betonové monolitické pilíře s rozšiřující se hlavou. Založení spodní stavby se předpokládá na vrtaných pilotách. Podmostí podél vodního toku bude přirozené, nezpevněné a bude umožňovat migraci menších druhů obratlovců (např. vydry).

Most překračuje dvě hlavní překážky, a to koryto Moravské Dyje a železniční trať v prostoru nádraží. Mezi těmito překážkami vede most v souběhu s tratí. V zájmu co nejmenšího narušení tohoto prostoru je zde navržen most s rozpětím polí typicky 58 m.

Poloha opěry č.1 je navržena tak, aby navazující silniční těleso jen mírně zasahovalo do prostoru záplavového území Q₁₀₀, kde se Moravská Dyje rozlévá vpravo ve směru svého toku směrem k silnici (Tř. 9. května). Z předběžného posouzení zpracovaného v rámci technické studie se tato poloha jeví jako vhodná, výška vzduť se v těchto místech předpokládá nízká, stejně tak i rychlost proudění. V další fázi přípravy záměru bude aktualizováno hydrotechnické posouzení výpočtu vzduť a v případě potřeby lze opěru posunout dále od řeky, aby se nezvýšilo vzduť nad mostem.

SO 206 – neobsazeno

SO 207 Most přes vodoteč v km 0,1 (úsek 3)

Jednopólový mostní objekt o délce pole 12 m a světlé výšce nad bermou minimálně 2,5 m, řeší přechod úseku č. 3 přes bezejmenný levobřežní přítok Moravské Dyje pod hrází Pivovarského rybníka. Podmostí podél vodního toku bude přirozené, nezpevněné a bude umožňovat migraci menších a středních druhů obratlovců (do velikosti srnce). Při jedné straně vodního toku bude ponechána berma o šířce minimálně 2 m.

SO 208 Most přes vodoteč v km 0,9 (úsek 3)

Mostní objekt řeší přechod úseku č. 3 obchvatu přes bezejmennou vodoteč pod hrází Tučkova rybníka. Most SO 208 je navržen jako třípólový o šířce polí 9,5 m, 11 m a 9,5 m. Světlá výška se pohybuje od 3,7 m

do 4,2 m. Most bude proveden jako předpjatá monolitická deska, příp. jako prefabrikované nosníky se spřahující deskou. Spodní stavbu tvoří dvě monolitické opěry a betonové monolitické pilíře. Most bude proveden jako přímo pojižděný s asfaltovou vozovkou.

SO 209 Most přes Vápovku v km 1,68 (úsek 3)

Jednopolový mostní objekt řeší přechod úseku 3 přes potok Vápovka. Most je navržen jako jednopolový o šířce 19 m a světlé výšce cca 4 m. Po obou stranách toku bude nezpevněná berma o šířce minimálně 1,5 m.

SO 210 Most přes Borecký potok v km 1,73 (úsek 3)

Mostní objekt řeší přechod úseku 3 obchvatu přes Borecký potok. Most bude řešen jako přesypáný prefabrikovaný rám s vnitřní světlou šířkou 3,4 m a s jednostrannou břehovou lavicí o šířce minimálně 1 m.

Demolice

Demolice obytných nebo rekreačních objektů se nepředpokládají.

Při realizaci posuzovaného obchvatu budou prováděny některé demoliční práce prvků technické infrastruktury, které budou s posuzovanou stavbou v kolizi. Jejich rozsah není v současné fázi přípravy záměru stanoven.

Součástí záměru jsou opatření vedoucí k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Tato opatření vycházejí z výsledků průzkumů a studií zpracovaných v rámci oznámení EIA a budou zohledněna v navazujících fázích přípravy záměru.

- V rámci stavby bude prověřena možnost vykoupení pozemků (např. v pruhu podél obchvatu, kde to morfologie terénu umožňuje), na nichž by bylo možné realizovat náhradní výsadby podle pokynů příslušného orgánu ochrany přírody.
- Bude zpracováno technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky. Bude preferováno svedení dešťových vod do nezpevněných silničních příkopů.
- V dalších fázích přípravy záměru bude upřesněn rozsah dočasných zábran pro drobné migrující živočichy, které budou na vybraných místech instalovány před zahájením stavby.
- Zhotovitel zajistí na stavbě již před zahájením zemních prací přítomnost osoby (ekologické služby) se znalostí biologie především zvláště chráněných druhů, které byly v průběhu průzkumů zjištěny. Tato osoba (služba) bude pro zhotovitele zajišťovat instalaci a průběžnou údržbu dočasných zábran, transfery živočichů ze staveniště apod.
- Investor zajistí na stavbě přítomnost ekologického dozoru (ekodozor). Ekologický dozor bude po celou dobu stavby až do její kolaudace spolupracovat s osobou provádějící ekologickou službu a kontrolovat provádění stavby ve vztahu k zájmům ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „ZOPK“). Konkrétní činnosti ekodozoru budou specifikovány v projektu opatření k ochraně přírody, který bude zpracován v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP).
- Bude zpracován návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.

Doporučení:

- V blízkosti projektované trasy je doporučeno zaměřit v terénu a kácet jen dřeviny, jejichž kácení je nezbytně nutné
- Pro ochranu obojživelníků v nivách nezřizovat odstavné plochy pro techniku ani skládky materiálu, které by poškodily větší plochy v nivě mimo linii trvalého záboru.
- Rok před zahájením stavby provést botanický průzkum za účelem vyznačení populací mléče bahenního (*Sonchus palustris*) přímo v terénu a přijmout odpovídajících ochranných opatření v průběhu výstavby.
- V případě potřeby realizace protihlukových stěn PHS (na základě výsledků hlukové studie), je doporučeno PHS realizovat jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. V případě instalace průhledných výplní PHS je doporučeným řešením použití výplně s integrovanými (tj. ne pískovanými) svislými černými linkami o šířce 2 mm a rozteči 30 mm.

4. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu:

V průběhu zjišťovacího řízení nebyla identifikována možnost významných negativních vlivů předmětného záměru na žádnou složku životního prostředí ani na veřejné zdraví. Liniová stavba patří mezi stavby se známými, dobře popsány vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů. Z hlediska všech možných negativních vlivů záměru na životní prostředí připadají v úvahu jako významnější vlivy na faunu, flóru a ekosystémy a zemědělský půdní fond (ZPF).

Realizací obchvatu dojde k vymístění tranzitní dopravy z centra města do jeho okrajové části a do volné krajiny. V trase záměru byl zjištěn poměrně vysoký počet zvláště chráněných druhů bezobratlých, jedná se však většinou o druhy, které v současnosti bezprostředně ohrožené nejsou a šíří se. V řešeném území bylo během realizovaných průzkumů zaznamenáno celkem 86 druhů obratlovců z nichž 24 druhů patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.), 13 druhů je uvedeno v příloze směrnice č. 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků nebo v přílohách II a IV směrnice č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Pro ochrany fauny i flóry jsou navržena různá opatření, která mohou snížit negativní vliv na zvláště chráněné druhy. Tato opatření (nebo jim podobná) budou součástí výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů podle § 56 ZOPK, o kterou bude oznamovatel v rámci navazujících řízení žádat. Tato opatření (při součinnosti se ekodozorem během výstavby) zajistí minimalizaci negativních vlivů na faunu i flóru. Prostupnost silničního tělesa pro migrující živočichy je zajištěna návrhem dostatečného množství mostních objektů v odpovídajících parametrech.

Rozsah záboru půd na zemědělském půdním fondu je dán rozsahem stavby a rozložením na pozemcích. Celkový trvalý zábor posuzovaného záměru bude proveden v ploše cca 12,35 ha, z toho 12,2 ha záboru (98,78 %) se bude odehrávat na zemědělské půdě. Přibližně 60 % celkového záboru zasáhne nejcennější (I. a II.) kategorie půdy. Ornou půdu v rámci trvalých záborů bude nutné vyjmout ze ZPF. Odtěžená ornice bude využita při úpravě násypů a zářezů, případný přebytek bude nabídnut přednostně k zemědělskému využití na vhodných pozemcích. Na plochách dočasného záboru, jehož rozsah není v současné fázi přípravy záměru znám, bude umístěno zařízení staveniště včetně nezbytných manipulačních ploch. Po dokončení stavby bude z pozemků odstraněno veškeré zařízení staveniště včetně dočasně zpevněných ploch. Celý dočasný zábor bude následně upraven do původní podoby, eventuálně rekultivován. Orniční vrstvy budou zpět rozprostřeny do plochy. Ostatní vlivy z realizace a provozu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou méně významné. Celkový přehled všech vlivů a zhodnocení jejich významnosti viz dále v části 4.3. odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Z hlediska současné úrovně zatížení území lze, s ohledem na charakter záměru, považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný. Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z hlediska akceptovatelnosti a únosnosti území. Z hlediska tohoto nebyl nalezen natolik závažný faktor, který by bránil realizaci předloženého záměru za předpokladu plnění všech relevantních povinností daných platnou legislativou. V oznámení EIA záměru, zpracovaném autorizovanou osobou podle § 19 zákona, jsou konkretizovány všechny charakteristiky a ukazatele vlivů záměru na životní prostředí požadované v příloze č. 3 k zákonu. Předložené oznámení je zpracováno na úrovni stávajících podkladů, zejména projektové dokumentace záměru, legislativních předpisů a rešerše základních složek životního prostředí.

V části popisující technické a technologické řešení (v oznámení EIA kapitola B.I.6) je v rámci záměru uvažováno s realizací opatření ve prospěch zájmů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Opatření vycházejí z výsledků průzkumů a studií zpracovaných v rámci oznámení EIA. Navržená opatření budou zohledněna v navazujících fázích přípravy záměru (jako součást navazujících dokumentací pro územní řízení a stavební povolení). Posuzovaný záměr byl hodnocen včetně těchto opatření.

Na základě vyhodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu, oznámení záměru a vyjádření k němu uplatněných, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí a nepodléhá posuzování podle zákona.

4. 1. Charakteristika záměru

Posuzovaným záměrem je výstavba severního obchvatu města Dačice jakožto přeložky silnice II/151 a II/408 ve východozápadním směru. Silnice je navržena v jedné variantě jako dvoupruhová v kategorii S 7,5/60. Délka posuzovaného úseku je dle technické studie cca 6,26 km. Na trase je navrženo celkem deset mostních objektů.

4.2. Umístění záměru

Trasa posuzovaného obchvatu vychází z napojení silnice II/151 od Jindřichova Hradce (je vedena k městu ze západu), dále přechází silnice III/1519 a II/408 od Řečice. Následně kříží silnici II/406 od Telče, stáčí se výrazně k jihu a estakádou přechází přes údolí Moravské Dyje a ke konci estakády též železniční trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Dále kříží silnice II/407 od Nové Říše a silnici II/151 od Budíškovic. Obchvat končí napojením na silnici II/408 od Jemnice u místního letiště. Obchvat prochází buď nezastavěným územím nebo okrajovými částmi města Dačice na rozhraní intravilánu a extravilánu.

Většina trasy je vedena v katastrálním území města Dačice. Pouze závěrečný úsek od křížení se stávající silnicí II/151 (od cca km 1,8 třetího úseku) je veden katastrálním územím Borek u Dačic. V tomto úseku se také přeložka přibližuje zástavbě osady Borek, která je součástí správního území města Dačice. Jiným obcím se přeložka nepřibližuje, stavbou budou dotčeni zejména obyvatelé Dačic. Ve městě Dačice v současné době trvale žije 7 228 obyvatel z toho 3 491 mužů a 3 737 žen (stav k 31. 12. 2023, ČSÚ). Průměrný věk obyvatel je 45,1 let. Současné vedení silnice II/151 prochází středem města. V těsné blízkosti silnice žije cca 500 obyvatel.

Ostatní sídla jsou od posuzované přeložky silnice II/151 v takové vzdálenosti, že obyvatelé zde žijící nemohou být realizací a provozem přeložky negativně ovlivněni.

Záměr se nachází v povodí řeky Moravská Dyje, v dílčích povodích Volfířovského potoka, Moravské Dyje pod Vápovkou, Moravská Dyje nad Vápovkou, Vyderského potoka, Moravské Dyje pod Lačnovským potokem, Vápovky a Moravské Dyje pod Volfířovským potokem. Konečným recipientem dešťových vod z posuzovaného obchvatu bude vždy Moravská Dyje. V zájmovém území se nachází několik soustav rybníků i samostatných rybníků, do žádného však není přímo nezasahováno. Posuzovaná přeložka nezasahuje do žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Posuzovaný záměr zasahuje do dvou útvarů povrchových vod (Moravská Dyje od toku Myslůvka po státní hranici, Vápovka od pramene po ústí do toku Moravská Dyje, včetně toku Rečice (Olšanský potok) od hráze nádrže Nová Říše. Posuzovaný záměr leží v útvaru podzemních vod ID 65401 Krystalinikum v povodí Dyje – západní část. V blízkosti trasy nebyly identifikovány žádné zdroje hromadného zásobování vodou. Zemní práce budou probíhat v infiltrační oblasti předpokládaných individuálních zdrojů vody chatových oblastí v km 0,1 – 0,2, km 0,3 – 0,5 a km 1,7 - 1,8 úseku č.1. Navržená trasa obchvatu Dačic neprochází ani se nepřibližuje ke zdrojům hromadného zásobování pitnou vodou a ochranným pásmům zdrojů podzemních vod. Trasa obchvatu úseku č. 2 v km 0,05 – 0,3 prochází naspem a mostní konstrukcí záplavovým územím Moravská Dyje a trasa obchvatu 3. úseku v km 1,61 – 1,75 prochází záplavovým územím Vápovka.

Nadmořská výška zájmového území se pohybuje od 460 m n. m. do 510 m n.m.

Posuzovaný záměr zasahuje pouze okrajově do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Dotčené lesní porosty jsou lesy hospodářskými. Posuzovaný obchvat nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ve smyslu ZOPK. Nejbližším maloplošným chráněným územím je přírodní památka Dubová stráž, která se nachází cca 150 metrů severně od okružní křižovatky (SO 204) na silnici II/406. Trasa silnice neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL). Nejbližší evropsky významnou lokalitou je EVL Moravská Dyje, jejíž nejsevernější okraj se nachází v intravilánu města Dačice a je od posuzovaného obchvatu vzdálen přibližně 800 metrů. V zájmovém území silnice se nenachází žádná ptačí oblast PO. Posuzovaný obchvat není ve střetu s žádným nadregionálním prvkem sítě ÚSES. Trasa obchvatu kříží lokální biokoridor (LBK 26 dle ÚP Dačice), interakční prvky, regionální biokoridor (RBK 034 Zahrádky – Hejbalův Mlýn) a lokální biokoridor (LBK 65 – Vápovka – Pod Karlovem). Ostatní prvky ÚSES jsou umístěny mimo trasu obchvatu. Posuzovaný obchvat nekříží v žádné variantě registrovaný významný krajinný prvek, kříží ovšem 11 významných krajinných prvků ze zákona (bezejmenný vodní tok, okraj lesa, potoky).

Obchvat zasahuje do objektů technické a dopravní infrastruktury. Střety s objekty technické a dopravní infrastruktury a jejich ochrannými pásmy budou řešeny v projektové dokumentaci. Přímo v trase přeložky se nenachází žádné nemovité kulturní památky. Nejbližší nemovitou kulturní památkou jsou boží muka (číslo rejstříku ÚSKP – 41769/3-1836) na stávající křižovatce silnice II/151 a III/1519 (Slavonice – Dolní Němčice) západně od Dačic.

4.3. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Pro potřeby zpracování předkládaného oznámení EIA bylo vymezeno širší zájmové území, které je vymezeno pásem cca 250 m od posuzovaného záměru. Pro vyhodnocení některých vlivů s větším dosahem (např. hluk, vlivy na ovzduší, vlivy na podzemní a povrchové vody atd.) bylo proto zájmové území rozšířeno tak, aby mohl být příslušný vliv silnice odpovídajícím způsobem vyhodnocen.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Předložený záměr představuje obchvat města Dačice. Nová komunikace je plánována k severnímu okraji města Dačice. K jiné obci se přeložka nepřibližuje. Počet obyvatel v Dačicích ke dni 31.12.2023 činí 7 228 obyvatel, z toho v těsné blízkosti silnice II/151 žije v Dačicích cca 400 obyvatel a v části Borek cca 100 obyvatel.

Navržená přeložka silnice II/151 je vedena převážně mimo obytnou zástavbu. Nově se přibližuje k obytné zástavbě pouze u žel. nádraží Dačice (2 objekty v ul. Družstevní). Dále se do blízkosti obytných domů dostává

úprava křížící silnice II/408 tj. rekonstruována bude koncová část Tyršovy ulice. Přeložka je vedena v koncovém úseku mezi Dačicemi a osadou Borek a končí napojením na silnici II/408. V blízkosti obchvatu budou žít nižší desítky obyvatel.

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy. Významnost těchto negativních vlivů vzhledem k obyvatelstvu je dána především intenzitou provozu na komunikaci a vzdáleností obytné zástavby od komunikace. Důležitá je skutečnost, že silnice II/151 bude vybudována mimo centrum Dačic a převezme převážnou většinu tranzitní dopravy. V Dačicích lze proto očekávat zlepšení životního prostředí.

Vlivy během výstavby

Po dobu výstavby a provádění zemních prací bude zdrojem emisí těžká technika a další dopravní prostředky, a dále také manipulace se sypkými stavebními hmotami a další související procesy. Lze proto očekávat zvýšené imisní koncentrace, a to především prašnosti. V souvislosti s tím bude také zvýšena hluková zátěž okolí stavby. Tento stav nebude trvalý ani rovnoměrný a lze jej obtížně blíže kvantifikovat.

Situace na staveništi se velice rychle mění. Lze na základě zkušeností předpovědět, že za určitých podmínek provozu a meteorologických stavů může v bezprostřední blízkosti stavby docházet k překračování nejvyšší přípustných koncentrací škodlivin, a to především prachu s významným podílem malých polétavých částic a případně těž oxidů dusíku.

Této situaci se nelze zcela vyhnout, avšak negativní vlivy na okolí je nutné v maximální možné míře omezit uplatňováním vhodných opatření, jako zkrápění prašných povrchů a přesunovaných materiálů, a to nejen na vozidlech, ale i na vlastním staveništi, využívání zaplachtovaných vozidel k přepravě prašných hmot, provádění řádné očisty vozidel před jejich výjezdem ze staveniště, používání stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu, realizace stavebních prací v co nejkratším termínu apod. Pravidla pro provádění těchto opatření je nutno stanovit již v zásadách organizace výstavby. Přechodný stav vyššího zatížení okolí po dobu stavby bude nevyhnutelný, což však nesmí vést k opomíjení všech realizovatelných opatření ke snížení tohoto nepříznivého vlivu.

Vlivy během provozu

- znečištění ovzduší

V současné době (květen 2024) hodnocení stávající úrovně znečištění ovzduší v zájmovém území vychází v souladu s platnými právními předpisy z údajů zveřejňovaných Ministerstvem životního prostředí, a sice hodnot klouzavého průměru koncentrací uvažovaných škodlivin za předchozích 5 kalendářních let (2018-2022). Tyto hodnoty jsou uváděny pro čtverce o rozsahu 1x1 km. Z těchto údajů vyplývá, že je záměr umístěn do území, kde nedochází k překračování imisních limitů stanovených pro ochranu zdraví lidí.

Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii (zpracovatel Mgr. I. Hovorková, Ekopor), která je součástí předkládaného oznámení (Příloha č. 5). Rozptylová studie hodnotí imisní situaci výpočtem v pravidelné síti 574 referenčních bodů (RB).

Do hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly zahrnuty plynné znečišťující látky charakteristické pro automobilovou dopravu – oxid dusičitý, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen, benzo(a)pyren. Jedná se o látky, pro něž jsou k dispozici údaje o očekávaných koncentracích v okolí plánované přeložky silnice II/151 na základě modelových výpočtů provedených v rozptylové studii, a pro které jsou současně známy informace o účincích na zdraví obyvatel. Pro výpočet zdravotních rizik byl použit přístup, kdy vypočtené příspěvky byly sčítány s hodnotami imisního pozadí.

Nejvyšší příspěvky NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}, benzenu a benzo(a)pyrenu k imisní koncentraci pro variantu realizace přeložky (aktivní varianta) a variantu bez realizace přeložky (varianta nulová) pro nejvyšší vypočtené hodnoty v okolí přeložky (max RB) a v bodech 223, 129 a 506, které reprezentují zástavbu kolem přeložky silnice II/151 (lokalita Tyršova ulice, lokalita u nádraží ČD, lokalita Borek) jsou blíže uvedeny v tab. 27 a 28 str. 109 oznámení EIA. Vypočtené imisní příspěvky pro všechny referenční body jsou uvedeny v rozptylové studii (Hovorková, 2024).

Oxid dusičitý (NO₂)

Průměrná roční koncentrace NO₂ bude dle rozptylové studie po realizaci přeložky na maximální úrovni 11,297 µg/m³ (příspěvek záměru 0,097 µg/m³, pozadí 11,2 µg/m³), bez realizace přeložky na úrovni 11,294 (příspěvek komunikace 0,0094 µg/m³, pozadí 11,2 µg/m³). Nejblíže se přeložka přibližuje zástavbě u železničního nádraží (RB 129), kde rozptylová studie predikuje průměrné roční koncentrace NO₂ ve variantě s přeložkou na úrovni 11,265 µg/m³ (příspěvek komunikace 0,065 µg/m³, pozadí 11,2 µg/m³), ve variantě nulové se jedná o hodnotu 11,233 µg/m³ (příspěvek komunikace 0,033 µg/m³, pozadí 11,2 µg/m³). Příspěvek

provozu na přeložce k imisním koncentracím u maximální hodinové koncentrace NO₂ je nejvýše 5,941 µg/m³. Celkově lze konstatovat, že vypočtené koncentrace NO₂ nedosahují takových hodnot, při kterých by bylo riziko z akutní nebo chronické expozice reálné.

Suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}

Prachové částice patří mezi nejproblematictější škodliviny v rámci celé ČR. Dlouhodobé expozice suspendovaným částicím frakce PM₁₀ a PM_{2,5} přispívá ke vzniku chorob dýchacích cest, zvýšené nemocnosti i úmrtnosti. V případě suspendovaných částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5} není prakticky možné stanovit bezpečnou hranici, při které by dle současných vědeckých poznatků již nedocházelo k účinku na lidské zdraví.

Platný limit pro ČR, stanovený zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, činí pro průměrné roční koncentrace PM₁₀ 40 µg/m³ a pro 24hodinový imisní průměr 50 µg/m³ s tím, že nesmí být překročen více než 35x za kalendářní rok. U částic PM_{2,5} byl stanoven roční limit na úrovni 20 µg/m³.

Roční koncentrace PM₁₀ se v území po realizaci záměru bude pohybovat do 18,408 µg/m³ se započtením příspěvku záměru (pozadí 17,0 µg/m³, max. příspěvek 1,408 µg/m³). U částic PM_{2,5} se maximální roční koncentrace budou pohybovat na úrovni 12,871 µg/m³ (pozadí 12,5 µg/m³, příspěvek 0,371 µg/m³).

Bez realizace záměru se maximální roční příspěvky PM₁₀ pohybují na úrovni 1,054 µg/m³, celková hodnota imisní zátěže PM₁₀ je pak 18,054 µg/m³. U PM_{2,5} se maximální roční koncentrace bez realizace záměru budou pohybovat na úrovni 14,385 µg/m³ (pozadí 14,1 µg/m³, příspěvek 0,285 µg/m³).

K nepříznivému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel znečištěným ovzduším dochází i při stávající úrovni znečištění. Realizace záměru přispěje ke snížení zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele žijící v centru Dačic, naopak v místech, kde se přeložka přiblíží zástavbě dojde ke zhoršení. Rozdíly jsou však velmi malé. Nárůst rizika u přilehlé obytné zástavby je na úrovni desetin (dny s omezenou aktivitou), setin (prevalence bronchitis) a tisícín případů (ostatní ukazatelé).

Benzen

U látek s karcinogenními účinky se při hodnocení vychází z předpokladu bezprahového působení. To znamená, že nulové riziko je jen při nulové expozici. Nelze zde tedy stanovit neúčinnou dávku a závislost dávky a účinku se vyjadřuje ukazatelem vyjadřujícím míru karcinogenního potenciálu dané látky. Maximální příspěvek záměru byl vypočten na 0,01 µg/m³, což představuje hodnotu zvýšení individuální celoživotní pravděpodobnosti vzniku nádoru (ILCR) 4,86.10⁻⁶. V místech přiblížení se obytné zástavbě byl vypočten příspěvek na úrovni 0,007 µg/m³ (RB 129). Zvýšení individuální celoživotní pravděpodobnosti vzniku nádoru se mírně navýší, ale zůstává v jednotkách případů z milionu (4,842.10⁻⁶). Bez realizace záměru se předpokládá maximální nárůst koncentrace benzenu 0,01 µg/m³, což představuje hodnotu 4,86.10⁻⁶.

Benzo(a)pyren

Stejně jako u benzenu se jedná o karcinogenní látku, kde je míra karcinogenního rizika vyjadřována jako individuální celoživotní pravděpodobnost zvýšení výskytu nádorového onemocnění nad běžný výskyt v populaci, vlivem hodnocené škodliviny. Jednotka karcinogenního rizika je u B(a)P 8,7x10⁻⁵.

Při předpokládané koncentraci benzo(a)pyrenu v lokalitě na úrovni 0,5 ng/m³ vychází hodnota ILCR, tj. teoretické zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorových onemocnění nad všeobecný průměr v populaci 4,35.10⁻⁵. Bez realizace záměru je max. nárůst koncentrace benzo(a)pyrenu 0,025 µg/m³, což představuje zanedbatelné navýšení ILCR (ILCR=4,57.10⁻⁵) oproti současnému stavu.

Maximální příspěvek záměru v místech obytné zástavby na úrovni 0,022 µg/m³ se na úrovni ILCR projeví také minimálně (ILCR=4,54.10⁻⁵).

Shrnutí vlivů znečištěného ovzduší

K nepříznivému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel znečištěným ovzduším dochází i při stávající úrovni znečištění. Dle rozptylové studie realizace přeložky nezpůsobí překračování imisních limitů. Celkově dojde pouze k nevýznamnému navýšení zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele v okolí budoucí přeložky.

- vlivy hluku

Vlivy hluku z dopravy na přeložce silnice II/151 jsou kvantitativně vyhodnoceny v akustické studii (zpracovatel Mgr. Mužík, 2024), která je součástí předkládaného oznámení EIA (Příloha č. 4).

Zpracovaná studie predikuje hluk ve zvolených výpočtových bodech pro stav dopravy bez realizace obchvatu a s realizací obchvatu v r. 2030. V nejbližších chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb podél obchvatu bylo zvoleno celkem jedenáct výpočtových bodů, v ostatních prostorech

byly zvoleny dva body. Další celkem čtyři body byly zvoleny ve dvou profilech na stávajícím průtahu silnice II/151 centrem města Dačice. Zobrazení bodů je uvedeno ve studii (Příloha č. 4).

Ve výpočtovém bodu č. 9 lze po realizaci záměru očekávat nárůst akustického zatížení nad stanovené limitní hodnoty pro noční dobu. Dodržení hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru dotčených staveb lze zajistit výstavbou protihlukové stěny v následujícím rozsahu: Úsek 3 km 0,1 – 0,16, výška 2 m nad vozovku.

Zdravotní riziko

Vypočtené hodnoty hlukové zátěže v jednotlivých výpočtových bodech pro variantu bez realizace přeložky (nulová varianta) a pro variantu s přeložkou jsou dále uvedeny v tab. 33 str. 121 oznámení EIA. Uveden je také rozdíl mezi nulovou a aktivní variantou. Nejvíce obyvatel silně obtěžovaných hlukem bude i po realizaci obchvatu v centru Dačic a to až 22,16 %. Podíl obyvatel silně obtěžovaných hlukem zde klesne o cca 4 %. Nejvyšší nárůst obyvatel silně obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy bude po realizaci obchvatu v lokalitě u žel. stanice, kde podíl silně obtěžovaných obyvatel hlukem z cca 10 % stoupne na cca 13 %. Celkově lze konstatovat, že realizace obchvatu sníží počet silně obtěžovaných obyvatel hlukem.

Shrnutí vlivů hlukové zátěže

Z výsledků vyplývá, že současná hluková zátěž z dopravy je pro obyvatele žijící podél silnice II/151 významným zdrojem obtěžování, rušení spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Míra zdravotního rizika z expozice hlukové zátěži se vlivem realizace záměru v dotčené obytné zástavbě sníží. Realizace přeložky povede ke zlepšení akustického zatížení v centru Dačic. Dojde k významnému snížení počtu dotčených obyvatel hlukovou zátěží. Provozem na obchvatu budou dotčeni zejména obyvatelé žijící v lokalitě u žel. stanice, kde lze očekávat mírné navýšení zdravotního rizika.

Shrnutí vlivu záměru na veřejné zdraví

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví lze konstatovat, že navržený záměr je přijatelný.

K nepříznivému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel znečištěným ovzduším dochází i při stávající úrovni znečištění. Dle rozptylové studie realizace přeložky nezpůsobí překračování imisních limitů. Celkově dojde pouze k nevýznamnému navýšení zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele v okolí budoucí přeložky.

Celková míra zdravotního rizika z expozice hlukové zátěži se vlivem realizace záměru v dotčené obytné zástavbě sníží. Realizace přeložky povede ke zlepšení akustického zatížení v centru Dačic. Dojde k významnému snížení počtu dotčených obyvatel hlukovou zátěží. Provozem na obchvatu budou dotčeni zejména obyvatelé žijící v lokalitě u žel. stanice, kde lze očekávat mírné navýšení zdravotního rizika z hlukové zátěže.

- vlivy demolice

Přímým vlivem je případná nutnost demolice obytných případně rekreačních objektů. Realizace záměru nevyžaduje demolice těchto objektů.

- ostatní vlivy

Z ostatních vlivů na obyvatele bývá citlivě vnímáno omezení prostupnosti krajiny. Navržená přeložka kříží v oblasti kaskády rybníků na Rybničním potoce naučnou stezku „Okolím Dačic“. Jedná se také o lokalitu často využívanou k příměstským procházkám. Dále obchvat kříží zelenou turistickou trasu (a také pokračování naučné stezky „Okolím Dačic“) v lokalitě u žel. stanice. Modrou turistickou trasu vedenou po ulici Ke Karlovu kříží přeložka v km 1,5. Toto negativní působení silnice minimalizuje především dostatečný počet mostních objektů a vhodných křižovatek se stávající silniční sítí. Lze konstatovat, že posuzovaná přeložka je z tohoto hlediska navržena standardním způsobem.

Z pozitivních vlivů na obyvatele bude zřejmě nejvýznamnější zvýšení bezpečnosti provozu chodců, cyklistů i vozidel v centru města.

Negativní vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako malé.

Vliv na ovzduší a klima

- vlivy na ovzduší

V době výstavby obchvatu lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových) koncentrací. Tento stav nebude trvalý ani rovnoměrný a lze jej velice obtížně blíže specifikovat. Na základě znalostí o kvalitě ovzduší v dané lokalitě lze předpokládat, že provoz staveništní dopravy nezpůsobí

překračování imisních limitů. Při plánování stavby a výběru dodavatele je však nutné preferovat nasazení moderní techniky s nízkými emisními parametry.

Plochy staveniště budou též působit na bezprostřední okolí stavby jako zdroj suspendovaných částic (prašného aerosolu). Vzhledem k pádové rychlosti zviřených částic se bude jednat řádově o okruh několika desítek či stovek metrů od staveniště. Bude záležet především na technologické kázi a systému kontroly, zda se podaří výrazně snížit negativní vliv stavby v blízkosti obytných objektů. Negativní vlivy v průběhu výstavby je možné výrazně omezit např. kropením, oplachem aut před výjezdem na komunikace, pravidelnou očištěním povrchu příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy apod. Zhoršení stavu ovzduší v období výstavby je zhoršením pouze dočasným.

Po dobu výstavby je nutné v maximální míře využívat opatření omezující negativní vlivy na okolí, jako zkrápění přesunovaných materiálů, a to nejen na vozidlech, ale i na vlastním staveništi, využívání zaplachtených vozidel k přepravě prašných hmot, provádění řádné očištění vozidel před jejich výjezdem ze staveniště apod. Pravidla pro provádění těchto opatření je nutno řešit již v projektu organizace výstavby. Přechodný stav vyššího zatížení okolí po dobu stavby bude nevyhnutelný, což však nesmí vést k opomíjení všech realizovatelných opatření ke snížení tohoto nepříznivého vlivu. Po dokončení stavby dojde k výraznému zlepšení tohoto přechodného stavu.

Provoz na posuzované přeložce bude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii (zpracovatelka Mgr. Ivana Dvořáková, EKOPOR, České Budějovice, duben 2024). Rozptylová studie je součástí předkládaného oznámení EIA (Příloha č.5).

Pro výpočet imisní zátěže znečišťujícími látkami emitovanými do ovzduší byla použita referenční metoda pro posuzování úrovně znečištění modelováním, a sice model SYMOS'97, vytvořený Českým hydrometeorologickým ústavem. Pro vlastní detailní výpočet byla použita nejnovější verze oficiálního programu firmy IDEA-ENVI s.r.o. (SYMOS'97 verze 2013).

Z výsledků výpočtu rozptylové studie vyplývá, že imisní limity budou s dostatečnou rezervou plnit nejen vlastní průměrné roční příspěvky navrhovaného záměru, ale i jejich součty s pozadovým znečištěním vykazovaným v současné době. Výsledné hodnoty jsou navíc nadhodnocené, neboť ve stávajícím zatížení ovzduší se rovněž projevuje vliv provozu vozidel po stávajících silnicích, a dále byly pro jednotlivé škodliviny uvažovány vždy nejvyšší pozadové koncentrace vybrané z výše uvedeného rozmezí hodnot vykazovaných na celém sledovaném území. Výpočet je tak na straně bezpečnosti. Hodnoty imisních koncentrací odpovídají maximálním teoretickým příspěvkům produkovaným provozem vozidel po realizaci uvažovaného záměru. Nejvyšší koncentrace škodlivin byly pochopitelně zjištěny podél uvažovaných tras. Z provedených výpočtů je zřejmé, že i v referenčních bodech umístěných nejbližší ke zdrojům znečištění ovzduší budou imisní příspěvky, eventuelně jejich součty s hodnotami stávajícího znečištění ovzduší, splňovat požadavky platné legislativy. Se vzdáleností od komunikací imisní příspěvky produkované po nich jedoucími vozidly významně klesají.

Celkově je možno konstatovat, že vybudování obchvatu přinese snížení imisní zátěže v centrální části Dačic. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde v okolí nové komunikace, tento nárůst se však objeví převážně mimo obytnou zástavbu nebo v méně hustě zastavěných částech Dačic.

Podle Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihozápad – CZ03, aktualizace 2020, (dále jen Program), se na zhoršené kvalitě ovzduší v zóně CZ03 Jihozápad, do které spadá i uvažovaná lokalita, primárně podílejí nadlimitní koncentrace benzo[a]pyrenu a v menší míře pak nadlimitní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace), případně PM_{2,5} (roční průměrná koncentrace; překročení imisního limitu v roce 2011 na stanici Plzeň-Lochtín), přičemž z hlediska plošného rozsahu překročení imisního limitu se území výše uvedené zóny podle Programu jeví méně problematické než zbývající část ČR. Jak je zřejmé z údajů uvedených v kapitole 3.6. Rozptylové studie, podle dostupných validních podkladů v místě uvažovaného záměru k překračování imisních limitů nedochází.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na ovzduší lze hodnotit jako střední, jeho významnost rovněž jako střední.

- vlivy na klima

Za hlavní příčinu změn klimatu se považuje navýšení emisí skleníkových plynů především oxidu uhličitého, metanu, oxidu dusného a fluorovaných plynů (IPCC 2014). Nejvýznamnějším skleníkovým plynem v emisní bilanci ČR je oxid uhličitý, který v roce 2018 odpovídal za více než 81 % celkových emisí skleníkových plynů. Následují metan s 10,3 % podílem a oxid dusný s podílem téměř 5 %. Fluorované plyny se podílí na celkových emisích méně než 3 %. Tyto emise jsou produkovány především z energetiky, průmyslu a dopravy. Nejvýznamnějším zdrojem v České republice je sektor energetiky, který produkuje cca 72,7 % z celkových emisí, (https://www.mzp.cz/cz/mitigace_zmeny_klimatu).

Vliv záměru na zmírňování změny klimatu (vliv na mitigaci změny klimatu)

Mitigace je míněna jako předcházení ve smyslu zmírnění či zpomalení změny klimatu. Nejčastěji je s mitigací spojována redukce vypouštění skleníkových plynů nebo úspora energie či výroba zelené energie. Za mitigační opatření lze považovat přímá či nepřímá opatření ke snížení emisí skleníkových plynů (např. efektivnější využití zdrojů energie, využití solární či větrné energie, zateplení budov, zvýšení procenta lesů a uložení CO₂ do biomasy atd.).

V případě posuzované přeložky silnice II/151 dojde k přesunu dopravy ze stávající silnice na novou přeložku. V centrální části Dačic dojde k poklesu emisní koncentrace, v okolí přeložky dojde k nárůstu. Změny v produkci oxidu uhličitého ve srovnání se současným stavem budou nevýznamné. Celkově lze vliv na zmírňování změny klimatu považovat za zanedbatelný.

Vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu (adaptaci) a zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu
Adaptace na změnu klimatu představuje přizpůsobení se aktuálnímu nebo očekávanému klimatu a jeho účinkům. Úspěšná adaptace na změnu klimatu vede ke snížení zranitelnosti a zvýšení odolnosti společnosti a ekosystémů vůči změně klimatu, omezuje její negativní dopady.

Zájmové území lze zařadit mezi oblasti se středním rizikem projevů změny klimatu. Ohroženo je především zvyšováním průměrných teplot a zvýšeným výskytem extrémně vysokých teplot (vlny veder). Realizaci posuzovaného záměru dojde ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch (vozovky) maximálně o 46 950 m². V kontextu širšího území se jedná o relativně nevýznamný nárůst. Celkově lze vliv na přizpůsobení se změně klimatu (adaptaci) považovat za malý.

Silnice je stavba, která je změnami klimatu ovlivněna minimálně. Zranitelnost vůči dopadům změny klimatu je proto malá.

Rozsah vlivu na ovzduší a klima lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost jako střední.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

- Vlivy na povrchové vody

Období výstavby

Během výstavby dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků, a nakonec do řeky Moravská Dyje. V normálních srážkových poměrech nebude tento vliv významný pro kvalitu povrchových vod, pochopitelně při dodržování zásad organizace výstavby a technologické kázně. Nebezpečí erozního odnosu velkého množství půdních částic a významné zakalení vodotečí hrozí v případě přivalových srážek. Zpracovatelem oznámení EIA je proto doporučeno zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.

Ohrožení povrchových vod by mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi. Tento jev lze považovat za havárii (viz příslušná kapitola oznámení EIA - B.III.5). K minimalizaci rizika vzniku havarijní situace je doporučeno zpracovat návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi, především pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolu staveniště.

Splaškové vody vznikající v sociálním zařízení během realizace záměru budou zneškodňovány v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a nebudou ovlivňovat okolní povrchové vody.

Období provozu

Po realizaci záměru dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch a ke zrychlení odtoku dešťových vod z území (viz kapitola oznámení EIA - B.III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění). Celkový nárůst množství

dešťových vod odtékajících z plochy posuzované komunikace před výstavbou a po výstavbě byl vypočten na 15 454 m³ za rok a 5 840 m³ za zimní období.

Posuzovaný záměr se nachází v aktivní zóně záplavového území Moravské Dyje. V rámci technické studie bylo zpracováno předběžné vyhodnocení vlivu stavby na odtokové poměry Moravské Dyje (Severní obchvat Dačic, vliv na odtokové poměry Moravské Dyje, M-HYDRO, listopad 2023). Z provedených hydrotechnických výpočtů vyplynulo, že vlastní stavba posuzovaného obchvatu ovlivní odtokové poměry Moravské Dyje v naprosto minimálním rozsahu, když v úseku nad pravobřežním násypem komunikace SO102 dojde ke zvýšení hladin v řádu jednotek mm. Takové zvýšení lze označit za zanedbatelné. Rovněž dojde k minimálním změnám plochy rozlivů.

Podrobné technické řešení odvodnění přeložky z jednotlivých úseků posuzované přeložky nebylo dosud zpracováno. V dalších fázích přípravy záměru je doporučeno svedení dešťových vod do nepevných silničních příkopů.

Křížené vodní toky budou překonány mostními objekty nebo dostatečně kapacitními rámovými propustky. Parametry propustků i mostních toků budou z hydrologického pohledu navrženy na základě hydrotechnických výpočtů, zpracovaných v rámci dalšího stupně přípravy záměru.

Dešťové vody odtékající z vozovky budou znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů (úkapy, otěr) nebo z použitých posypových materiálů. Nejvýznamnější znečišťující látkou v dešťových vodách odtékajících z povrchu komunikací je chlorid sodný (hlavní součást posypových materiálů v zimním období). Za zimní období odteče z posuzovaného obchvatu cca 9 304 m³ srážkových vod obsahujících rozpuštěnou sůl, celkem cca 31,3 tun posypového materiálu. Průměrná hypotetická koncentrace chloridů ve vodě odtékající z vozovky bude cca 2,02 g/l, reálné koncentrace chloridů lze očekávat až na úrovni do 5 g/l.

Recipientem dešťové vody budou vodní toky, které posuzovaná přeložka kříží. Konečným recipientem pak bude řeka Moravská Dyje. Z výše uvedeného vyplývá, že přísun chloridů ze zimní údržby posuzované přeložky významně neovlivní koncentrace chloridů v povodí a pravděpodobně ani v křížených vodotečích. Totéž platí pro ostatní znečišťující látky obsažené v dešťových vodách odtékajících z přeložky.

Vedle chloridových iontů působí negativně na kvalitu povrchových (a podzemních) vod přítomnost znečišťujících příměsí v posypových materiálech, zejména těžkých kovů. Jediná prakticky reálná cesta, jak tyto negativní vlivy minimalizovat, je optimalizace (snižování) dávek posypových materiálů a používání posypových materiálů s nízkým podílem těchto příměsí.

Z dalších sloučenin obsažených v dešťových vodách odtékajících z vozovky jsou nejvýznamnější ropné látky (úkapy pohonných hmot a mazadel z projíždějících automobilů). Jejich koncentrace v dešťových vodách je relativně nízká, nejvyšší koncentrace jsou obsaženy v první vlně dešťových vod, které spláchnou nečistoty z povrchu vozovky. Obecně existují dvě cesty, jak obsah ropných látek ve vodách odtékajících z vozovky minimalizovat. Jednou z možností je čištění dešťových vod v odpovídajícím technickém zařízení (dešťové usazovací nádrže, DUN), druhou možností je využití přirozených biodegradačních procesů. Doporučeno je přednostní využití přirozených biodegradačních procesů při čištění dešťových vod odtékajících ze silnice. Posuzovaný obchvat je z hlediska vlivů na povrchové vody realizovatelný.

Rozsah vlivu realizace a provozu posuzovaného záměru na povrchové vody lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako malou až střední.

- vlivy na podzemní vody

K ovlivnění úrovně hladin a režimu podzemních vod může docházet v úsecích trasy, kde výkopové práce zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. Dosah a vliv drenážního účinku zářezů a případné ovlivnění vydatnosti okolních zdrojů vody závisí na konkrétních místních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, filtrační parametry horninového prostředí, vzdálenost jímacího objektu aj.).

Trasa je navržena v nepřilíši členitém terénu s mělkými zářezy, které nezasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody, kromě mostních základových konstrukcí v blízkosti přechodů přes vodoteče (úsek č.1 km 0,12 levostranný bezejmenný přítok Volfířovského potoka, km 1,03 – 1,09 Rybniční potok, km 2,2 bezejmenný přítok Vyderského potoka, úsek ř. 2 km 0,18 – 0,37 Moravské Dyje, km 0,72 – 0,76 bezejmenný levostranný přítok Dyje, úsek č. 3 km 0,083 a km 0,9 bezejmenný levostranný přítok Dyje, km 1,66 – 1,69 Vápvka a km

1,73 Mlýnský potok. Hladinu mělkého oběhu podzemních vod ve srážkově nadprůměrných obdobích lze zastihnout v nejhlubších částech zářezů v km 0,2 – 0,58 a km 1,74 – 2,01 úseku č.1, bez stabilních přítoků do zářezu. Úroveň hladiny podzemní vody v trase bude nutno ověřit v rámci podrobného hydrogeologického a podrobného geotechnického průzkumu v rámci navazujícího stupně projektové přípravy.

V průběhu výstavby silnice je možno očekávat v nejbližším okolí přechodné ovlivnění kvality vody vlivem odtěžení půdní vrstvy a zasakováním splachových vod ze staveniště a případných materiálových skládek. Dlouhodobé ovlivnění kvality v období provozu na komunikaci pak může docházet v místech soustředování splachových vod z komunikace.

V blízkosti trasy nebyly identifikovány žádné zdroje hromadného zásobování vodou. Zemní práce budou probíhat v infiltrační oblasti předpokládaných individuálních zdrojů vody chatových oblastí v km 0,1 – 0,2, km 0,3 – 0,5 a km 1,7 - 1,8 úseku č.1, kde nelze zcela vyloučit jejich kvalitativní ovlivnění. V rámci navazujícího podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu budou studny v uvedených oblastech zdokumentovány, bude posouzena možnost jejich ovlivnění a případně bude navržen kontrolní monitoring. Dokumentaci individuálních zdrojů a posouzení bude rovněž provedena v zástavbě východně od železniční stanice Dačice v km 0,6 – 0,7 úseku č.2.

V blízkosti trasy byly v průběhu terénního šetření a v centrálním registru vodoprávní evidence MZe zjištěny individuální zdroje vody (DB-1 – DB4). Ovlivnění vydatností a kvality jímané vody výstavbou a provozem komunikace se nepředpokládá, bude však vhodné jímací objekty v rámci geotechnického a hydrogeologického průzkumu trasy zdokumentovat a případně v průběhu výstavby průběžně sledovat. Umístění uvedených objektů je vyznačeno v příloze č. 1 Hydrogeologického posouzení (Příloha č. 6 Oznámení EIA).

Rozsah vlivu realizace a provozu posuzovaného záměru na podzemní vody lze hodnotit jako malou až střední, jeho významnost rovněž jako malou až střední.

Vlivy na půdu

Nejvýznamnějším vlivem na půdu při výstavbě pozemních komunikací je trvalý zábor půdy. V rámci realizace posuzovaného záměru bude proveden trvalý zábor půdy v ploše cca 12,35 ha. Většina záboru bude situována na pozemcích registrovaných jako zemědělská půda, a to 12,2 ha (98,78 % z celkového záboru). Posuzovaný záměr v malém rozsahu zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) – 0,05 ha (0,4 % celkového záboru).

Rozsah záboru půd na zemědělském půdním fondu je dán rozsahem stavby a rozložením na pozemcích. Nejvýznamnější trvalý zábor proběhne na půdách v I. a II. třídě ochrany, tedy na půdách, které jsou hodnoceny jako nejcennější. Zábor na těchto půdách dohromady představuje 7,88 ha (63,8 % z celkového záboru).

Zábor půdy je při výstavbě silnic nevyhnutelný. Část plochy záboru bude zastavěna vozovkou a nebude plnit žádnou jinou funkci než účelovou. Zbytek budou tvořit svahy násypů a zářezů. Tato půda nebude využívána zemědělsky nebo lesnický, ale bude zatravněna a osázena keři a bude plnit alespoň minimální ekologicko-stabilizační funkci v krajině.

Rozsah dočasných záborů nezbytných pro realizaci stavby (plochy stavebních dvorů, skladovacích ploch pro materiály, deponie výkopového materiálu a ornice) nebyl v současné fázi přípravy záměru stanoven a nelze jej odhadnout.

Negativním dopadem na půdu bude její kontaminace. Kontaminace olovem, která byla významná v minulosti, již ztratila na významu v důsledku dlouhodobého používání bezolovnatého benzínu. Počet automobilů používající olovnatý benzín je již v současné době zanedbatelný.

Nejdůležitější kontaminující látkou z provozu na komunikacích jsou chloridy ze zimní údržby. Dochází k zasolování půd v okolí komunikací, které může způsobit změny fyzikálních a chemických vlastností půdy. Zasolování půd se obvykle projevuje do vzdálenosti cca 10 m od silnice. Minimalizace negativních dopadů spočívá v optimalizaci posypových dávek, v minimalizaci obsahu chloridů v posypových materiálech, v náhradě chloridů jinou účinnou látkou a v odůvodněných případech je možné vyloučení posypových solí ze zimní údržby.

Dalšími kontaminanty půdy v okolí komunikací mohou být těžké kovy. Pocházejí především z otěru automobilových součástek. Dalším zdrojem mohou být posypové soli používané při zimní údržbě komunikací.

V okolí silnic s podobným dopravním zatížením byla zaznamenána zvýšená koncentrace zejména kadmia a platiny v pruhu širokém cca 15 m. Tato kontaminace je do určité míry nevyhnutelná daň za rozvoj automobilové dopravy. Její minimalizace spočívá v postupném vylučování těžkých kovů z výrobního procesu automobilů a v používání posypových materiálů s nízkým obsahem kontaminujících příměsí.

Rozsah vlivu realizace posuzovaného záměru na půdu lze hodnotit jako střední, jeho významnost rovněž jako střední.

Vlivy na přírodní zdroje

Trasa obchvatu probíhá v úseku č. 2 od km 0,0 do km 0,55 chráněným ložiskovým územím (CHLÚ č. 03490000 Dačice – stavební kámen). Do blízkého dobývacího prostoru lomu Dačice (dobývací prostor 0973 Dačice, Kamenolomy ČR s.r.o.) nezasahuje.

Realizace záměru může v důsledku střetu s CHLÚ snížit budoucí vytěžitelnost předpokládaných zásob. Na druhou stranu odtěžený materiál bude pravděpodobně vhodný pro stavbu silnice a bude tak přímo na místě možné jej využít jako stavební materiál. Kvantifikace nevytěžitelných zásob v důsledku realizace obchvatu nebyla provedena, vzhledem k velikosti střetu však lze hodnotit zásah jako malý a akceptovatelný.

V dotčeném prostoru záměru nejsou evidována žádná poddolovaná území, žádné sesuvy ani svahové deformace.

Rozsah vlivu realizace posuzovaného záměru na přírodní zdroje lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou.

Vlivy na biologickou rozmanitost (flóru, faunu, ekosystémy)

- vlivy na flóru

Během terénního průzkumu nebyl v trase obchvatu nalezen žádný zvláště chráněný rostlinný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. Z archivních údajů (2013) je v trase obchvatu dokladován výskyt prstnatce májového (*Dactylorhiza majalis*). Bylo zjištěno několik druhů rostlin evidovaných v Červeném seznamu nebo v Červené knize.

Nejzajímavějším botanickým druhem nalezeným při terénním průzkumu je mléč bahenní (*Sonchus palustris*), nápadná vysoká rostlina letního aspektu, tvořící zde dvě malé kolonie v počtu několika desítek fertálních rostlin. Jedná se o druh rostliny evidované červeným seznamem, a to v kategorii C2b, tedy v kategorii rostlin silně ohrožených. Ačkoliv tento taxon nepatří mezi rostliny zvláště chráněné ve smyslu ZOPK, jedná se o mimořádně vzácnou rostlinu biotopů vlhkých říčních a potočních niv, které v nepoškozeném stavu jsou dnes v krajině vzácné. V nivě Rybníčního potoka (úsek č.1, km 1,07) se tento taxon vyskytuje přibližně od místa křížení s projektovaným obchvatem proti proudu potoka, kde je nutno předejít poškození nivy. Rok před zahájením stavby je doporučeno provedení botanického průzkumu, vyznačení populací jmenovaného druhu přímo v terénu a přijetí odpovídajících ochranných opatření v průběhu výstavby.

Nezbytné kácení dřevin rostoucích mimo les je doporučeno kompenzovat realizací náhradní výsadby v objemu minimálně dvojnásobek počtu kácených dřevin v rámci sadových úprav okolí nové přeložky nebo i na jiných lokalitách, které doporučí příslušný orgán ochrany přírody. Jako vhodné kompenzační opatření je doporučeno prověřit možnost vykoupení pozemků (např. v širokém pruhu podél obchvatu, kde to morfologie terénu umožňuje), na nichž by bylo možné realizovat náhradní výsadby dostatečného rozsahu podle pokynů příslušného orgánu ochrany přírody. Do spektra sázených dřevin budou přednostně zařazeny dřeviny, které se zde přirozeně vyskytují, jako dub, lípa, javor klen a mléč, osika, bříza (*Quercus robur*, *Tilia cordata*, *Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*, *Populus tremula*, *Betula pendula*), ve vlhkých biotopech olše, vrba křehká, keřové vrby (*Alnus glutinosa*, *Salix fragilis*, *S. triandra*, *S. cinerea*, *S. purpurea*) aj.

- vlivy na faunu – bezobratlí

V trase záměru byl zjištěn poměrně vysoký počet zvláště chráněných druhů bezobratlých, jedná se však většinou o druhy, které v současnosti bezprostředně ohrožené nejsou a šíří se (*Lycaena dispar*, *Oxythyrea funesta*, *Cucujus cinnaberinus*).

Při realizaci záměru dojde k dočasnému vytvoření nových biotopů – místa s obnaženou půdou a menší narušované plošky. Vznik těchto biotopů dočasně podpoří výskyt druhů vázaných na obnaženou půdu.

Posuzovaný záměr je za předpokladu dodržení jak základních ochranných opatření, tak opatření uvedených v oznámení EIA (jež byly také převzaty do části 3. tohoto rozhodnutí), z hlediska vlivu na bezobratlé akceptovatelný.

- vlivy na faunu – obratlovci

V řešeném území bylo během realizovaných průzkumů zaznamenáno celkem 86 druhů obratlovců z nichž 24 druhů patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. 13 druhů je uvedeno v příloze směrnice č. 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků nebo v přílohách II a IV směrnice č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Obojživelníci

Trasa řešené přeložky je vedena v blízkosti několika lokalit s výskytem obojživelníků. V řešeném území se zpravidla jedná o rybníky, které jsou součástí rybníčních kaskád (Dačická kaskáda, rybníky Pivovarský, Šibeniční, Tučkův).

Pro ochranu obojživelníků je doporučeno minimalizovat zábor v nivách vodních toků, nesmí zde být zřizovány odstavné plochy pro techniku ani skládky materiálu, které by poškodily větší plochy v nivě mimo linii trvalého záboru.

Řešená přeložka kříží několik vodních toků (stálých i periodických), které mohou sloužit jako migrační koridory obojživelníků. Jedná se o následující vodní toky.

úsek 1 km 0,14 - Remízkový potok

- km 1,07 - Rybníční potok
- km 2,20 - bezejmenný vodní tok
- km 2,70 - Vyderský potok

úsek 2 km 0,27 - Moravská Dyje

- km 0,773 - bezejmenný vodní tok pod Pivovarským rybníkem

úsek 3 km 0,10 a 0,901 - bezejmenný vodní tok (kaskáda rybníků Pivovarský, Šibeniční, Tučkův)

- km 1,68 - potok Vápovka
- km 1,73 - Borecký potok

Pro zachování prostupnosti krajiny pro obojživelníky je nutné vodní toky (včetně dočasných) provést pod řešenou silnicí mostními objekty nebo propustky s vhodným technickým řešením tak, aby byla i do budoucna umožněna migrace obojživelníků. Provedení vodních toků trubními propustky je z hlediska migrací nevhodné. Optimálním řešením jsou rámové propustky čtvercového, nebo lépe obdélníkového tvaru (šířka větší než výška), které preferuje širší spektrum druhů. Rámové propustky mají při stejné výšce větší šíři dna a světlost, na dně se přirozeně usadí splavený materiál, po kterém se živočichové pohybují a vertikální zdi lépe druhy navádí. Pokud je propustkem proveden vodní tok, je nutná realizace suchých břehů a k nim je nutná také instalace navádějících prvků před a za propustkem.

S ohledem na ochranu migrujících obojživelníků během výstavby je doporučeno před zahájením skryvek instalovat na vybraných místech dočasné zábrany, které provedou drobné živočichy bezpečně stavbou (podél vodoteče) nebo významně omezí drobným živočichům vstup do prostoru stavby.

V případě výskytu obojživelníků na staveništi je nutné zajistit jejich záchranný transfer odborně způsobilou osobou.

Plazi

Během realizovaného průzkumu byl v řešeném území zjištěn výskyt dvou druhů plazů, a to užovky obojkové a ještěrky obecné. Výskyt dalších druhů plazů (slepýš křehký) je v širším okolí řešeného záměru dokumentován v nálezových databázích (NDOP).

Vhodným kompenzačním opatřením je na vhodném místě vybudování podzemních zimovišť nebo suchých zídek pro plazy. Konkrétní opatření bude navrženo v rámci řízení o výjimce ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů.

Dočasné bariéry vybudované primárně pro ochranu migrujících obojživelníků budou sloužit rovněž jako ochranné opatření i pro zástupce plazů.

Ptáci

Během realizovaných průzkumů byl zaznamenán výskyt 74 druhů ptáků z nichž 17 druhů patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.

Negativním vlivem pozemních komunikací na ptáky je kromě rušení hlukem a osvětlením i mortalita v důsledku nárazu na průhledné (transparentní) protihlukové stěny. V současné fázi přípravy záměru nejsou podél silnice navrženy protihlukové stěny. Pokud by z výsledků hlukové studie vyplynula potřeba jejich instalace, je doporučeno je realizovat jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. V případě instalace průhledných výplní PHS je doporučeným řešením použití výplně s integrovanými (tj. ne pískovanými) svislými černými linkami o šířce 2 mm a rozteči 30 mm.

Záměr vyvolá kácení dřevin a odstraňování keřových porostů. Tím dojde k zásahu do biotopu druhů vázaných na tyto porosty (např. ůuhýk obecný, lejsek šedý, žluva hajní, dle náleзовých databází také krutihlav obecný). Pro ochranu druhů vázaných na tyto biotopy bude minimalizován zásah do porostů křovin, minimalizováno kácení dřevin, včetně náletových a jejich odstranění provádět v mimohnízdním období ptáků (1.9.-15.3.), v souladu s vydaným povolením ke kácení.

Pro ochranu druhů vázaných na lesní porosty je doporučeno minimalizovat rozsah mýcení na nezbytnou míru a provádět je v mimohnízdním období ptáků.

Vliv na druhy na zemi hnízdících ptáků lze minimalizovat realizací skrývkových prací v období 1. 9.-15. 3. V případě nutnosti realizovat skrývkové práce mimo uvedené období, může být tato činnost realizována pouze po odsouhlasení a dle pokynů ekodozoru (např. formou zápisu do stavebního deníku).

Pro ochranu druhů vázaných na vodní a mokřadní ekosystémy bude minimalizován zábor v nivě Rybníčního potoka (a obecně v nivách všech vodních toků), nebudou zde být zřizovány odstavné plochy pro techniku ani skládky materiálu, které by poškodily větší plochy v nivě mimo linii trvalého záboru.

Realizace řešené přeložky nezničí hnízdní biotopy synantropních druhů (vlaštovky obecné a rorýse obecného), potravní příležitosti budou omezeny minimálně. Realizace záměru nebude mít na tyto druhy významný negativní vliv.

Savci

Během realizovaných průzkumů byl zjištěn výskyt 7 druhů savců, z nichž 2 druhy (vydra říční a veverka obecná) patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.

Z hlediska negativních vlivů řešeného záměru lze předpokládat pouze mírné negativní vlivy způsobené rušením a provozem na komunikaci, nebo možného rizika srážky na komunikaci.

- vlivy na migrační prostupnost území

Trasa řešené přeložky nekříží žádný biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

Dle metodické příručky AOPK Doprava a ochrana fauny v České republice z roku 2020 je maximální vzdáleností průchodů přes liniovou dopravní stavbu pro jednotlivé kategorie savců stanoveny následovně:

- A (velcí savci) – průchody na migračních koridorech (biotopy vybraných velkých zvláště chráněných druhů savců)
- B (středně velcí kopytníci) – 2–5 km (v urbanizovaném prostředí v závislosti na místních podmínkách)
- C (savci do velikosti jezevce a lišky) – 0,5 – 1,0 km

Celková délka řešené přeložky je cca 6,26 km (úsek č. 1 - 2,73 km, úsek č. 2 - 0,85 km a úsek č. 3 - 2,69 km). Na základě výše uvedeného je potřeba těleso přeložky zprůchodnit nejméně dvěma mostními objekty pro střední druhy savců (kategorie B) a nejméně sedmi průchody pro druhy kategorie C.

Požadavek na četnost a parametry prostupů pro živočichy velikostní kategorie B a C je zajištěn (viz tab. č. 43 str. 147 oznámení EIA)

- vlivy na ekosystémy

Posuzovaný záměr prochází krajinou člověkem lokálně značně ovlivněnou a jen částečně krajinou s podílem ekologicky stabilnějších ploch. Cennější ekosystémy se stupněm ekologické stability 2-3 jsou součástí obecné (USES, VKP) ochrany přírody a krajiny. Do prvků zvláštní ochrany přírody a krajiny (ZCHÚ, NATURA) posuzovaný záměr nezasahuje. Při dodržení obecných zásad ochrany přírody a krajiny ať již během projektové přípravy, tak i během výstavby budou vlivy záměru na ekosystémy akceptovatelné.

V souvislosti s realizací záměru bude docházet ke kácení dřevin.

Rozsah vlivu realizace posuzovaného záměru na faunu, flóru a ekosystémy lze hodnotit jako střední až velký, jeho významnost jako střední.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

- vlivy na krajinu (krajinný ráz)

Každá silnice ovlivňuje okolní krajinu a její ráz. Z provedené analýzy je zřejmé, že navrhovaná realizace obchvatu města Dačice zasáhne do identifikovaných hodnot poměrně slabě. Jako středně silný zásah jsou hodnoceny pouze dva aspekty, a to zásah do přírodních hodnot, neboť budou káceny dřeviny rostoucí mimo les, a zásah do VKP, zde niv potoků (přítoků Dyje) v místech, kde obchvat povede po násypu. V místech, kde nivy budou překonány velkorysým přemostěním, vliv bude slabý.

Silnice přinese do prostoru novou širokou linii, která bude viditelná v některých úsecích i z větší vzdálenosti. Nicméně dotčený krajinný prostor je již v současné době silně poznamenán bezprostřední blízkostí okraje sídla. Výstavba obchvatu nepoškodí krajinný ráz takovým zásadním způsobem, aby kvůli zásahu do krajinného rázu nebylo možné záměr realizovat.

Rozsah vlivu realizace posuzovaného záměru na krajinný ráz lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost rovněž jako malou až střední.

- vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES), zvláště chráněná území, soustavu NATURA 2000, významné krajinné prvky a památné stromy

Posuzovaný úsek silnice není ve střetu s žádným nadregionálním prvkem sítě ÚSES. Trasa obchvatu kříží jeden regionální biokoridor, dva lokální biokoridory a dva interakční prvky.

Všechny dotčené biokoridory jsou vymezeny podél vodních toků (které jsou zároveň ze zákona významnými krajinnými prvky) a střety s nimi jsou a budou v rámci projektové přípravy řešeny formou mostních objektů.

Při střetech s prvky ÚSES bude v různém rozsahu docházet ke kácení dřevin. Tento zásah bude kompenzován náhradní výsadbou, která se nebude soustředit pouze na těleso silnice, ale podpoří i místní prvky obecné ochrany přírody (ÚSES, VKP) nebo obecnou stabilitu místní krajiny jako celku. Místo a druhové složení náhradních výsadeb bude ještě před vydáním povolení ke kácení dřevina konzultováno s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

Posuzovaná stavba není ve střetu ani není umístěna v blízkosti žádného zvláště chráněného území podle ZOPK (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka), ani v jeho bezprostřední blízkosti.

Záměr není ve střetu s žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS, o stanovištích ani se nenachází v její bezprostřední blízkosti. V zájmovém území stavby nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti (PO) dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích). Dle stanoviska krajského úřadu nebude mít posuzovaný záměr významný vliv na území NATURA 2000.

Posuzovaný záměr není ve střetu s žádným registrovaným významným krajinným prvkem, kříží však 11 významných krajinných prvků ze zákona (10x vodní tok, 1x les). Vodní toky a v řadě případů i navazující nivy budou překonány mostními objekty. Dotčená část lesních porostů (0,05 ha) bude smýcena. Ani v případě střetu s vodními toky ani v případě lesních porostů nebude posuzovaný obchvat takovým zásahem, aby byla významným způsobem narušena funkce dotčených významných krajinných prvků.

Památné stromy se v koridoru stavby nevyskytují.

Rozsah vlivu realizace posuzovaného záměru na zvláště chráněná území, EVL, PO, VKP a ÚSES lze hodnotit jako malý, jeho významnost rovněž jako malou.

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

Posuzovaná stavba je umístěna víceméně mimo souvisle zastavěné území a realizace záměru si nevyžadá žádné demolice obytných nebo rekreačních staveb. Demolice budou omezeny pouze na několik drážních objektů u železniční stanice Dačice.

Případné střety s objekty technické a dopravní infrastruktury budou řešeny tak, že nebude narušena jejich funkčnost.

Realizací posuzovaného záměru nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka.

Vzhledem k umístění záměru do ÚAN III, nelze při zemních pracích vyloučit objevení archeologických památek. Pokud by k odкрыtí archeologických nálezů došlo, musí firma provádějící stavbu postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Tj. v případě odкрыtí archeologických nálezů ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Rozsah vlivů výstavby a provozu posuzovaného záměru na hmotný majetek a kulturní památky lze hodnotit jako malý, jeho významnost bude malá.

Rozsah vlivů stavby a činnosti vzhledem k zasaženému území a populaci

Vlivy realizace a provozu posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí byly vyhodnoceny v kapitole D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti). U každé posuzované složky životního prostředí byly vyhodnoceny typy vlivů záměru na danou složku a vlivy byly vyhodnoceny z hlediska jejich velikosti a významnosti (viz tab. č. 48 a 49 str. 153 oznámení EIA).

Automobilová doprava negativně působí na své okolí především emisemi znečišťujících látek do ovzduší a hlukem.

Z hlediska emisí a imisí nebude posuzovaný záměr v širším území novým zdrojem znečišťování ovzduší. Vzhledem k tomu, že posuzovaným záměrem je výstavba obchvatu a vyvedení především tranzitní dopravy z centra města Dačice, dojde realizací záměru v podstatě k vymístění dopravy jakožto jednoho ze zdrojů znečišťování z centra města na jeho okraj.

V souvislosti s celospolečenským směřováním k nízkoemisní nebo bezemisní dopravě (LPG, CNG, elektromobilita) lze v následujících letech očekávat postupnou, a z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší významnou, změnu skladby vozového parku. S touto změnou bude spojeno snižování jednotkových emisí a následně imisí znečišťujících látek.

Vliv hluku bude patrný v blízkosti obchvatu, hlukové limity budou za předpokladu výstavby protihlukových stěn dodrženy. Nicméně přivedením dopravy z centra města do blízkosti dosud klidných okrajových částí Dačic dojde pro část obyvatel k vnímatelnému zhoršení akustické situace v místě bydliště.

Uvedené vlivy jsou především lokálního charakteru a nebudou mít přesah do většího území.

Vlivy posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí byly vyhodnoceny převážně jako malé až střední. Střední až velká velikost vlivu byla vyhodnocena v případě biologické rozmanitosti, kdy realizací záměru dojde k trvalé destrukci některých biotopů, dotčení zvláště chráněných nebo cennějších druhů a k omezení migrační propustnosti krajiny (navzdory maximální snaze ke zprůchodnění nové liniové bariéry). Přesto se jedná o vlivy akceptovatelné.

Z hlediska velikosti zasaženého území je možné posuzovaný záměr hodnotit jako střední.

Z hlediska velikosti zasažené populace negativními vlivy lze posuzovaný záměr hodnotit rovněž jako střední.

5. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, který je příslušným úřadem podle § 22 písm. a) zákona, obdržel dne 24. 6. 2024 oznámení záměru „Severní obchvat Dačic, silnice II/151“. Oznámení zaslal Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, prostřednictvím Krajského úřadu Jihočeského kraje, Odboru dopravy a silničního hospodářství, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice. Oznámení podle přílohy č. 3 k zákonu zpracoval Mgr. Radomír Mužík (držitel autorizace dle § 19 zákona), ze společnosti EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice. Oznámení splňovalo náležitosti dle § 6 odst. 2 zákona, proto příslušný úřad zahájil dopisem ze dne 1. 7. 2024 pod č. j. KUJCK 82207/2024 zjišťovací řízení. Dne 2. 7. 2024 bylo oznámení zasláno k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům a informace o zahájení zjišťovacího řízení byla v souladu s § 16 zákona téhož dne zveřejněna na úřední desce Jihočeského kraje. Na úřední desce města Dačice byla informace o zahájení zjišťovacího řízení zveřejněna dne 4. 7. 2024. Lhůta k vyjádření ke zveřejněnému oznámení byla v souladu se zákonem stanovena do 1. 8. 2024.

6. Podklady pro vydání rozhodnutí:

- Oznámení záměru s názvem „Severní obchvat Dačic, silnice II/151“ (Mgr. Mužík, EIA SERVIS s.r.o., duben 2024) vč. příloh
- Vyjádření uvedená v bodě 7

Krajský úřad obdržel k oznámení záměru 4 vyjádření od dotčených správních orgánů. V průběhu zjišťovacího řízení nebyl uplatněn požadavek na posouzení záměru v celém procesu podle zákona. Veřejnost ani dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona se k oznámení nevyjádřily.

Z obdržených vyjádření vyplývá, že k záměru nebyly vzneseny závažné připomínky, které by nebylo možno v následujících fázích přípravy záměru účinně a beze zbytku řešit, a které by zásadním způsobem zpochybnilly nebo bránily případné realizaci záměru. Příslušný úřad tedy na základě výše uvedeného nepovažuje za nutné, aby záměr byl posuzován podle zákona, neboť vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou jednoznačně určeny a není potřeba je v dalším procesu posuzování upřesňovat a doplňovat.

7. Seznam subjektů, jejichž vyjádření a sdělení příslušný úřad obdržel v rámci zjišťovacího řízení:

- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje, vyjádření ze dne 22. 7. 2024 pod č. j. KHSJC 23860/2024/HOK JH-TA
- Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, Oddělení ochrany přírody, ZPF, SEA a CITES, vyjádření orgánu ochrany přírody a krajiny ze dne 30. 7. 2024 pod č. j. KUJCK 93969/2024
- Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, Oddělení lesního hospodářství a lesnictví, vyjádření orgánu státní správy lesů ze dne 18. 7. 2024 pod č. j. KUJCK 88301/2024
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, vyjádření ze dne 19. 7. 2024 pod č. j. 4766/JC/24

8. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

- Krajská hygienická stanice (KHS) nepožaduje z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví záměr dále posuzovat. Orgán ochrany veřejného zdraví upozorňuje, že součástí navazujících řízení (v projektové dokumentaci pro územní řízení) musí být, na základě podrobného projekčního řešení stavby, aktualizovaná podrobná akustická studie, která prověří závěry dosavadní hlukové studie a navržená protihluková opatření a doloží, že po realizaci stavby obchvatu v žádném chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb nebudou překročeny hygienické limity hluku v denní a noční době. V případě potřeby budou navržena další protihluková opatření tak, aby byly splněny požadavky vyplývající z § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Dále KHS kraje upozorňuje, že před uvedením stavby do provozu, v průběhu zkušebního provozu nebo předčasnou užívání stavby, bude požadovat předložit výsledky měření hluku z dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru, které prokáží dodržení hygienických limitů. Dále musí být součástí navazujících řízení blíže specifikována ochrana obyvatel před nadlimitními vibracemi v budovách, tak aby nedocházelo k překračování hygienických limitů, a to zejména v objektech nejbližších stavbě obchvatu (úsek č. 2 a 3).

Vypořádání: Vzhledem k souhlasnému vyjádření dotčeného orgánu veřejného zdraví ponecháno dále bez komentáře. S upozorněním na požadavky pro další stupeň projektové přípravy a následné povolení záměru je oznamovatel seznámen.

- Oddělení ochrany přírody, ZPF, SEA a CITES z pohledu orgánu ochrany přírody a krajiny upozorňuje, že ve vazbě na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů v místě stavby je nutné požádat o vydání výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů ve smyslu ust. § 56 ZOPK, a to v dostatečném předstihu před vydáním stavebního povolení.

Orgán ochrany přírody dále k záměru sděluje obecné připomínky:

Při projektování stavby je nutné respektovat vyjádření odborného orgánu ochrany přírody (AOPK ČR, regionální pracoviště Jižní Čechy), konkrétně vyjádření čj. 4766/JC/24, zejména u mostních objektů vhodných k migraci, které nejsou řešeny vyhovujícím způsobem. Všechny změny v konstrukci mostních objektů vhodných pro migraci a v jejich podmostí je nutno s odborným orgánem ochrany přírody

konzultovat. V trase je potřeba umístit dostatečné množství rámových propustků pro migraci drobných živočichů, kteří nejsou schopni překonávat velké vzdálenosti. Do podmostí není možné umísťovat stavební objekty, které přímo ohrožují bezpečnost migrujících živočichů, zejména jímky s kolnými stěnami. V případě nezbytnosti takových opatření je nutné je předem projednat s orgánem ochrany přírody a odborným orgánem ochrany přírody a dohodnout vyhovující technické řešení.

S ohledem na výskyt obojživelníků v trase záměru je nutné do aktualizace biologického hodnocení před zahájením stavby (případně samostatně) zpracovat návrh rozsahu dočasných migračních bariér proti vniku těchto živočichů na stavbu, včetně jejich případného rozdělení na odchytové a bezodchytové. Tento návrh bude předložen orgánu ochrany přírody ke schválení a bude sloužit jako podklad pro osobu provádějící ekodozor na stavbě. Osoba provádějící ekodozor musí být držitelem výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů pro manipulaci s jedinci dotčených druhů, která bude platná i mimo trvalý a dočasný zábor stavby.

Dalšími stavebními objekty, které mohou mít vliv na populace zvláště chráněných druhů a migrační prostupnost, jsou objekty řady 000 (příprava území) a vodohospodářské objekty řady 300. Přípravné práce je nutné realizovat v období od 1.9. do 31.3. Není přípustné zejména umísťování kalových jímek s normou stěnou do prostoru migračních objektů, horské vpusti a revizní šachty musí mít kompaktní poklapy bez děr, tak aby do nich nepadali drobní živočichové, případně musí být opatřeny výlezovou rampou. Odvodňovací příkopy je možné zpevnit jednoduchou žlabovkou bez přídlažeb.

Vypořádání: Oznamovatel je s postupem podle § 56 ZOPK seznámen, neboť záměr lze provést pouze na základě předem udělené výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 ZOPK. V textu oznámení jsou pro ochranu flóry i fauny průběžně uváděna různá opatření, která snižují negativní vliv na zvláště chráněné druhy. Tato opatření (nebo jim podobná) budou součástí výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů podle § 56 ZOPK, o kterou bude oznamovatel v rámci navazujících řízení žádat. Tato opatření (při součinnosti s ekodozorem během výstavby) zajistí minimalizaci negativních vlivů na faunu i flóru. S Agenturou ochrany přírody a krajiny je záměr průběžně konzultován, zejm. v části mostních objektů, které jsou důležitým prvkem z hlediska zachování propustnosti nové vozovky pro migrující živočichy. Navržené parametry mostních objektů byly v průběhu zpracování oznámení EIA s AOPK České Budějovice konzultovány. Dále viz samostatné vyjádření AOPK České Budějovice.

- Oddělení lesního hospodářství a lesnictví, z pohledu orgánu státní správy lesů k záměru nemá námitek a zároveň sděluje, že pozemky dotčené dočasným a trvalým zábořem bude třeba před zahájením výstavby vyjmout z pozemků určených pro plnění funkcí lesa. Dále krajský úřad upozorňuje na ust. § 14 odst. 1 lesního zákona, kde se uvádí: „Projektanti nebo pořizovatelé územně plánovací dokumentace, návrhů na stanovení dobývacích prostorů a zpracovatelé dokumentací staveb jsou povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními tohoto zákona. Jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; přitom jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, navrhnout alternativní řešení, způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby.“

Vypořádání: Vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání, jedná se o upozornění na povinnosti vyplývající z legislativy, které budou uplatněny v další fázi povoleního procesu.

- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK) zaslala k oznámení vyjádření, týkající se zejména migrační prostupnosti nové liniové stavby, jednotlivým technickým objektům a jejich možných dopadů na dochované přírodní prostředí lokality. Agentura poukazuje na značné rozdíly mezi jednotlivými parametry mostních objektů. Celková šířka mostu (dle podélného profilu délka mostu) je měřena na horní mostovce. Většina mostů má boční opěry se šikminami, které samozřejmě průchozí šířku na dolní základně podmostí značně zmenšují. Ve svém odborném vyjádření agentura uvádí nikoliv celkovou délku (pro účely migrace celkovou průchozí šířku), ale průchozí šířku na dolní základně využitelnou živočichy k migraci. Parametr celková délka mostu je dle agentury značně zavádějící.

Podmostí: Mimo koryto vodního toku a opevněné mostní pilíře je nezbytné řešit jako zemní nezpevněné např. z utaženého hlinitého jílu nebo zeminy. Zemní nezpevněné podmostí je nezbytné uvést v podélném řezu i technické zprávě. Zásadně nesmí být vydlážděno nebo zasypáno štěrkem. Dalším zcela nevhodným prvkem, který sníží migrační prostupnost mostních objektů je intenzivně využívaná cyklostezka často i ve večerních a časných ranních hodinách. Pod mostem je nezbytné převést vodní tok kolmo, a ne šikmo z důvodu migrační překážky. Vstupy a výstupy z podmostí často příčně přecházejí silniční příkopy. Aby

živočichové, zejména obojživelníci příkopy překonali, je nezbytné, aby se jednalo o miskovité žlabovky o šířce max. 0,50 - 0,60 m nebo mělké lichoběžníkovité profily s max. sklonem svahů 1:2,5. Agentura nedoporučuje do podmostí umístit větve a kameny jako úkryt pro drobné živočichy, je to zcela zbytečné. Do podmostí nemají být umísťovány další migrační překážky jako jsou svodidla, zábradlí. Již převáděné polní cesty, komunikace, vodní toky a celá síť odvodňovacích příkopů omezuje průchozí prostor v podmostí.

K migraci živočichů jsou vhodné rámové propustky (trubní jsou zcela nevhodné) o minimálních rozměrech 2 m x 2 m s umístěním koryta uprostřed nebo u strany propustku. Vhodnější jsou s korytem u jedné strany, protože pak vznikne širší průchozí berma. U rámových propustků lze souhlasit se stabilizací suchých průchozích lavic kamenem do betonu. Agentura doporučuje umístit kameny do betonu tak, aby vystupovaly nad beton 5-10 cm a od sebe byly vzdáleny (nepravidelně) také 5-10 cm. Takto stabilizované kameny je nezbytné překrýt souvislou vrstvou hlinitého jílu o mocnosti 5-10 cm tak, aby kameny nevystupovaly na povrch. Vstup a výstup z propustku musí být bezbariérový bez kolmých usazovacích jám, sítě svodnic, navazujících neprostupných šikmin koryta vodoteče. Musí být prostupné celé okolí nejen podmostí propustků. Projektová dokumentace musí řešit přechod zemních berem z propustků přes zatravněné silniční příkopy. Dno příkopu může být zpevněno betonovou žlabovkou o max. šířce 0,5-0,6 m.

Břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (tam kde nelze vytvořit pozvolný jednotný svah při vstupu a výstupu z propustku) nesmí přesáhnout 10 cm. Dále agentura nedoporučuje do podmostí umístit větve a kameny jako úkryt pro drobné živočichy. Je to zcela zbytečné, i bez těchto opatření je migrační objekt dobře využitelný, a naopak v době zvýšených průtoků vody znamenají větve překážku a zvyšují riziko zanesení propustku. V mnoha úsecích prochází nová komunikace v souběhu s komunikací III. třídy. Rámový propustek pod silnicí vyšší třídy musí pokračovat rámovým propustkem i pod komunikací nižší třídy.

SO 201 v km 0,13

Bude realizován rámový propustek o rozměrech 2 x 2 m s jednostrannou migrační bermou o min. šířce 1 m pro obojživelníky a drobné savce.

SO 202a Most přes polní cestu a cyklostezku v km 0,949

Jedná se o mostní objekt z hlediska migrace málo významný, protože bude převádět cyklostezku.

SO 202b Most přes Rybníční potok v km 1,07

Tento mostní objekt je z hlediska migrace živočichů velmi významný. Bohužel SO 202a je vzdálen od tohoto mostu SO 202b pouze 57 m. Minimální přijatelnou vzdáleností by bylo 100 m. V tomto případě lze uvedenou vzdálenost akceptovat, pokud bude možné most ještě oddálit, bude to mít pozitivní vliv na migraci živočichů. Parametry mostu, čistá průchozí výška 5,8 m a čistá průchozí šířka mezi kuželi na dolní základně 14 m je vyhovující. V podmostí nebude převedena žádná komunikace.

SO 203 Most přes vodoteč v km 2,20

Jedná se o migračně významné místo. Mostní objekt převádí vodoteč, bude třípólový 12 m + 18 m + 12 m s čistou průchozí výškou 3,6 – 4,35 m. Parametry jsou vyhovující.

SO 204 Most přes Vyderský potok v okružní křižovatce v km 2,70

Budou zde vybudovány 3 samostatné rámové propustky o rozměrech 2 x 2 m s jednostrannou migrační bermou o min. šířce 1 m. Pokud nebude s ohledem na niveletu silnice možné instalovat všechny propustky o výše uvedených rozměrech, je možné zvolit rámový propustek o rozměrech 1,5 x 1,5 m se stejně širokou migrační bermou min. 1 m.

SO 205 Most přes Moravskou Dyji v km 0,27 (2 úsek)

Parametry mostu jsou dostatečné pro migraci živočichů všech velikostí. Bohužel se jedná o mostní objekt umístěný v zástavbě, takže bude využíván především drobnými živočichy. Je nezbytné, aby podmostí mimo opevnění pilířů bylo zemní nezpevněné.

SO 207 Most přes levostranný přítok Moravské Dyje, pod hrází Pivovarského rybníka v km 0,1 (3 úsek)

Dle příloženého záznamu zaujímá téměř celé podmostí koryto převáděné vodoteče. Pro migraci by zbyla pouze jednostranná berma o šířce cca 2 m a čistá průchozí výška 2,5 m. Tento návrh je nevyhovující. Šířka migrační nezpevněné zemní bermy musí být min. 7 m, aby byla využitelná pro živočichy do velikosti srnce a prasete. Minimální čistá průchozí výška nad touto bermou musí dosahovat min. 3 m.

SO 208 Most přes vodoteč v km 0,9 (3 úsek)

Migračně významné místo vzhledem k vodoteči a rybníku. Čistá průchozí šířka na dolní základně bude cca 19 m. Podmostí musí být opět zemní nezpevněné.

SO 209 Most přes vodoteč Vápovka v km 1,68 (3 úsek)

Významný migrační profil. Parametry mostu, čistá šířka 19 m a čistá průchozí výška cca 4 m je vyhovující. Dle návrhu téměř celé podmostí bude zaujímat koryto vodoteče a pro migraci zůstanou pouze oboustranné bermy o šířce 1,5 m, toto řešení je naprosto nevhodné. Při terénním šetření nebyla šířka vodoteče tak velká, aby vyžadovala koryto o šířce 16 m. Pokud je nezbytné dodržet výše uvedenou šířku koryta, musí se most rozšířit tak, aby vznikly oboustranné migrační bermy o min. šířce 7 m (myšleno šířka jedné bermy).

SO 210 Most přes Borecký potok v km 1,73 (3 úsek)

Z hlediska migrace živočichů se funkčně bude jednat o propustek s jednostrannou migrační bermou o min. šířce 1 m.

Účelové komunikace, vtokové jímky a horské vpusti

Z hlediska migrace je nezbytné, aby účelové komunikace (lesní a polní cesty), které procházejí podmostím mostních objektů určených k migraci živočichů, měly nezpevněný povrch z vibrovaného šterku (ne hladkou asfaltovou vrstvou). Tato podmínka se vztahuje zejména k úseku cesty procházející v podmostí a v zatáčkách před a za mostem, které přetínají migrační profil. Dále je nezbytné, aby tyto cesty byly co možná nejvíce v úrovni okolního terénu. Odvodňovací příkopy je nezbytné řešit v co nejmírnějším sklonu a s co nejkratšími svahy, které budou zatravněny. Agentura nedoporučuje u vstupů a výstupů z propustků a mostů instalovat kalové jímky, horské vpusti s kolmými stěnami. Pokud bude nezbytné tyto prvky instalovat, musí být vyřešeny výlezy pro obojživelníky a drobné savce. Veškeré horské vpusti a revizní šachty musí mít kompaktní poklopy bez děr, aby do nich nepadali drobní živočichové.

Vypořádání: Navržené parametry mostních objektů byly v průběhu zpracování oznámení EIA s agenturou konzultovány. Zasláné připomínky budou předány oznamovateli pro další projekční úkony.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí může podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, Odboru výkonu státní správy I, oddělení České Budějovice, oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územně samosprávné celky, a to do 15 dnů ode dne jeho doručení, podáním učiněným u Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona musí dotčená veřejnost předložit v odvolání.

Ing. Zdeněk Klimeš
vedoucí odboru

Město Dačice žádáme o vyvěšení tohoto rozhodnutí na místě k tomu určeném po dobu stanovenou zákonem (minimálně 15 dnů) a poté o zaslání vyzoomění o vyvěšení Krajskému úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví. Po stejnou dobu bude rozhodnutí vyvěšeno na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje a zveřejněno též způsobem

umožňujícím dálkový přístup. **Patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje se písemnost považuje za doručenu.**

Záznam o zveřejnění:

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Úřad vyvěšující písemnost na úřední desku tímto potvrzuje, že písemnost byla současně zveřejněna i způsobem umožňujícím dálkový přístup podle ustanovení § 25 odst. 2 správního řádu.

Razítko a podpis:

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru JHC1142. V rámci IS EIA bude dále dostupná i informace o nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Rozdělovník

Oznamovatel

- Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, prostřednictvím Odboru dopravy a silničního hospodářství, k rukám JUDr. Tetourové

Dotčené územní samosprávné celky (kromě JČK prostřednictvím datové schránky)

- Jihočeský kraj, k rukám člena rady pana Mgr. Talíře, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Město Dačice, Krajčířova 27, Dačice I, 380 01 Dačice

s žádostí o zveřejnění tohoto rozhodnutí na úřední desce po dobu min. 15 dní

Dotčené orgány (prostřednictvím datové schránky, kromě KÚ JČK)

- Městský úřad Dačice, odbor životního prostředí, Krajčířova 27, Dačice I, 380 01 Dačice
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje, územní pracoviště Jindřichův Hradec, Bezručova 857/II, 377 01 Jindřichův Hradec
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví – kopie zde
 - oddělení ochrany přírody a krajiny, ZPF, SEA a CITES
 - oddělení lesního hospodářství a zemědělství

Na vědomí (prostřednictvím datové schránky)

- EIA SERVIS s. r. o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, k rukám Mgr. Mužíka
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Regionální pracoviště Jižní Čechy, nám. Přemysla Otakara II č. 34, 370 01 České Budějovice
- Povodí Moravy, závod Dyje, Husova 760, 675 71 Náměšť nad Oslavou

Dále obdrží (se žádostí o zveřejnění na úřední desce po dobu 30 dní) (e-mail)

- Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, prostřednictvím Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor kancelář ředitele, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice