



Krajský úřad
Jihočeský kraj

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
Oddělení IPPC a EIA



KUCBX01LDVK0

Naše č. j.: KUJCK 40836/2026
Sp. Zn.: OZZL 330/2026/kaper SO
Vyřizuje: Ing. Kateřina Pernikářová
Telefon: 386720648
E-mail: pernikarova@kraj-jihocesky.cz
Datum: 30. 3. 2026

ZÁPIS

z veřejného projednání podle § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a podle § 3 vyhlášky č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška o odborné způsobilosti“), k záměru „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 Blažejovice – Volary (54,030 - 60,715 km)“

Místo a čas konání veřejného projednání:

Veřejné projednání se konalo dne 10. 3. 2026 od 15:30 hodin v sále budovy Městského úřadu Volary, na adrese Náměstí 25, 384 51 Volary. (Původně bylo projednání plánováno v zasedací místnosti č. 2 na městském úřadě, avšak z důvodu vysokého počtu přítomné veřejnosti bylo přesunuto do sálu téže budovy).

Vedení veřejného projednání:

Veřejné projednání vedla jako pověřená osoba dle § 3 odst. 2 vyhlášky o odborné způsobilosti Ing. Kateřina Pernikářová, referentka Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení IPPC a EIA (dále také „krajský úřad“).

Předmět a cíl veřejného projednání:

Předmětem veřejného projednání bylo projednání dokumentace záměru zpracované dle přílohy č. 4 zákona (dále jen „dokumentace EIA“) a vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti k dokumentaci EIA.

Cílem veřejného projednání bylo projednat záměr „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 Blažejovice – Volary (54,030 - 60,715 km)“ ve vztahu k posouzení vlivů na životní prostředí ze všech podstatných hledisek.

Účastníci veřejného projednání:

Krajský úřad

Ing. Kateřina Pernikářová (osoba pověřená řízením veřejného projednání), a Ing. Jana Kubecová (oddělení IPPC a EIA)

Oznamovatel

Mgr. Martin Ujhelyi, zástupce oznamovatele (Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu, oddělení přípravy a realizace silničních staveb)

Zpracovatelé dokumentace EIA

Mgr. Pavla Dušková

RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.

RNDr. Lenka Šikulová (naturové hodnocení)

Zpracovatel posudku

Mgr. Luboš Motl

Zástupci veřejnosti

V průběhu veřejného projednání cca 40 osob.

Program veřejného projednání:

1. Seznámení přítomných s organizací veřejného projednání (krajský úřad).
2. Seznámení přítomných s procesem posuzování vlivů na životní prostředí a s cílem veřejného projednání (krajský úřad).
3. Seznámení přítomných s podstatou obdržení vyjádření ze strany dotčených orgánů, dotčené veřejnosti a veřejnosti během procesu posouzení vlivů na životní prostředí (krajský úřad).
4. Seznámení se záměrem (Mgr. Martin Ujhelyi)
5. Seznámení přítomných s dokumentací EIA a výsledky provedeného hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (Mgr. Pavla Dušková), seznámení s naturovým hodnocením (RNDr. Lenka Šikulová).
6. Diskusní část. Otázky a vyjádření přítomných zástupců z řad veřejnosti, popřípadě dotčeného územně samosprávného celku (odpovídají oznamovatel, zpracovatelé dokumentace EIA, zpracovatelka naturového hodnocení, zpracovatel posudku, zástupci krajského úřadu).
7. Seznámení přítomných s úlohou zpracovatele posudku v procesu posouzení vlivů na životní prostředí (krajský úřad).
8. Seznámení přítomných s dalšími kroky procesu následujících po veřejném projednání (krajský úřad).

Průběh první části veřejného projednání:

Ing. Kateřina Pernikářová v 15:35 hodin zahájila veřejné projednání. Následovaly kroky v souladu s body 1 až 5 programu veřejného projednání (seznámení s technickou organizací veřejného projednání; seznámení s procesem posuzování vlivů na životní prostředí a s cílem veřejného projednání; vystoupení zástupců oznamovatele záměru; seznámení s dokumentací posuzování vlivů na životní prostředí; seznámení s úlohou zpracovatele posudku v procesu posouzení vlivů na životní prostředí).

Poté následovala diskuse.

Shrnutí diskusní části veřejného projednání:

Diskusi otevřel zástupce orgánu ochrany přírody Správy CHKO Šumava s dotazem, zda budou reflektovány připomínky Správy k dokumentaci EIA zaslané po uplynutí lhůty. Zástupkyně krajského úřadu odkázala na § 8 odst. 3 zákona EIA, kdy mohou dotčené orgány zasílat svá vyjádření k dokumentaci do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci. Zákon zároveň stanoví, že k vyjádřením zaslaným po této lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Zástupce orgánu ochrany přírody reagoval, že jako dotčený orgán bude vést k záměru různá další řízení (např. vydání výjimek), do kterých se jejich připomínky promítnou. Reagoval také zpracovatel posudku, Mgr. Motl, který uvedl, že zákon hovoří jasně, připomínky si jako zpracovatel posudku přečetl a nechá se jimi při zpracování posudku inspirovat. Jako řádně zaslané připomínky podle zákona však v posudku uvedeny nebudou. Uvedl, že v další fázi schvalovacího procesu má orgán ochrany přírody řadu možností, jak prosadit své cíle. O slovo se přihlásil také spoluautor dokumentace EIA RNDr. Vyhnálek, CSc., který uvedl, že se před projednáním seznámil s připomínkami Správy CHKO Šumava a k otázce ovlivnění vodních toků (Blanice a Vltava) vysvětlil, že ačkoli Správa vytýká zpracovatelům, že se nezabývali některými podklady, je přesvědčen, že tomu tak není. Uvedl, že byla zohledněna jak studie týkající se perlorodky ve Vltavě, v níž však nejsou uvedeny hodnoty koncentrací chloridů, tak i monitoring Blanice. Zpracovatelem provedený jednorázový odběr je podle něj plně v souladu s provedenými hodnoceními. Návrhy Správy jsou podle něj již v dokumentaci EIA prakticky zahrnuty a vznesené připomínky považuje za akceptovatelné.

Ze strany veřejnosti byly dále uplatněny připomínky, že zpracované podklady vykazují pochybení, neboť neuvažují s navýšením dopravy. Veřejnost rovněž opakovaně odmítavě reagovala na plánovanou šířku komunikace a dotazovala se na důvody jejího navržení; zároveň vyjádřila obavy z přivedení tranzitní dopravy do města Volary. Podle veřejnosti budou řidiči po rekonstrukci silnice II/141 preferovat tuto trasu před trasou po silnici I/4, například ve směru Strakonice–Lipno. Veškerá doprava ze směrů České Budějovice, Písek, Tábor, D3 a Jihlava

bude vedena přes Volary. Veřejnost vyjádřila obavu, že preferování této trasy povede i k navýšení tranzitní dopravy, a upozornila, že tím může být negativně ovlivněna oblast centrální Šumavy. Z pohledu veřejnosti byl opomenut vliv na zvěř; silnice se tak může stát nepřekročitelnou bariérou i pro jiná zvířata (než sledované druhy). Veřejnost rovněž spatřuje jako chybný výchozí podklad, který pracuje pouze s průměrným celorepublikovým nárůstem dopravy, aniž by byl zohledněn lokální kontext zejm. kamionové dopravy. Dle veřejnosti se zpracovatelé nezabývali vlivy během výstavby, například otázkou objízdných tras a souvisejících dopadů.

Na tyto podněty reagovala zpracovatelka dokumentace EIA, Mgr. Dušková. Uvedla, že z hlediska intenzity dopravy pracovali s údaji poskytnutými projektantem; komunikace má částečně šířku 7,5 m směrem k Blanicí a poté 9,5 m. Nepočítalo se s efektem „nasávání“ dopravy a navýšení bylo použito podle koeficientu dopravy Ředitelství silnic a dálnic s. p. (ŘSD). Reagoval také zástupce oznamovatele, Mgr. Ujhelyi, který uvedl, že se jedná o fázi studie; navrhovaná šířka komunikace byla projednávána mimo jiné se Správou a údržbou silnic Jihočeského kraje (SÚS JČK) a s projektantem. Studie obsahuje také bezpečnostní audit a z pohledu investora stavby, Jihočeského kraje, je oprava komunikace nejefektivnější podle předloženého návrhu. K věci se vyjádřil také přítomný ředitel závodu Prachatic Správy a údržby silnic Jihočeského kraje (SÚS JČK), Ing. Jiří Růžička. Na dotaz, proč se silnice vůbec rozšiřuje, uvedl, že komunikace nemá krajnice a zpevněná šířka vozovky je přibližně 6,1–6,4 m. Při vyhýbání vozidel je nutné vjet na krajnici, což se nesmí, takže silnice nemá vyhovující šířkové poměry; oblouky mají nevyhovující poloměry. Silnice byla naposledy opravována v roce 2003. Uvedl, že silnice II. třídy by měla mít dle normy šířku 7,5 nebo 9,5 m; menší kategorie než 7,5 m není přípustná. Při výstavbě Blažejovického mostu před 20 lety, po povodních, byla komunikace realizována na šířku 9,5 m. V úseku od Prachatic je šířka 7,5 m, s tím nelze nic udělat, avšak je nelogické, aby od mostu, který je 9,5 m, navazoval úsek se šířkou 7,5 m nebo byl ponechán ve stávající šířce. Za posledních 20 let byl na úseku silnice II/141 zaznamenán vysoký počet dopravních nehod, z nichž několik mělo smrtelné následky a řada vedla k těžkým zraněním. V daném úseku komunikace je problematické podloží; pokud by byla pouze odfrézována stávající asfaltová vrstva a položena nová v témže rozsahu, nedosáhlo by se požadovaného zlepšení. Navrhované řešení proto počítá i s úpravou podkladových vrstev. Místy, například od rozvodí na rovince, není stav vyhovující – v některých úsecích se v horizontu může skrýt auto. Záměrem tedy není přivést do Volar kamionovou dopravu, ale napravit stávající stav, kdy šířka silnice nevyhovuje bezpečnosti provozu. Obavy z případného tranzitu ředitel Ing. Růžička označil za nesmysl a uvedl konkrétní příklady délek tras: např. Vimperk – Nová Houžná: 16 km, Vimperk – Prachatice – Volary: 55 km, aj. Během diskuse také upozornil, že se jedná o silnici II. třídy, tedy tranzitní komunikaci.

K otázce vlivu na vodní toky – zejména zasolování, dále uvedl, že SÚS JČK má výjimku ze zákazu používání chemického posypu cest na silnicích v území CHKO Šumava. Výjimka se týká úseku silnice II/141 Blažejovice – Volary a platí do roku 2030. Byla vydána Správou NP Šumava. Ředitel Ing. Růžička v této souvislosti označil myšlenku inertní údržby úseku do Volar za nepředstavitelnou. Uvedl také svou domněnku, že v případě rozšíření silnice by mohlo dojít ke snížení zasolování. Nyní je silnice úzká a vozidlo údržby rozhazuje sůl i do příkopu, zatímco při zpevněné krajnici zůstane více soli na vozovce.

V souvislosti s intenzitou dopravy byla diskutována také otázka obchvatu Volar, který část veřejnosti vnímá jako klíčovou dopravní stavbu. A priori tedy část veřejnosti není proti záměru rekonstrukce silnice II/141, ale bez realizace obchvatu se obávají nárůstu dopravy přes Volary.

V diskusi byl dále vznesen dotaz, co znamená pojem „přijatelný“ z hlediska zákona. Zpracovatelka dokumentace EIA, Mgr. Dušková, uvedla, že záměr lze realizovat při dodržení navržených opatření. Každý záměr má určité vlivy na životní prostředí, přičemž hodnocení se provádí s ohledem na významné negativní vlivy, mírné vlivy a zanedbatelné vlivy.

Dále byl vznesen dotaz týkající se návrhové rychlosti na rekonstruované silnici – proč je stanovena na 70 km/h, když se na současné komunikaci jezdí 90 km/h. Na dotaz reagoval Ing. Růžička s tím, že návrhová rychlost neznamená maximální povolená rychlost. Vysvětlil pojem návrhová rychlost (návrhová rychlost je taková rychlost, při které dokážete bezpečně projet daný úsek silnice např. zatáčku, a to i při nepříznivém počasí). Návrhová rychlost neznamená maximální povolenou rychlost.

RNDr. Šikulová, zpracovatelka naturového hodnocení, uvedla, že rychlostní omezení na 70 km/h je aktuálně navrženo v rámci naturového hodnocení na základě provedeného hodnocení, a že zatím nelze určit, zda se toto opatření promítne i do závěrečného stanoviska EIA.

Další příspěvek v rámci diskuse se týkal připomínky k výchozím podkladům, na jejichž základě byla zpracována dokumentace EIA. Především bylo kritizováno, že studie proveditelnosti i samotná dokumentace EIA v části týkající se intenzity dopravy vychází z podkladu celostátního sčítání dopravy poskytovaného ŘSD v roce 2020, ke kterému byl připočítán koeficient prognózy dopravy pro rok 2048. Z těchto dat vycházejí například i hluková studie a rozptylová studie. Upozorněno bylo, že nyní je již k dispozici sčítání z roku 2025, a čísla se s předchozími údaji zcela neshodují. Problematika byla konzultována s Dopravní fakultou ČVUT (České vysoké učení technické v Praze), přičemž bylo zdůrazněno, že k lokálnímu dopravnímu vývoji by nemělo být přistupováno pouze podle obecného koeficientu. Zohledněn by měl být např. i demografický vývoj a další, prognózní vývoj v některých perifernějších nebo venkovských oblastech nemusí být tak výrazný, jak naznačují obecné prognózy. Zástupce veřejnosti se na základě uvedeného domnívá, že by bylo vhodné dokumentaci EIA přepracovat na základě studie zpracované odborníkem se specializací na dopravní indukci v daném regionu. Výsledky studie by měly být zohledněny ve zpracovaných odborných studiích k dokumentaci EIA (hluk, ovzduší, prostupnost a další). Zástupcům krajského úřadu předal zástupce veřejnosti své vyjádření týkající se kritiky použité metodiky hodnocení dopadů rekonstrukce silnice II/141 a požadavku na zohlednění aktuálních a lokálních dopravních dat v procesu EIA. Mgr. Dušková, zpracovatelka dokumentace EIA, reagovala, že při zpracování dokumentace EIA vycházeli ze studie proveditelnosti, jejíž součástí bylo dopravně-inženýrské posouzení, což je běžný postup pro potřeby EIA, a že byla logicky použita data z roku 2020, protože data z roku 2025 ještě nebyla k dispozici. Dalším bodem diskuse byly vlivy výstavby, plánované objízdné trasy a kyvadlová doprava, přičemž zástupce oznamovatele uvedl, že realizace by měla probíhat ve dvou stavebních sezonách, ale přesný harmonogram ani jednotlivé etapy výstavby zatím nejsou stanoveny, protože se jedná o fázi studie. Zpracovatelka dokumentace EIA, Mgr. Dušková, doplnila, že vzhledem ke stupni přípravy záměru (fáze studie), kdy nejsou stanoveny podrobnosti jako objízdné trasy nebo harmonogram, dokumentace EIA obsahuje navržená opatření (50 opatření), která se doporučuje dále zpracovat do stanoviska; projektant zároveň uvedl, že objízdné trasy by neměly být významně využívány, protože výstavba bude probíhat za provozu. Veřejnost dále upozornila, že dokumentace EIA neobsahuje variantu šířky komunikace 7,5 m, byla předložena pouze varianta 9,5 m, a zároveň není řádně vyhodnocen vliv záměru na hustotu dopravy. Z pohledu vlivu na živočichy veřejnost dále uvedla, že dopady jsou hodnoceny spíše lokálně – například na perlorodku říční – mělo by být vyhodnoceno i v globálním měřítku. K vlivům solení na perlorodku se vyjádřil spoluautor dokumentace EIA, RNDr. Vyhnálek, CSc., který uvedl, že silnice je již v současnosti solena a Správa NP Šumava tyto vlivy dlouhodobě monitoruje. Po rekonstrukci silnice se množství aplikované soli podle jeho názoru nezvýší. Koncentrace chloridů v Blanici jsou aktuálně hluboko pod limitem 10 mg/l, a pokud bude zachován stávající způsob odvodnění, zůstane koncentrace téměř stejná. Vliv solení na koncentraci chloridů ve Vltavě prostřednictvím Mlýnského a Volarského potoka je vzhledem k jejich vodnosti zanedbatelný. Co se týká epizodního navýšení koncentrace chloridů ve Vltavě, tak mnohem horší na základě vodivosti je vliv města Volary a vliv ČOV Volary, kde je několikanásobně horší vnos chloridů než z celého solení silnice úseku II/141. Co se týče vyhodnoceného mírně negativního vlivu na perlorodku říční, podle zpracovatele dokumentace EIA tento vliv existuje již nyní. Při rozšíření silnice zůstane vliv nezměněn, pokud zůstane zachován současný způsob odvodnění. Zpracovatelka naturového hodnocení, RNDr. Šikulová, doplnila, že vyhodnocený mírně negativní vliv není likvidační. Ve vazbě na jádrovou oblast výskytu rysa uvedla, že pokud by se jednalo o novostavbu silnice, vliv by byl významně negativní; vzhledem k existující silnici jsou však navržena opatření, která zajistí, že podmínky pro rysa se nezhorší. Diskutován byl také vliv na krajinný ráz a krajinu. Zpracovatelka dokumentace EIA, Mgr. Dušková, uvedla, že vliv na krajinu byl vyhodnocen jako středně silný, přičemž mírnější vliv je u varianty červené, která kopíruje stávající trasu. Stále se jedná o dvoupruhovou silnici, která v území již existuje. Opět jsou navržena opatření na minimalizaci vlivu, jedná se zejm. o sadové úpravy. Dále byl veřejností vznesen dotaz, zda by bylo možné zpracovat záměr varianty včetně obchvatu Volar. Na dotaz stručně reagoval zástupce oznamovatele, Mgr. Ujhelyi, že by to nebylo možné. Rovněž byla položena otázka, zda by bylo možné navrhnout realizaci obchvatu jako kompenzační opatření; odpověď byla také záporná. Byl vznesen také dotaz, zda bylo uvažováno s obchvatem Blažejovic. Mgr. Ujhelyi odpověděl, že obchvaty se obecně realizují pouze, pokud jsou zahrnuty v územním plánu a existuje souhlas dotčené obce; kraj nebude realizovat obchvat, pokud si jej obec nepřeje.

Jeden z posledních dotazů se týkal šířky silnice ve Volarech, na kterou bude rekonstruovaný úsek napojen. Bylo odpovězeno, že šířka činí 7,5 m. Pan ředitel, Ing. Růžička, dále vysvětlil koncept kategorií silnic a uvedl, že komunikace v kategorii S 9,5 má základní uspořádání: dva jízdní pruhy o šířce 3,5 m a krajnice o šířce 1,25 m na každé straně, přičemž krajnice je tvořena zpevněnou a nezpevněnou částí; celková šířka komunikace 9,5 m je tedy včetně krajnic. Kategorie ve volné trase se liší od kategorií v obci (např. absencí zpevněných krajnic apod.). Závěrem byl vznesen dotaz, jakým způsobem byli zohledněni obyvatelé Volar, když závěr hodnocení uvádí, že se záměr nedotkne zdraví obyvatelstva, přičemž úsek mezi Blažejovicemi a Volary prochází málo osídleným územím. Zpracovatelka dokumentace EIA, Mgr. Dušková, uvedla, že zohledněny byly pouze části Volar, které byly zahrnuty v dosahu provedených studií, např. hluková studie.

V rámci diskuse zazněly i další otázky a připomínky, které byly nad rámec účelu veřejného projednání.

Průběh závěrečné části veřejného projednání:

Ing. Pernikářová po ukončení diskusní části seznámila přítomné zástupce veřejnosti s dalšími kroky v procesu posuzování vlivů na životní prostředí záměru „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 Blažejovice – Volary (54,030 - 60,715 km)“ a v 18:30 hodin veřejné projednání ukončila.

Závěry veřejného projednání:

V rámci posuzování vlivů záměru „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 Blažejovice – Volary (54,030 - 60,715 km)“ bylo krajským úřadem na základě ustanovení § 17 zákona nařízeno veřejné projednání záměru, neboť příslušný úřad obdržel k dokumentaci EIA nesouhlasné vyjádření dotčené veřejnosti.

Převážná část přítomných vyjádřila nesouhlas s realizací záměru v navrhovaných parametrech a obavy z přivedení zejména tranzitní dopravy do města Volary. Vystoupení veřejnosti většinou navazovala na vyjádření dotčené veřejnosti, jejíž zástupci byli rovněž přítomni a v rámci diskuse prostřednictvím svých podnětů, dotazů a připomínek setrvali na svých postojích, které uplatnili k dokumentaci EIA.

V průběhu veřejného projednání nebyla z hlediska posuzování vlivů záměru na životní prostředí vznesena žádná nová zásadní otázka, která by nebyla součástí dokumentace EIA nebo vyjádření k ní uplatněných. Zástupcům krajského úřadu byla předána tři podání: jedno od fyzické osoby a dvě od dotčené veřejnosti (Živá vila, z.s. a Pelyněk, z. s.). Podání obou spolků jsou obsahově totožná s podáním spolku Šumava domovem, z. s. k dokumentaci EIA.

Z pozice osoby pověřené vedením veřejného projednání konstatuji, že záměr byl projednán ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí ze všech podstatných hledisek, čímž byl naplněn cíl tohoto veřejného projednání.

V rámci veřejného projednání byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace EIA k záměru podle zákona a vyhlášky.

S veškerými podklady se lze seznámit v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, Česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru JHC1146.

Krajský úřad v souladu s ustanovením § 17 odst. 5 zákona pořizuje z veřejného projednání zápis obsahující zejména údaje o účasti a závěry z projednání a dále z něj pořizuje zvukový záznam.

Zapsala: Ing. Kateřina Pernikářová (osoba pověřená vedením veřejného projednání)

Schválila: Ing. Marcela Jirková (vedoucí oddělení IPPC a EIA)