

## **Dokumentace**

**podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.,  
ve znění pozdějších předpisů**

# **I/19 DRHOVICE – TÁBOR, PŘELOŽKA**



**Dokumentace podle přílohy č. 4  
k zákonu č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů**

# **I/19 DRHOVICE – TÁBOR, PŘELOŽKA**

**Objednatel:** Ředitelství silnic a dálnic s. p.  
Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4  
IČO: 65993390 DIČ: CZ65993390

**Konzultant:** **RD PP MIN 2025**  
**SAFETYPRO/WORING/MDS/PRIS/PRINTES**  
**SAFETY PRO s.r.o.** – vedoucí člen společnosti  
Přerovská 434/60, Holice, 779 00 Olomouc  
IČO: 28571690 DIČ: CZ28571690  
a  
**Woring s.r.o.** – člen společnosti  
K Dráze 594/25, Koterov, 326 00 Plzeň  
IČO: 29159342 DIČ: CZ29159342  
a  
**MDS projekt s.r.o.** – člen společnosti  
Försterova 175, 566 01 Vysoké Mýto  
IČO: 27487938 DIČ: CZ27487938  
a  
**Projekční kancelář PRIS spol. s r.o.** – člen společnosti  
Osová 717/20, Starý Lískovec, 625 00 Brno  
IČO: 46974806 DIČ: CZ46974806  
a  
**PRINTES – ATELIER s.r.o.** – člen společnosti  
Přerov – Přerov I – Město, Mostní 1 876/11a, PSČ 750 02  
IČO: 25391089 DIČ: CZ25391089

**Zpracovatel  
dokumentace EIA:** **EIA SERVIS s.r.o.**  
U Malše 1805/20, 370 01, České Budějovice  
IČO: 62526791 DIČ: CZ62526791

**Číslo smlouvy objednatele:** 05PT-003132  
**Číslo smlouvy konzultanta:** 25Sml00458  
**Evidenční číslo (ISPROFIN/ISPROFOND):** 500 151 0002.59354

**Hlavní řešitel:**

Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.  
držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o  
posuzování vlivů na životní prostředí, rozhodnutí MŽP  
č.j. 87741/ENV/15, prodloužení autorizace č.j.  
MŽP/2020/710/4127, č.j. MŽP/2025/710/3707

**Spolupráce:**

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o.  
RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc., EIA SERVIS s.r.o.  
Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Eliška Blažková, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Alexandra Příbylová, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Adéla Wiatzková, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Ivana Hovorková, Ekopor  
RNDr. Petr Kozel, Ph.D., Biologické centrum AV ČR  
RNDr. Marcel Homolka

**Září 2026**

# Obsah

|                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Strana |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| ÚVOD .....                                                                                                                                                                                                                                                                           | 9      |
| A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....                                                                                                                                                                                                                                                        | 38     |
| B. ÚDAJE O ZÁMĚRU .....                                                                                                                                                                                                                                                              | 39     |
| B.I. Základní údaje .....                                                                                                                                                                                                                                                            | 39     |
| B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz) .....                                                                                                                                                                                                                         | 52     |
| B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru) .....                                                                                                                                                                                                                  | 52     |
| B.II.2. Voda (například zdroje vody, spotřeba) .....                                                                                                                                                                                                                                 | 53     |
| B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje) .....                                                                                                                                                                                                                  | 53     |
| B.II.4. Energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba) .....                                                                                                                                                                                                                   | 55     |
| B.II.5. Biologická rozmanitost .....                                                                                                                                                                                                                                                 | 55     |
| B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb) .....                                                                                                                                                                                     | 56     |
| B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz) .....                                                                                                                                                                                                                       | 58     |
| B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných znečišťujících látek, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek) .....                                                                       | 58     |
| B.III.2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštění znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost) .....                                                                                                           | 59     |
| B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady) .....                                                                                                                                                                  | 61     |
| B.III.4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení) .....                                                                                                                             | 63     |
| B.III.5. Doplňující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny) .....                                                                                                                                                                                              | 71     |
| C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....                                                                                                                                                                                                                          | 72     |
| C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....                                                                                                                                                                                                 | 72     |
| C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny .....                                                                                                           | 74     |
| C.2.1. Obyvatelstvo .....                                                                                                                                                                                                                                                            | 74     |
| C.2.2. Ovzduší a klima .....                                                                                                                                                                                                                                                         | 75     |
| C.2.3. Povrchové a podzemní vody .....                                                                                                                                                                                                                                               | 79     |
| C.2.4. Půda .....                                                                                                                                                                                                                                                                    | 83     |
| C.2.5. Přírodní zdroje .....                                                                                                                                                                                                                                                         | 88     |
| C.2.6. Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy) .....                                                                                                                                                                                                                       | 89     |
| C.2.7. Krajina a její ekologické funkce .....                                                                                                                                                                                                                                        | 105    |
| C.2.8. Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů .....                                                                                                                                                                                   | 113    |
| C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit ..... | 117    |
| D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH                                                                                                                                                                                                                          |        |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 119 |
| D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných<br>přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých,<br>střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů<br>záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných<br>demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek,<br>emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými<br>stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území<br>chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních<br>zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků<br>jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí ..... | 119 |
| D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 120 |
| D.I.2. Vliv na ovzduší a klima (např. povaha a množství emisí znečišťujících<br>látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu) .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 130 |
| D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické<br>charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů) .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 134 |
| D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 137 |
| D.I.5. Vlivy na půdu .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 140 |
| D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 142 |
| D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (flóru, faunu, ekosystémy) .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 142 |
| D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 156 |
| D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických<br>a archeologických aspektů .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 161 |
| D.I.10. Kumulativní vlivy .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 162 |
| D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí<br>při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných<br>významných vlivů z nich plynoucích .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 166 |
| D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z<br>hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se<br>zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 167 |
| D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k<br>prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní<br>prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru<br>možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní<br>prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a<br>provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace<br>podle kapitoly II a reakcí na ně .....                                                                                                                                                                                                                                                                        | 170 |
| D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a<br>důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 181 |
| D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve<br>znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot<br>z nich plynoucích .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 184 |
| E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 185 |
| F. ZÁVĚR .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 187 |
| G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO<br>CHARAKTERU .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 188 |
| H. PŘÍLOHY .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 195 |
| REFERENČNÍ SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 196 |

**Seznam příloh:**

|               |                                                                                                           |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Příloha č. 1  | Situace stavby                                                                                            |
| Příloha č. 2  | Podélný profil                                                                                            |
| Příloha č. 3  | Hluková studie                                                                                            |
| Příloha č. 4  | Rozptylová studie                                                                                         |
| Příloha č. 5  | Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví                                                                       |
| Příloha č. 6  | Hydrogeologické posouzení                                                                                 |
| Příloha č. 7  | Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny |
| Příloha č. 8  | Posouzení vlivů na krajinný ráz                                                                           |
| Příloha č. 9  | Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 o ochraně přírody a krajiny    |
| Příloha č. 10 | Závěr zjišťovacího řízení                                                                                 |
| Příloha č. 11 | Vyjádření došlá v rámci zjišťovacího řízení                                                               |
| Příloha č. 12 | Vyjádření OBÚ a Ministerstva obrany ke směrovým variantám přeložky                                        |

**Seznam obrázků:**

|                                                                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Obr. 1. Umístění záměru, řešené území (zdroj – Mapy.cz)                                                                               | 41  |
| Obr. 2. Varianty směrového vedení v minulosti prověřované                                                                             | 42  |
| Obr. 3. Opuštěné technické řešení u Drhovic                                                                                           | 43  |
| Obr. 4. Opuštěné technická řešení napojení silnice II/123                                                                             | 45  |
| Obr. 5. Opuštěná technická řešení napojení silnice II/123                                                                             | 46  |
| Obr. 6. Umístění plánované přeložky silnice I/19 Drhovice - Tábor                                                                     | 47  |
| Obr. 7. Varianty napojení přeložky na stávající silnici I/19 u Drhovic                                                                | 48  |
| Obr. 8. MÚK u Tábora                                                                                                                  | 49  |
| Obr. 9. Umístění výpočtových bodů 1-12 v Drhovicích a bodů 32-33 na okraji rozvojové plochy SV6 (oranžový polygon)                    | 65  |
| Obr. 10. Umístění výpočtových bodů 13-24 v Dražicích a v Meziříčí                                                                     | 66  |
| Obr. 11. Umístění výpočtových bodů 25-31 ve Všechnově                                                                                 | 66  |
| Obr. 12. Obchvat Drhovic; návrh umístění PHS (žlutě)                                                                                  | 67  |
| Obr. 13. Riziková území při přívalových srážkách (kritické body), převzato z Povodňového informačního systému                         | 77  |
| Obr. 14. Vodohospodářská mapa                                                                                                         | 80  |
| Obr. 15. Útvary povrchových vod                                                                                                       | 80  |
| Obr. 16. Ochranná pásma vodních zdrojů a záplavová území                                                                              | 81  |
| Obr. 17. Třídy ochrany ZPF                                                                                                            | 86  |
| Obr. 18. Vodní eroze – stupně erozního ohrožení (Zdroj: VÚMOP, v.v.i.)                                                                | 86  |
| Obr. 19. Potenciální ohroženost zemědělské půdy větrnou erozí (Zdroj: VÚMOP, v.v.i.)                                                  | 87  |
| Obr. 20. PUPFL                                                                                                                        | 87  |
| Obr. 21. Ochrana nerostného bohatství                                                                                                 | 89  |
| Obr. 22. Vymezení migračních koridorů pro velké savce dle vrstvy AOPK                                                                 | 102 |
| Obr. 23. Zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000                                                                        | 105 |
| Obr. 24. Územní systém ekologické stability (ÚSES)                                                                                    | 107 |
| Obr. 25. Vymezení dotčeného krajinného prostoru                                                                                       | 109 |
| Obr. 26. Pohled od I/19 na Podhájský rybník, stromy kolem cest jako krajinotvorný prvek                                               | 111 |
| Obr. 27. Pohled na bývalý vojenský areál v Drhovicích a kaplička u chatové kolonie                                                    | 112 |
| Obr. 28. Pohled na Dražice od hřbitova, panorama Tábora od silnice na letiště Tábor - Všechnov                                        | 113 |
| Obr. 29. Kulturní a historické hodnoty území                                                                                          | 115 |
| Obr. 30. Pařezené javory u Vlášnického potoka, umístění 49.4344861N, 14.5798928E                                                      | 144 |
| Obr. 31. Vymezení prostoru, do kterého nebude svedeno odvodnění MÚK a nebudou umístovány plochy pro zařízení staveníště (černé šipky) | 160 |
| Obr. 32. Varianty napojení přeložky na stávající silnici I/19 u Drhovic                                                               | 185 |

**Seznam tabulek:**

|                                                                                                                                                                                                      |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabulka 1: Zábory ZPF dle BPEJ .....                                                                                                                                                                 | 52  |
| Tabulka 2: Zábory PUPFL .....                                                                                                                                                                        | 52  |
| Tabulka 3: Orientační bilance zeminy .....                                                                                                                                                           | 54  |
| Tabulka 4: Současné a výhledové intenzity dopravy na stávajících úsecích vybraných silnic .....                                                                                                      | 56  |
| Tabulka 5: Výhledové intenzity dopravy na komunikační síti po zprovoznění přeložky silnice I/19 Drhovice – Tábor ve výhledovém roce 2050 .....                                                       | 57  |
| Tabulka 6: Roční příspěvek škodlivin vznikající provozem vozidel po uvažované přeložce .....                                                                                                         | 58  |
| Tabulka 7: Úhrny srážek .....                                                                                                                                                                        | 60  |
| Tabulka 8: Orientační množství srážkových vod odtékající z plochy vozovky přeložky I/19 před a po realizaci záměru .....                                                                             | 60  |
| Tabulka 9: Množství a koncentrace Cl <sup>-</sup> .....                                                                                                                                              | 60  |
| Tabulka 10: Přehled odpadů z výstavby .....                                                                                                                                                          | 61  |
| Tabulka 11: Přehled odpadů z provozu .....                                                                                                                                                           | 62  |
| Tabulka 12: Vypočtená LAeq,T ve zvolených výpočtových bodech bez realizace záměru a po realizaci záměru – lokalita Drhovice .....                                                                    | 68  |
| Tabulka 13: vypočtená LAeq,T ve zvolených výpočtových bodech bez realizace záměru a po realizaci záměru – lokalita Dražice .....                                                                     | 69  |
| Tabulka 14: vypočtená LAeq,T ve zvolených výpočtových bodech bez realizace záměru a po realizaci záměru – lokalita Všechov .....                                                                     | 70  |
| Tabulka 15: Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....                                                                                                             | 72  |
| Tabulka 16: Základní demografické údaje o dotčených obcích vždy k 31.12. (Zdroj: ČSÚ) .....                                                                                                          | 74  |
| Tabulka 17: Průměrná teplota vzduchu a průměrný úhrn srážek .....                                                                                                                                    | 76  |
| Tabulka 18: Imisní limity znečišťujících látek vyhlášené pro ochranu lidí a imisní koncentrace znečišťujících látek v ovzduší v zájmovém území .....                                                 | 78  |
| Tabulka 19: Imisní limity znečišťujících látek v částicích PM <sub>10</sub> vyhlášené pro ochranu lidí a imisní koncentrace znečišťujících látek v částicích PM <sub>10</sub> v zájmovém území ..... | 79  |
| Tabulka 20: Evidované jímací objekty podzemních vod .....                                                                                                                                            | 82  |
| Tabulka 21: Přehled dotčených BPEJ .....                                                                                                                                                             | 85  |
| Tabulka 22: Kategorizace fauny z hlediska nároků na migrační opatření .....                                                                                                                          | 102 |
| Tabulka 23: Informace o EVL v okolí přeložky .....                                                                                                                                                   | 106 |
| Tabulka 24: Příspěvky k imisním koncentracím (µg/m <sup>3</sup> , u benzo(a)pyrenu ng/m <sup>3</sup> ) - aktivní varianta .....                                                                      | 122 |
| Tabulka 25: Příspěvky k imisním koncentracím (µg/m <sup>3</sup> , u benzo(a)pyrenu ng/m <sup>3</sup> ) – nulová varianta .....                                                                       | 122 |
| Tabulka 26: Odhad zdravotního rizika (ukazatel atributivního rizika za 1 rok pro 100 exponovaných obyvatel) pro kombinované působení PM <sub>2,5</sub> a NO <sub>2</sub> .....                       | 126 |
| Tabulka 27: Typy vlivů záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví .....                                                                                                                                 | 130 |
| Tabulka 28: Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin .....                                                                                                                                   | 132 |
| Tabulka 29: Krátkodobé koncentrace sledovaných škodlivin .....                                                                                                                                       | 132 |
| Tabulka 30: Typy vlivů záměru na ovzduší a klima .....                                                                                                                                               | 133 |
| Tabulka 31: shrnutí vlivů záměru na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky .....                                                                                     | 136 |
| Tabulka 32: Navýšení průměrné roční koncentrace Cl <sup>-</sup> v křížených vodních tocích .....                                                                                                     | 138 |
| Tabulka 33: Typy vlivů záměru na povrchové a podzemní vody .....                                                                                                                                     | 140 |
| Tabulka 34: Zábory zemědělské půdy (ZPF) .....                                                                                                                                                       | 140 |
| Tabulka 35: Typy vlivů záměru na ZPF a PUPFL .....                                                                                                                                                   | 141 |
| Tabulka 36: Typy vlivů záměru na přírodní zdroje .....                                                                                                                                               | 142 |
| Tabulka 37: navržené mostní objekty .....                                                                                                                                                            | 151 |
| Tabulka 38: Typy vlivů záměru na faunu, flóru a ekosystémy .....                                                                                                                                     | 155 |
| Tabulka 39: Shrnutí vlivů na zákonná kritéria krajinného rázu .....                                                                                                                                  | 158 |
| Tabulka 40: Typy vlivů záměru na krajinu a její ekologické funkce .....                                                                                                                              | 161 |
| Tabulka 41: Typy vlivů záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví .....                                                                                                                            | 162 |
| Tabulka 42: Přehled záměrů s možnými kumulativními vlivy .....                                                                                                                                       | 163 |
| Tabulka 43: Souhrnná tabulka typů vlivů záměru na jednotlivé posuzované složky životního prostředí: .....                                                                                            | 167 |
| Tabulka 44: Vyhodnocení vlivu z hlediska velikosti a významnosti: .....                                                                                                                              | 167 |
| Tabulka 45: Porovnání variant .....                                                                                                                                                                  | 185 |

**Seznam použitých zkratk:**

|                   |                                                      |
|-------------------|------------------------------------------------------|
| AOPK              | Agentura ochrany přírody a krajiny ČR                |
| AVIF              | Faunistická databáze České společnosti ornitologické |
| BPEJ              | Bonitované půdně ekologické jednotky                 |
| ČHMÚ              | Český hydrometeorologický ústav                      |
| ČSÚ               | Český statistický úřad                               |
| DMK               | Dálkový migrační koridor                             |
| DoKP              | Dotčený krajinný prostor                             |
| EIA               | Hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí          |
| EVL               | Evropsky významná lokalita                           |
| FVE               | Fotovoltaická elektrárna                             |
| HPJ               | Hlavní půdní jednotka                                |
| CHOPAV            | Chráněná oblast přirozené akumulace vod              |
| k.ú.              | Katastrální území                                    |
| LBC               | Lokální biocentrum                                   |
| LBK               | Lokální biokoridor                                   |
| MÚK               | Mimoúrovňová křižovatka                              |
| MŽP               | Ministerstvo životního prostředí                     |
| NDOP              | Nálezová databáze ochrany přírody                    |
| O                 | Ohrožený druh                                        |
| PAU               | Polyaromatické uhlovodíky                            |
| PHS               | Protihluková stěna                                   |
| PM <sub>10</sub>  | Prachové částice menší než 10µm                      |
| PM <sub>2,5</sub> | Prachové částice menší než 2,5µm                     |
| PO                | Ptačí oblast                                         |
| PP                | Přírodní památka                                     |
| PPk               | Přírodní park                                        |
| PUPFL             | Pozemky určené k plnění funkcí lesa                  |
| Q100              | Záplavové území při 100leté vodě                     |
| RBK               | Regionální biokoridor                                |
| SFDI              | Státní fond dopravní infrastruktury                  |
| SZÚ               | Státní zdravotní ústav                               |
| TO                | Třída ochrany                                        |
| TP                | Technické podmínky                                   |
| ÚAN               | Území s archeologickými nálezy                       |
| ÚAP               | Územně analytické podklady                           |
| ÚP                | Územní plán                                          |
| ÚPD               | Územně plánovací dokumentace                         |
| ÚSES              | Územní systém ekologické stability                   |
| VB                | Výpočtový bod                                        |
| VKP               | Významný krajinný prvek                              |
| WHO               | Světová zdravotnická organizace                      |
| ZCHD              | Zvláště chráněný druh                                |
| ZCHÚ              | Zvláště chráněná území                               |
| ZOV               | Zásady organizace výstavby                           |
| ZPF               | Zemědělský půdní fond                                |
| ZÚR JCK           | Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje            |
| ŽP                | Životní prostředí                                    |

## ÚVOD

Pro posuzovaný záměr „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ bylo zpracováno oznámení dle § 6 a proběhlo zjišťovací řízení dle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Oznámení zpracovala společnost EIA SERVIS s.r.o. (Mgr. Pavla Dušková) v listopad 2024. Zjišťovací řízení zahájil příslušný úřad Krajský úřad – Jihočeský kraj 20.12.2024, ukončeno bylo 31.1.2025 písemným závěrem č.j. KUJCK 13050/2025 (Příloha č. 10). Závěr zjišťovacího řízení je následující:

*Na základě provedeného zjišťovacího řízení podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu, s přihlédnutím k obdržným vyjádřením dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních orgánů a veřejnosti, k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, příslušný úřad podle § 7 odst. 5 zákona došel k závěru, že záměr*

***„I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“***

***může mít významný vliv na životní prostředí a bude dále posouzen podle zákona.***

*Oznamovatel předloží k projednání dokumentaci vlivů na životní prostředí ve smyslu § 8 zákona, zpracovanou podle přílohy č. 4 k zákonu. Dokumentace se zpracovává se zohledněním současného stavu poznatků a metod posuzování a případných výsledků jiných environmentálních hodnocení podle zvláštních předpisů. Dokumentaci je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:*

- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na povrchové a podzemní vody*
- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na zemědělský půdní fond*
- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na akustickou situaci v obci Meziříčí a Drhovice*
- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na chráněné ložiskové území Meziříčí*
- *podrobněji odůvodnit volbu posuzované varianty a jejího technického provedení*
- *dále je potřeba v dokumentaci zohlednit či vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních. V této souvislosti by bylo vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány*

### Vypořádání požadavků uvedených v závěru zjišťovacího řízení

- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na povrchové a podzemní vody*

Vypořádání

Problematika je řešena v kapitole dokumentace EIA *D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody*. Opatření k minimalizaci negativních vlivů na povrchové a podzemní vody jsou uvedena v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na zemědělský půdní fond*

Vypořádání

Problematika je řešena v kapitole dokumentace EIA *D.I.5. Vlivy na půdy*. Opatření k minimalizaci negativních vlivů na půdy jsou uvedena v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na akustickou situaci v obci Meziříčí a Drhovice*

Vypořádání

Součástí předkládané dokumentace je aktualizovaná Hluková studie, kterou zpracoval Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o. Výsledky hlukové studie jsou shrnuty v kapitole *B.III.4 Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)*, celá studie je uvedena v příloze č. 3.

- *rozpracovat, dovyhodnotit či podrobněji odůvodnit vlivy na chráněné ložiskové území Meziříčí*

Vypořádání

Problematika je řešena v kapitole dokumentace EIA *C.2.5 Přírodní zdroje, D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje*. Ohledně okrajového zásahu na ložisko cihlářských surovin „Meziříčí“ si investor Ředitelství silnic a dálnic s. p. Správa České Budějovice vyžádal vyjádření Obvodního báňského úřadu pro území krajů Plzeňského a Jihočeského (OBÚ) z hlediska ochrany nerostného bohatství. Z vyjádření OBÚ vyplývá, že přeložku v předložené trase lze realizovat. OBÚ v rámci navazujících řízení stanoví podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby.

- *podrobněji odůvodnit volbu posuzované varianty a jejího technického provedení*

**Vypořádání**

Odůvodnění zvolené varianty je uvedeno v kapitole *B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.*

- *Dále je potřeba v dokumentaci zohlednit či vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních. V této souvislosti by bylo vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.*

**Vypořádání**

V následujícím textu je provedeno zohlednění či vypořádání všech požadavků na doplnění, připomínek a podmínek, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

**Vyjádření dotčených orgánů**

**Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, vyjádření č. j.: KHSJC 40213/2024/HOK JH-TA ze dne 31. 12.2024**

s dokumentací I/19 Drhovice – Tábor, přeložka – oznámení záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů, předloženou v rámci zjišťovacího řízení orgánu ochrany veřejného zdraví dne 20. 12. 2024 Krajským úřadem – Jihočeský kraj, Odborem životního prostředí, zemědělství a lesnictví, Oddělením IPPC a EIA, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

**s e s o u h l á s í.**

Na základě výše uvedeného nepovažuje orgán ochrany veřejného zdraví za nutné v posuzování vlivů záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ na životní prostředí dále pokračovat.

**Vypořádání**

Vyjádření KHS JČK je bez připomínek a požadavků.

**Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, č. j.: METAB 66720/2024/OŽP/Maš, vyjádření ze dne 17. 1. 2025**

**Ochrana přírody a krajiny**

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., v platném znění („zákon“), sdělujeme k předložené dokumentaci následující:

Z hlediska zákonem chráněných zájmů považujeme další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, za vhodné. V rámci posuzování doporučujeme věnovat zvýšenou pozornost zejména ovlivnění krajinného rázu, problematice fragmentace a migrační propustnosti území.

Vzhledem ke skutečnosti, že realizace záměru vyžaduje výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů, **je příslušným orgánem ochrany přírody v řešené věci Krajský úřad – Jihočeský kraj.**

**Zemědělský půdní fond (ZPF)**

Z předložené dokumentace k vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení je zřejmé, že stavbou „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“, budou dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu dle § 1 odst. 2 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

Dle § 17a odst. c) zákona je dotčeným správním úřadem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, mají-li být dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu o výměře větší než 1 ha, Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, České Budějovice.

**Ochrana prostředí****odpady**

Z hlediska nakládání s odpady stanoveným platným právním předpisem, kterým je zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, k výše uvedenému záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ nepovažujeme za nutné, předmětný záměr dále posuzovat podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

**Lesní hospodářství**

Z předložené dokumentace k zahájení zjišťovacího řízení pro záměr „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ je zřejmé, že v případě dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa, resp. jejich ochranného pásma je třeba dodržet lesní zákon. Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění, nemá proto orgán státní správy lesů k zahájení zjišťovacího řízení pro záměr „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ žádné připomínky. V případě jednotlivých dílčích záměrů, bude postupováno podle dílčí projektové dokumentace. Orgán státní správy lesů rovněž nepovažuje za nutné, předmětnou koncepci dále posuzovat podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

**ochrana ovzduší**

Z hlediska § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší nemáme k záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ žádné připomínky.

**Vodní hospodářství**

Z hlediska zájmů chráněných ustanoveními zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů, k výše uvedenému záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ nepovažujeme za nutné, předmětný záměr dále posuzovat podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

**Vypořádání**

Vyjádření Městského úřadu Tábor, odboru životního prostředí je bez připomínek a požadavků.

**Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení ochrany přírody, ZPF, SEA a CITES, č. j.: KUJCK 8096/2025, vyjádření ze dne 17. 1. 2025**

Podle hodnocení podle ust. § 67, které je součástí dokumentace, se v místě stavby vyskytují zvláště chráněné druhy živočichů. Proto je nutné požádat o vydání výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů ve smyslu ust. § 56 zákona, a to v dostatečném předstihu před vydáním stavebního povolení.

**Vypořádání**

V rámci biologického průzkumu byli nalezeni v zájmovém území zvláště chránění živočichové a je doporučeno požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Pokud další příprava záměru přesáhne 2 roky, pak je nezbytné biologický průzkum ve vegetačním období před zahájením stavby aktualizovat.

Migrační prostupnost stavby je zajištěna 4 mostními objekty, jejichž navržené rozměry nejsou dostatečné. Proto požadujeme respektovat rozměry navržené v rámci biologického hodnocení, a požadované rovněž AOPK ČR, a to:

Most v km. 1,25 přes Pilský potok s místní komunikací: ponechat alespoň jedno mostní pole o čisté průchozí šířce 10 m k migraci živočichů

Most v km 2,5 přes Vlášnický potok a místní komunikaci – pro zachování přírodních hodnot nivy přemostit celé údolí mostním objektem o délce 200 m, v migračních polích dodržet čistou průchozí výšku 10 m

Most v km 3,0 přes Pasecký potok – most koncipovat jako vícepolový rámový most o minimální délce 70-80m a průchozí výšce v migračních polích min. 5 m

Most v km. 4,2 přes Raštský potok – koncipovat jako vícepolový rámový most o minimální délce 70-80m a průchozí výšce v migračních polích min. 5 m

**Vypořádání**

Součástí Hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je vyhodnocení migrační prostupnosti stavby. Jsou doporučeny minimální parametry mostních objektů a jsou uvedeny požadavky na počet a podobu propustků. Doporučení jsou převzata do návrhu minimalizačních opatření uvedených v kapitole *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

V trase je dále 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 kolmými 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.

**Vypořádání**

Součástí hodnocení vlivů dle §67 zákona č. 114/1992 Sb. (Příloha č. 7) je vyhodnocení migrační prostupnosti, z kterého vyplynul požadavek na umístění rámových propustků v km 4,0-7,2. Požadavky na mostní objekty a propustky jsou

součástí opatření k minimalizaci negativních vlivů a je uveden v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

S ohledem na výskyt obojživelníků v trase záměru je nutné do aktualizace biologického hodnocení před zahájením stavby (případně samostatně) zapracovat 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.

#### Vypořádání

Požadavky byly zahrnuty do návrhu opatření k minimalizaci negativních vlivů, který je uveden v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

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 nornou stěnou do prostoru migračních objektů, horské vpusti a revizní šachty musí mít kompaktní poklopy 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

Požadavky byly zahrnuty do návrhu opatření k minimalizaci negativních vlivů, který je uveden v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

**Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení ochrany ovzduší a nakládání s odpady, č. j.: KUJCK 6161/2025, vyjádření ze dne 15. 1. 2025**

Na základě posouzení podkladů v oznámení nemáme k záměru zásadní připomínky. Podmínky pro povolení záměru pozemní komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. Třídy v zastavěném území obce, budou stanoveny v jednotném enviromentálním stanovisku. (Zákon č. 148/2023 Sb., o jednotném enviromentálním stanovisku). Které nahrazuje mimo jiné i závazné stanovisko k povolení záměru pozemní komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. Třídy v zastavěném území obce (Zákon č. 201/2012 o ochraně ovzduší, § 11 odst. 2 písm. d).

#### Vypořádání

Vyjádření KÚ JČK, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení ochrany ovzduší a nakládání s odpady je bez připomínek a požadavků.

**Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy, č. j.: 260/JC/25, vyjádření ze dne 17. 1. 2025**

Velice významným faktorem, který ovlivňuje funkčnost migračních objektů je územní plánování. **Je nezbytné zabezpečit, aby okolí migračních objektů zůstalo nezastavěné**, a tím nedošlo k znehodnocení nemalých finančních prostředků vynaložených na speciální migrační objekty.

**Vypořádání**

Tento požadavek lze v rámci procesu EIA pouze obtížně uplatnit. Investor nemá možnosti, jak ovlivnit pozemky navazující na vlastní stavbu, které nemá ve svém vlastnictví. Do návrhu opatření byl zařazen následující požadavek:

- podmostí musí navazovat na okolní biotop, nepřijatelné je umisťování stavebních objektů, které by omezovaly migrační profil mostního objektu.

**1. Mostní objekty**

V trase jsou navrženy 4 migrační mostní objekty.

**Mostní objekt 1 v km 1,25 přes Pilský potok a místní komunikaci**

V technické studii je navržen vícepólový rámový most. Je nezbytné, aby alespoň jedno mostní pole o čisté průchozí šířce 10 m bylo určeno k migraci živočichů. V tomto poli může být převeden Pilský potok. Migrační pole doporučujeme umístit na pravý břeh potoka z důvodu odclonění od místní komunikace.

**Mostní objekt 2 v km 2,5 přes Vlášnický potok a místní komunikaci**

Celá přeložka I/19 prochází téměř v celé své délce po orné půdě. Pouze ve čtyřech místech překonává široké údolní nivy. Je zcela nezbytné celé nivy překonat mostními objekty, nejen z důvodu migrace živočichů, ale i z hlediska významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a nezanedbatelné krajinářské hodnotě.

**Je nezbytné přemostit celé údolí mostním objektem o délce 200 m a v migračních polích dodržet minimální čistou průchozí výšku 5 m.**

**Mostní objekt 3 v km 3,0 přes Pasecký potok**

Technická studie zde navrhla přesýpaný klenbový most o šířce na dolní základně 20 m. **S tímto návrhem nesouhlasíme.** Klenbový most není vhodný pro migraci živočichů s ohledem na snížené světelné podmínky v podmostí a nízkou průchozí výšku. Dále by došlo k zasypání údolní nivy a celého údolí. **Navrhujeme zde vybudovat vícepólový rámový most o minimální délce 70-80 m a průchozí výšce v migračních polích min. 5 m.**

**Mostní objekt 4 v km 4,2 přes Raštský potok**

Technická studie zde navrhla přesýpaný klenbový most o dvou klenbách 2 x 15 m. **S tímto návrhem nesouhlasíme.** Klenbový most není vhodný pro migraci živočichů s ohledem na snížené světelné podmínky v podmostí a nízkou průchozí výšku. Dále by došlo k zasypání údolní nivy a celého údolí. **Navrhujeme zde vybudovat vícepólový rámový most o minimální délce 70-80 m a průchozí výšce v migračních polích min. 5 m.**

**Vypořádání**

Z hodnocení vlivů dle §67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 7) vyplynul požadavek na následující rozměry mostních objektů:

MO 1 v km 1,25 (most přes Pilský potok a místní komunikaci) – mostní objekt navrhnout tak, aby jedno pole bylo vymezeno pouze pro migrace zvířat kategorie B. Migrační profil navrhnout a realizovat tak, aby využíval přirozenou nivu vodního toku a současně zajišťoval vlastní migrační prostor o šířce na terénu minimálně 10 m a čisté podchozí výšce 4 m. Z důvodu odclonění suché části migračního profilu od místní komunikace tento prostor přednostně vymezit na pravém břehu potoka.

MO 2 v km 2,5 (most přes Vlášnický potok a místní komunikaci) - realizovat vícepolový most s orientační délkou podmostí cca 160 m. V migračním profilu zajistit průchozí výšku minimálně 6 m.

MO 3 v km 3,0 (most přes Pasecký potok) – realizovat vícepolový most s orientační délkou podmostí cca 50 – 80 metrů. Nejméně pro polovinu délky přemostění zajistit světlou podchozí výšku 7 m.

MO 4 v km 4,2 (most přes Rašský potok) - realizovat vícepolový most s orientační délkou podmostí cca 80 metrů a se světlou podchozí výškou minimálně 5 m.

V rámci dokumentace EIA bylo provedeno prověření realizovatelnosti MO 2 s délkou 200 m. Z výsledků prověření vyplývá realizovatelná délka přemostění cca 160 m. Při dalším zvětšení MO by již bylo potřeba výrazně zvýšit niveletu komunikace, a to není vhodné s ohledem na očekávatelné následné navýšení hlukového zatížení blízkých objektů. Délka MO 2 160 m je v souladu s metodickou příručkou AOPK Doprava a ochrana fauny v České republice z roku 2020.

**Podmostí** mimo koryto vodního toku a opevněné mostní pilíře je nezbytné řešit jako zemní nezpevněné. 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 nebo mělké lichoběžníkovité profily s max. sklonem svahů 1:2,5 a délkou svahu do cca 1 m. Do podmostí nemají být umístovány další migrační překážky, jako jsou svodidla, zábradlí. Již převáděné polní cesty, komunikace, vodní toky a celá síť odvodňovacích příkopů omezuje průchozí prostor v podmostí.

#### Vypořádání

Požadavky na podmostí jsou součástí opatření k minimalizaci negativních vlivů, které jsou uvedeny v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

#### **Doporučení pro další stupně PD:**

**1.Skrývky** horní zemní vrstvy v trvalém i dočasném záboru budou realizovány pouze v období **od poloviny září do konce března.**

#### Vypořádání

Opatření na realizaci skrývkových prací v mimohnízdním období ptáků (1.9.-15.3.) je uvedeno v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

**2. Před započítím skrývek musí být instalovány dočasné zábrany proti vnikání obojživelníků na staveniště.** Pokud skrývky začnou od poloviny září do poloviny listopadu, je nezbytné instalovat dočasné zábrany před jejich započítím, protože probíhá podzimní migrace obojživelníků na zimoviště. Pokud se začne skrývat až v období od poloviny listopadu, nemusí být dočasné zábrany instalovány před jejich započítím, protože migrace obojživelníků neprobíhá. Často je i zamrzlá půda, takže by se dočasné zábrany problematicky instalovaly. Nejpozdější termín instalace dočasných zábran před jarní migrací je konec února.

#### Vypořádání

Do návrhu opatření byl zařazen následující požadavek:

- Aktualizovaný biologický průzkum před zahájením stavby bude obsahovat následující opatření pro minimalizaci vlivů na obojživelníky a plazy:
  - Stanovení rozsahu a typu (odchytové/bezodchytové) dočasných bariér pro migrující obojživelníky (a další drobné obratlovce) včetně určení termínů, kdy je nutné zábrany ve vztahu k předpokládanému harmonogramu stavby (zahájení skrývek a zemních prací) realizovat.
  - Návrh rozsahu dočasných bariér bude zpracován ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny. Skutečný rozsah a umístění dočasných zábran na staveništi bude proveden ve spolupráci s odborně způsobilou osobou vykonávající funkci ekodozoru stavby.

**3. Návrh lokalizace a délek dočasných zábran v mapových podkladech bude součástí biologického hodnocení.** Po schválení tohoto návrhu správním orgánem, bude návrh součástí dokumentace stavby. Aktualizovaný návrh lokalizace dočasných zábran nesmí být starší než jeden rok před vypsáním výběrového řízení na zhotovitele stavby. Dočasné zábrany budou rozděleny na odchytové a bezodchytové. U odchytových je potřeba v průběhu celé migrační sezóny (včetně podzimní) každodenní přítomnost obsluhujících osob, které budou provádět transfer živočichů na schválené náhradní lokality mimo trvalý i dočasný zábor stavby.

Za správnou lokalizaci, realizaci a údržbu plně funkčních dočasných zábran v celém rozsahu a po dobu trvání stavby, včetně transferu živočichů do předem schválených náhradních biotopů odpovídá odborně způsobilá osoba (případně firma), která bude disponovat platným rozhodnutím o povolení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů podle ust. § 56 zákona o ochraně přírody, pro manipulaci s jedinci zvláště chráněných druhů v rámci provádění záchranných přenosů, vydaným Krajským úřadem Jihočeský kraj a platným pro území Jihočeského kraje. Tato osoba musí mít zkušenost s instalací migračních zábran a transfery na liniových stavbách většího rozsahu.

#### Vypořádání

Do návrhu minimalizačních opatření byl zařazen následující požadavek:

- Aktualizovaný biologický průzkum před zahájením stavby bude obsahovat následující opatření pro minimalizaci vlivů na obojživelníky a plazy:
  - Stanovení rozsahu a typu (odchytové/bezodchytové) dočasných bariér pro migrující obojživelníky (a další drobné obratlovce) včetně určení termínů, kdy je nutné zábrany ve vztahu k předpokládanému harmonogramu stavby (zahájení skrývek a zemních prací) realizovat.
  - Návrh rozsahu dočasných bariér bude zpracován ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny. Skutečný rozsah a umístění dočasných zábran na staveništi bude proveden ve spolupráci s odborně způsobilou osobou vykonávající funkci ekodozoru stavby.

4. Je nezbytné v průběhu výstavby zabezpečit **protierozní opatření**, splachů zeminy do vodních toků pomocí filtračních hrází ze sypaného kamene různých frakcí (od velkých po drobnější kameny) a na ně navazujících sedimentačních nádrží, z kterých se pravidelně splavený sediment odváží.

#### Vypořádání

Do návrhu minimalizačních opatření byl zařazen následující požadavek:

- Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek (prostorů) v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku srážkových vod ze staveniště. Umístění sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.

5. 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 štěrku (ne hladkou asfaltovou vrstvu). 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. Tyto podmínky platí i pro odvodňovací příkopy ze silnic II. a III. třídy.

#### Vypořádání

Požadavky na podmostí jsou součástí opatření k minimalizaci negativních vlivů, které jsou uvedeny v kapitole dokumentace EIA *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ...*

6. K migraci živočichů jsou vhodné **rámové propustky** (trubní jsou zcela nevhodné) o 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. Doporučujeme 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 jímek, sítě svodnic, navazujících neprostupných šikmin koryta vodoteče. Musí být prostupné celé okolí nejen podmostí propustků.

Břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (tam kde nelze vytvořit pozvolný jednotný svah při vstupu a výstupu z propustku) nesmí přesáhnout 10 cm.

**Pokud bude možné instalovat propustek o max. výšce 1 m a méně. Opět je vhodný rámový propustek, ale bez migrační bermy.** Zde by nebylo možné bermu vytvořit a je zcela zásadní dosáhnout v propustku co nejlepších světelných podmínek.

#### Vypořádání

Součástí návrhu minimalizačních opatření jsou následující požadavky na propustky:

- Propustky doporučujeme obecně řešit se zřetelem na následující:
  - zajistit přirozené navádění živočichů do propustků
  - rámový propustek pod posuzovanou přeložkou musí navazovat na odpovídající propustek případně paralelně vedoucí komunikace
  - zajistit minimální světlost výšku propustku pod silnicí o velikosti 1 m. Pokud je to možné, osadit daný profil rámovým propustkem optimálně 2 x 2 m nebo větším.
  - pokud propustkem neprochází trvalá vodoteč nemusí zde být za předpokladu rovného dna vytvořena migrační berma
  - koryto umístit k jedné straně propustku a vytvořit co nejširší jednostrannou migrační bermu
  - u rámových propustků lze souhlasit se stabilizací suchých průchozích lavic kamenem do betonu tak, aby jednotlivé kameny 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 jímek, sítě svodnic, navazujících neprostupných šikmin koryta vodoteče.
  - migrační prostupnost zajistit i v prostorech navazujících na podmostí propustků
  - břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (tam kde nelze vytvořit pozvolný jednotný svah při vstupu a výstupu z propustku) nesmí přesáhnout 10 cm.

**8. U vodního toku**, který prochází pod mostem, není problém koryto zpevnit kamenem do betonu nebo kamennou rovinou na sucho, ale pouze na břehovou hranu. Opevnění koryta toku kamenem do betonu je možné také u mostních pilířů, kde by mohlo dojít k narušení jejich statiky. Na zbývajících úsecích je možné stabilizovat koryto kamenným záhozem. Na toku, který prochází mimo liniovou stavbu je vhodné koryto nechat zemní nezpevněné s částečnou stabilizací dna kamenným záhozem, břehy je možné osít nebo ponechat přirozenému sukcesnímu procesu. Při výstavbě nové liniové stavby a to zejména v místě migračního objektu pro živočichy je nezbytné vytvořit naváděcí biokoridory, ke kterým patří i vodní toky. Betonové uniformní koryta vodotečí určitě atraktivitu prostředí nezvýší. Betonové prahy na začátku a na konci úpravy toku jsou nevhodné. Vhodnější jsou kamenné prahy zapuštěné do dna o maximální výšce 20 cm, aby netvořily migrační překážku pro ryby. Břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (nelze vytvořit pozvolný jednotný svah) nesmí přesáhnout 10 cm.

### Vypořádání

Součástí návrhu minimalizačních opatření jsou následující požadavky na případné úpravy křížených vodních toků:

- Úpravy křížených vodních toků realizovat se zřetelem na následující podmínky:
  - případné výškové stupně v upravovaném vodním toku nebudou vyšší než 10 cm
  - v upravované části ani v místě napojení upravovaného úseku toku na původní koryto nesmí vzniknout prohlubně či jámy s kolmými stěnami
  - rozsah úprav minimalizovat ideálně pouze na provedení vodního toku v podmostí; v případě nutného zásahu i mimo těleso silnice minimalizovat zásah do neupravovaných částí koryta nebo nivy potoka
  - vlastní koryto toku v podmostí lze zpevnit kamennou rovinou nebo kamenem do betonu maximálně však na břehovou hranu.
  - koryto upravovaného vodního toku mimo těleso silnice doporučujeme ponechat zemní nezpevněné, případně s částečnou stabilizací dna kamenným záhozem, břehy lze osít nebo ponechat přirozenému zarůstání
  - v rámci navrhovaných zásahů v korytech a nivách dotčených toků minimalizovat zásahy do břehových porostů

## 9. Odvodnění silnice

**V dalším stupni PD při řešení odvodnění silnice nesmí být navrženy kalové jímky s nornou stěnou.**

Jedná se o betonové jímky s kolmými stěnami s překryvem kovovou mříží. Jímky jsou umístěny v úrovni terénu, aby do nich mohla vtékat voda a zachycovat uniklé ropné látky. **S instalací kalových jímek s nornou stěnou naprosto nesouhlasíme**, protože jsou to pasti pro drobné živočichy, zejména obojživelníky. Je zcela nezbytné navrhnout jiné technické řešení k zachycování ropných či jiných škodlivých látek. I když jsou jímky umístěny za mostními kužely a z boků propustků, jsou stále v migračních trasách vedoucích do podmostí mostů a propustků, čímž jejich funkčnost zcela potlačují a stávají se pastí pro zvláště chráněné živočichy. Migrace neprobíhá pouze kolmo na podmostí a propustky, ale živočichové se pohybují podél liniové stavby až do migračního objektu. U kalových jímek, které mají hloubku 2 m, **není řešením výlezová rampa, protože mladá vývojová stadia obojživelníků takovou délku a převýšení nezvládnou a v jímce uhynou**. Řešením je otevřený technický objekt, který bude mít max. hloubku do 1 m a celá jedna strana bude svahována max. 1:2 s hrubým povrchem.

**Náhradním řešením jsou otevřené zpevněné patní příkopy s nornou stěnou. Tyto příkopy budou umístěny za mostní šikminy a čela propustků tak, aby neležely přímo v migrační cestě pro živočichy.**

Kalové jímky jsou zcela neefektivní i z hlediska zachytávání ropných splavenin. Silnice I. tříd nemají přístupové komunikace, takže čištění jímek je problematické. Dále budou horní mříže velice rychle zaneseny trávou, větvemi, odpadky a vyžadovaly by častou údržbu. Drobné úniky ropných látek velice dobře zachytí zatravněné příkopy. Jímky tohoto typu nelze budovat u každé drobné vodoteče či meliorace. Při havárii a úniku ropných látek z celé cisterny stejně kalová jímka nebude objemově stačit.

**Jímky, vývařiště a další technické objekty s kolmými stěnami o max. hloubce do 1 m musí být ošetřeny výstupní rampou pro obojživelníky a drobné živočichy vytvořenou vybetonováním jedné strany v mírnějším sklonu min. 1:2 s hrubým povrchem.**

**Veškeré horské vpusti a revizní šachty musí mít také kompaktní poklopy bez děr, aby do nich nepadali drobní živočichové.**

**Odvodňovací příkopy silničního tělesa** je nezbytné vybudovat jako mělké průlehy s krátkými svahy, a to zejména u migračních objektů (mosty, propustky) s ohledem na migraci živočichů. Příkopy většinou příčně protínají celý migrační profil. Z výše uvedeného důvodu je nezbytné zachovat migrační prostupnost v celé šíři mostních objektů. Žlabovky o šířce 0,50 - 0,60 m ve dně příkopů jsou vyhovujícím řešením. Svahy příkopů musí být nezpevněné travní.

### Vypořádání

Do návrhu minimalizačních opatření byly zařazeny následující požadavky:

- Případné jímky nebo retenční nádrže (pokud nejsou podzemní a pochozí) umístit mimo migrační profily (mimo mostní objekty, příp. propustky) tak, aby nezmenšovaly průchozí prostor. Preferovat nádrže s břehy přírodního nebo přírodě blízkého charakteru.
- Případné jímky, vývařiště, retenční nádrže a jiná místa pro akumulaci vody vybudovat tak, aby v nich nedocházelo k úhynům obojživelníků. To znamená řešit tyto prostory jako zcela kryté nebo umožnit drobným živočichům opuštění nádrže vybudováním pásma se sklonem 1:4 – 1:6.

### 10. Svodidla

Je zcela nezbytné v dalším stupni PD maximálně redukovat návrhy svodidel. Pokud se nejedná o plně oplocené dálnice, musí být silnice I., II., III. tříd částečně průchozí pro živočichy i horem. Nelze celou krajinu migračně uzavřít.

#### Vypořádání

Do návrhu minimalizačních opatření byl zařazen následující požadavek:

- Z důvodu zajištění migrační prostupnosti komunikace v rámci dokumentace pro povolení stavby navrhnout svodidla pouze v nezbytné míře.

## Dotčené územní samosprávné celky

### Obec Drhovice, vyjádření ze dne 16. 1. 2025

Obec Drhovice **souhlasí** s připravovaným záměrem výstavby přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor v délce cca 7,3 km v návrhové kategorii S11,5/90 (dvoupruhová komunikace, směrově nerozdělená), tak jak je popsán v „Oznámení záměru“ včetně jeho příloh **za těchto připomínek:**

#### 1. MÚK Drhovice

Obec Drhovice se jednoznačně přiklání k variantě okružní křižovatky.

Důvodem tohoto požadavku je vliv MÚK na podzemní a povrchové vody, krajinu a krajinný ráz.

#### Vypořádání

V rámci předkládaného hodnocení byly obě varianty napojení přeložky na stávající silnici I/19 u Drhovic vyhodnoceny jako přijatelné. Ani jedna nevykazuje potenciálně významné negativní vlivy na životní prostředí. Podrobné hodnocení je uvedeno v kapitole E. *Porovnání variant řešeného záměru.*

#### 2. Hluk – protihluková stěna

Obec souhlasí s výstavbu protihlukové stěny. O jejích parametrech bychom však chtěli dále jednat. Týká se to například objektu **jiná stavba na pozemku p.č. 79** (kú. Drhovice – areál bývalých kasáren).

#### Vypořádání

V rámci hlukové studie byla navržena protihluková stěna o délce 235 m a výšce 3 m, která zajistí dodržení hlukových limitů na začátku obce Drhovice. Z hlediska hlukové zátěže nebyly stanoveny další chráněné prostory, které by vyžadovaly realizaci protihlukových stěn. Požadavky obce na clonící prvky podél nové komunikace budou řešeny v dalších fázích projekční přípravy.

### 3. Hydrogeologické posouzení

Obec požaduje, aby včetně již uvedených nemovitostí byl tento průzkum rozšířen o námi určené nemovitosti. Požadujeme, aby před zahájením a po ukončení stavby byl proveden **monitoring** podzemních vod.

Obec požaduje, aby v další fázi projektové přípravy tj. v podrobném geotechnickém a hydrogeologickém průzkumu byl předložen návrh náhradního zásobení vodou stavbou dotčených nemovitostí.

Dále obec požaduje zpracování a předložení posouzení vlivu chemického ošetření projektované komunikace na kvalitu vody v povrchových tocích.

Upozorňujeme, že výstavba přeložky v kú. Drhovice bude prováděna na pozemcích, které jsou ve Veřejném registru půdy (LPIS) označeny jako **meliorované pozemky**.

#### Vypořádání

Uvedené požadavky byly zahrnuty do návrhu minimalizačních opatření.

- V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum. V rámci průzkumu řešit následující problematiku:
  - Posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění individuálních zdrojů vody v zástavbě Drhovic severně od trasy v km 0,6 – 0,9, v chatové oblasti jižně od trasy v km 2,6 – 2,8, vrtané studny DB-3 jižně od trasy v km 1,3 a hřbitovní studny DB-8 severně od trasy v km 1,8.
  - Navrhnout monitoring podzemních vod před a v průběhu stavby, případně i náhradní zdroje vody. Rozsah monitoringu projednat s dotčenými obcemi.
  - Posoudit možnost ovlivnění dotace rybníčka v pramenní oblasti levostranného bezejmenného přítoku Paseckého potoka (jižně od trasy v km 3,25), v jehož infiltrační oblasti bude hlouben zářez.

Dle mapových údajů Zemědělské vodohospodářské správy přeložka nekříží meliorace. V případě, že dojde při realizaci stavby k přerušení melioračních potrubí, je povinností zhotovitele zajistit nápravu.

### 4. Lávka pro pěší

Obec souhlasí s vybudováním lávky pro pěší v 0,800 km, ale o jejích parametrech a podobě bychom rádi dále jednali.

#### Vypořádání

Tento požadavek nelze zajistit v rámci posouzení vlivů na životní prostředí. Obec bude účastníkem navazujících řízení, ve kterých lze požadavek uplatnit.

## Obec Meziříčí, vyjádření ze dne 16. 1. 2025

Na základě ankety mezi občany obce Meziříčí z roku 2022 nesouhlasí s výstavbou přeložky silnice I/19 v severní trase 98 % obyvatel, včetně zastupitelstva obce.

Z těchto důvodů uvádíme jednotlivé připomínky ke konkrétním oblastem životního prostředí, u kterých předpokládáme negativní vlivy záměru, viz. příloha.

## **1/ Hluk, imise a výškové vedení trasy kolem obce Meziříčí**

Výškové vedení trasy (podélný profil) komunikace byl ve studii v roce 2020 navržen tak, aby byla jízda po přeložce co nejkomfortnější. **Vzhledem k členitému stávajícímu terénu překonává přeložka údolí s Vlásenickým potokem ve výšce 7 až 11 m.** Vzhledem k charakteru místa (vodoteč, biokoridor, biocentrum) bylo rozhodnuto o vedení komunikace na mostě dlouhém zhruba 150 m. Bývalé zastupitelstvo obce Meziříčí žádalo o přehodnocení podélného profilu přeložky tak, aby byla komunikace vedena co možná nejnižší. Důvodem byla obava z nadměrného hluku.

V současné době je obec Meziříčí významně nedotčena provozem na stávající komunikaci I/19. Nicméně již někteří obyvatelé, zejména při jižním okraji obce, vnímají rušivý hluk ze silnice I/19 i v uzavřených prostorech v době nejvyššího provozu (cca 4-8 h ranní a 14-18h odpoledne). Předpokládáme tedy, že zatížení hlukem při provozu přeložky bude velmi zasahovat do životního prostoru všech obyvatel obce Meziříčí.

Tuto skutečnost potvrzuje i hluková studie firmy EIA Servis s.r.o.. Vliv hluku bude patrný v blízkosti obchvatu. Přivedením dopravy z centra obce do blízkosti dosud klidných oblastí (Meziříčí, rekreační oblast u Vlásenického potoka) dojde pro část obyvatel k vnímatelnému zhoršení akustické situace. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a z hlediska vlivu na hlukovou situaci dojde realizací záměru k přesunu významné části dopravy na novou komunikaci, což se příznivě projeví podél stávající silnice I/19 významným snížením hluku a snížením zdravotních rizik vyplývajících ze současné expozice imisemi a hlukem na zde žijící obyvatele. **Na druhou stranu bude část obyvatel v nové lokalitě vystavena zvýšeným imisím znečišťujících látek a hluku** (Mužík, 2024).

**V rámci dalších příprav žádáme provedení rozptylové studie a aktualizaci hlukové studie, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě.**

### Vypořádání

Požadavek na vedení trasy přeložky co nejnižší nad Vlásenickým potokem byl již během přípravy stavby vznesen. Ve studii v r. 2020 překonávala přeložka údolí Vlásenického potoka ve výšce 8 až 11 m. V rámci optimalizace zde byla výškově upravena niveleta hlavní trasy a tím došlo ke zkrácení estakády, a především k jejímu snížení vzhledem k oblasti kolem Vlásenického potoka, který překonává. Podélný profil je v těchto místech snížen zhruba o čtyři metry a přeložka je tudíž vedena ve výšce kolem 7 metrů. Pod mostním objektem je doplněna přeložka místní komunikace vedoucí z obce Dražice do Meziříčí, u které došlo k zahloubení cca o 2 m oproti původnímu stavu.

Realizace obchvatů vždy přináší zlepšení životního prostředí v dotčených obcích a zhoršení prostředí v okolí obchvatu. Toto zhoršení však nesmí být nad únosnou míru. Hluková zátěž nesmí být vyšší, než jsou hygienické limity, stejně tak množství znečišťujících látek v ovzduší nesmí přesahovat imisní limity. V rámci předkládané

dokumentace byly zpracovány akustická a rozptylová studie, které konstatují, že realizací přeložky nebudou v Meziříčí hlukové a imisní limity překračovány.

Z hlediska hlukového zatížení okolí přeložky je doporučeno v navazující přípravě (v dokumentaci pro povolení záměru) zpracovat aktualizaci hlukové studie, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě. Dále je doporučeno po realizaci záměru a uvedení přeložky do provozu provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél přeložky a v případě překročení limitu realizovat dodatečná protihluková opatření.

## **2/ Zábor půdy**

Záměr realizace přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor se nachází v k.ú. Drhovice, Meziříčí, Dražice u Tábora a Klokoty. **Záměr si vyžádá trvalý zábor cca 31,7 ha zemědělské půdy a 0,48 ha lesní půdy.**

Nejcennější půdy jsou zařazeny do I. a II. třídy ochrany. **Přeložka prochází převážně cennými půdami I. a II. třídy ochrany a to až z 86 %.** Výstavbou přeložky dojde také k dočasným záborům půdy během realizace stavby (plochy stavebních dvorů, skladovacích ploch pro materiály, deponie výkopového materiálu a ornice). Rozsah těchto dočasných záborů nebyl v současné fázi přípravy záměru stanoven.

Realizací záměru dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch a ke zrychlení odtoku srážkových vod z území. Zároveň bude docházet ke znečišťování okolních půd z použitých posypových materiálů během zimní údržby silnice.

**Z našeho hlediska je zábor půdy enormní a to i z pohledu tříd ochrany půdy. V současné době, na základě zjištěných skutečností o neaktualizaci vedení přeložky severní trasou, požadujeme prověření jiných variant řešení přeložky a aktualizaci celé studie.**

*Současná trasa vedení přeložky silnice I/19 vychází ze studie, která vznikla před více než 20-ti lety. Dle vyjádření firmy Pragoprojekt a.s. byly prověřovány i varianty severní a jižní. Od severní varianty bylo upuštěno, jako o nevyhovující a dále byla rozpracována pouze jižní varianta označená v původní studii jako varianta "F". V rámci projednávání bohužel vyjádřilo nesouhlas ministerstvo obrany (armáda) s touto variantou.*

*V současné době již v daném území armáda nemá tolik aktivit, nicméně dle vyjádření pana starosty z Dražic, plánuje tímto jižním směrem obec Dražice volnočasové a rekreační aktivity. Tudíž bylo opětovně vyhodnoceno, že jižní varianta není optimální. Zamítnutá jižní varianta je nicméně výrazně kratší a z našeho pohledu by nevyžadovala tak rozsáhlý zábor půdy. Zároveň by bylo všemi negativními vlivy ovlivněno ještě méně obyvatel než v případě současné severní varianty.*

### **Vypořádání**

Nejzávažnějším vlivem všech nových staveb je zábor jak zemědělské, tak lesní

půdy. Trvalý zábor půdy představuje dlouhodobý a trvalý negativní vliv. Navržená přeložka si vyžádá zábor 31,77 ha zemědělské půdy převážně v I. a II. třídě ochrany. Jedná se o významný negativní vliv, který prakticky nelze eliminovat. Doporučujeme minimalizovat zábory na nezbytnou míru.

Během přípravy záměru byly prověřovány další varianty směrového vedení přeložky I/19 v úseku Drhovice – Tábor, viz. kap. B.I.5. *Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant* ... Ministerstvo obrany zamítlo jižní varianty z důvodu ohrožení veřejného zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu.

### 3/ Ochranné pásmo ložisek nerostných surovin

V katastrálním území Meziříčí se nachází chráněné ložiskové území netěženého ložiska cihlářských surovin 22632000 Meziříčí. Severní část zářezu přeložky I/19 v km 2,76 zasahuje do jižního rohu chráněného ložiskového území. Výstavba přeložky, dle hydrogeologického posouzení (Homolka, 2024), nebude mít výstavba přeložky na ložisko podstatný vliv. **Na základě těchto skutečností žádáme o posouzení záměru Státní báňskou správou ČR.**

#### Vypořádání

Přeložka okrajově zasahuje na ložisko cihlářských surovin „Meziříčí“. Investor Ředitelství silnic a dálnic s. p. Správa České Budějovice si vyžádalo vyjádření Obvodního báňského úřadu pro území krajů Plzeňského a Jihočeského (OBÚ) z hlediska ochrany nerostného bohatství. Z vyjádření OBÚ vyplývá, že přeložku v předložené trase lze realizovat. OBÚ v rámci navazujících řízení stanoví podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby.

### 4/ Biologický průzkum

Realizací záměru dojde nepochybně k negativnímu ovlivnění fauny a flory v okolí výstavby a to i z hlediska migrace živočichů. **Na základě výše uvedených skutečností žádáme o opětovné provedení biologického průzkumu, doplnění entomologického průzkumu a provedení hodnocení vlivů zásahu na přírodu a krajinu podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.**

#### Vypořádání

V r. 2025 byl biologický průzkum včetně entomologického proveden. Průzkum je součástí Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které je uvedeno v příloze č. 7 předkládané dokumentace.

### 5/ Krajinný ráz

Každý dotčený krajinný prostor má své charakteristické rysy. Přestože je krajina v trase plánované přeložky zemědělsky intenzivně obhospodařována, tak je členitá přítomností čtyř potoků, které jsou vzhledem k okolní krajině zahloubené. Tato krajina, která může někomu připadat jako fádni, jinému připadá harmonická vyjadřující soulad činností člověka a přírodního prostředí bez výskytu rušivých jevů.

Realizací záměru, při které bude postaveno 10 mostů a vytvořeno několik hlubokých zářezů do terénu způsobí nenávratné změny krajinného prostředí v dotčené krajině.

**Na základě výše uvedeného žádáme o autorizované posouzení krajinného rázu.**

#### Vypořádání

Posouzení vlivů na krajinný ráz je uvedeno v příloze č. 8 předkládané dokumentace. Pro posouzení vlivů na krajinný ráz není požadována autorizace. Posouzení zpracovala Mgr. Pavla Dušková absolventka akreditovaného kurzu MV ČV č. akreditace AK/PV-412/2024 „Krajinný ráz a jeho posuzování dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny“ (KUKR 2025), který pořádá ČVUT v Praze, Fakulta stavební, Katedra urbanismu a územního plánování, č. osvědčení No-2025-03.

#### **6/ Znečištění vodních zdrojů**

Trasa přeložky kříží čtyři potoky – Pilský, Vlášnický, Pasecká a Raštský potok. Dále je navržena v těsné blízkosti bezejmenného rybníka (rybník „Na Suchých“).

V místech přechodu přeložky přes uvedené vodní zdroje bude hrozit nebezpečí znečištění, a to již během výstavby, vypouštěním splachových vod a znečištění z použité mechanizace.

Po realizaci záměru dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch a ke zrychlení odtoku srážkových vod z území. Srážkové vody odtékající z vozovky budou znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostanou přímo z projíždějících automobilů nebo z použitých posypových materiálů. Toto bude mít za následek, jak zvýšení podílu znečišťujících látek ve vodě, tak i v okolních půdách. Zároveň bude mít znečištění negativní dopad na živočichy, jako např. obojživelníky (skokan zelený, ropucha obecná, skokan hnědý), jejichž výskyt byl zjištěn v rámci biologického průzkumu.

#### Vypořádání

V rámci předkládaného hodnocení bylo zpracováno Hydrogeologické posouzení (Příloha č.6), které doporučilo opatření k minimalizaci vlivů na podzemní i povrchové vody. Opatření byla převzata do dokumentace. Jedná se o následující opatření:

- V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum. V rámci průzkumu řešit následující problematiku:
  - Posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění individuálních zdrojů vody v zástavbě Drhovic severně od trasy v km 0,6 – 0,9, v chatové oblasti jižně od trasy v km 2,6 – 2,8, vrtané studny DB-3 jižně od trasy v km 1,3 a hřbitovní studny DB-8 severně od

- trasy v km 1,8.
- Navrhnout monitoring podzemních vod před a v průběhu stavby, případně i náhradní zdroje vody. Rozsah monitoringu projednat s dotčenými obcemi.
  - Posoudit možnost ovlivnění dotace rybníčka v pramenní oblasti levostranného bezejmenného přítoku Paseckého potoka (jižně od trasy v km 3,25), v jehož infiltrační oblasti bude hlouben zářez.
- Zpracovat Havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku znečišťujících látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánů ochrany životního prostředí, orgánů ochrany veřejného zdraví, případně správců vodních toků.
  - V místech přechodů přes vodoteče (Pilský potok km 1,1, Vlášnický potok km 2,6, Pasecký potok km 2,96 a Ražský potok km 4,16) vyloučit v průběhu výstavby přímé vypouštění splachových vod do toků, zabránit znečištění toků.

## Vyjádření veřejnosti

### Meziříčí bez obchvatu, z.s., č.p. 16, 391 31 Meziříčí, vyjádření ze dne 17. 1. 2025

Spolek Meziříčí bez obchvatu, z.s. vznikl v roce 2021 a sdružuje na 100 členů (obyvatel) obce Meziříčí. Hlavním důvodem vzniku spolku byl nesouhlas se stávající variantou trasy přeložky silnice 1/19.

Navrhujeme zpracovat variantní řešení přeložky 1/19 Drhovice – Tábor z důvodů níže uvedených:

#### 1) Aktualizace stávajícího řešení přeložky

Žádáme o posouzení současného řešení umístění přeložky 1/19 z důvodu zastaralosti studie, ve které byla severní varianta trasy přeložky posouzena jako nejvhodnější.

V roce 2020 byla na stávající variantu přeložky vypracována pouze technicko - ekonomická studie. Na základě zjištěných informací víme, že severní varianta obchvatu vzešla ze studie někdy okolo roku 2003, kdy bylo prověřováno několik variant přeložky. Také víme, že severní varianta byla v původní studii zamítnuta, jako nevyhovující a dále se rozpracovávala pouze varianta jižní. V případě jižní varianty byl bohužel vyjádřen nesouhlas ministerstvem obrany a obce Dražice. Obec Dražice plánuje jižním směrem od obce volnočasové aktivity. Jižní varianta se však jeví jako kratší a méně komplikovaná vzhledem k překonávání členitosti terénu, křížení potoků a účelových komunikací.

#### Vypořádání

Trasa je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje a územními plány dotčených obcí. Během přípravy záměru byly prověřovány další varianty směrového vedení přeložky I/19 v úseku Drhovice – Tábor, viz. kap. B.1.5. *Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant ...* Ministerstvo obrany zamítlo jižní varianty z důvodu ohrožení veřejného zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu. Superseverní variantu odmítl Obvodní báňský

úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského (OBÚ) z hlediska ochrany nerostného bohatství.

## 2) Zábor půdy

Výstavba přeložky silnice 1/19 má zabírat téměř 32 ha zemědělské půdy a necelých 0,5 ha lesa. Zemědělské půdy, kterými je přeložka plánována, jsou zastoupeny z 86% v I. a II. Třídě ochrany půd. Jinak se zde nacházejí půdy zařazené ve všech třídách ochrany.

Realizací přeložky dojde k nevratnému záboru půdy a poškození jejích funkcí, čímž je ovlivňována a nadměrně zatěžována i okolní krajina a životní prostředí. Zároveň dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch, který bude mít za následek zrychlení odtoku srážkových vod, snížení schopnosti půdy filtrovat vodu, zvýšení teploty v dané lokalitě či kontaminaci okolních ekosystémů skrze vodu odtékající ze zastavěných území znečištěnou škodlivými látkami.

Z hlediska záboru půdy by se, podle našeho názoru, měla volit taková varianta, která zasáhne co nejmenší podíl zabrané půdy a pohlížet na ni, jako na neobnovitelný zdroj. Totéž platí i v případě plánovaných, v některých místech, velmi hlubokých zářezů do krajiny.

### Vypořádání

Nejzávažnějším vlivem všech nových staveb je zábor jak zemědělské, tak lesní půdy. Trvalý zábor půdy představuje dlouhodobý a trvalý negativní vliv. Navržená přeložka si vyžádá zábor 31,77 ha zemědělské půdy převážně v I. a II. třídě ochrany. Jedná se o významný negativní vliv, který prakticky nelze eliminovat. Doporučujeme minimalizovat zábory na nezbytnou míru.

## 3) Hluk a znečištění ovzduší

Obec Meziříčí je v současné době klidnou obcí, kterou protíná pouze místní komunikace. Od silnice 1/19 je v dostatečné vzdálenosti tak, že je uchráněna před negativním ovlivněním ze současného provozu. Co se týká hluku ze stávající komunikace 1/19, tak ten je zaznamenatelný již v současné době a to zejména v jižní části obce.

Výstavbou přeložky však dojde k významnému přiblížení silnice k jižnímu okraji obce Meziříčí a ovlivnění tak celé obce. Podle hlukové studie budou sice dodrženy limity pro denní a noční provoz, ale rušivý a obtěžující hluk bude našimi obyvateli vnímán negativně. V případě znečištění ovzduší je situace obdobná.

Technicko – ekonomická studie, zpracovaná v roce 2020 uvádí, že komunikace byla ve studii navržena tak, aby byla jízda po přeložce co nejkomfortnější. Zohledňuje tato studie také fakt, do jaké míry bude hlukem a znečištěním ovzduší trvale poznamenána celá obec Meziříčí. Žádáme proto o zhodnocení rozptylové a akustické studie a to vzhledem k tomu, že není zatím stanoveno výškové vedení trasy vzhledem k členitosti terénu. Ve studii pro obec Meziříčí nejsou, z hlediska hluku, navržena protihluková opatření.

### Vypořádání

Základním podkladem pro zpracování předkládané dokumentace byla technická studie, kterou zpracovala firma Pragoprojekt, a.s. v březnu 2022. V této studii byla na základě požadavku obce Meziříčí snížena niveleta hlavní trasy, přeložka je vedena ve výšce kolem 7 metrů nad údolím Vlášnického potoka.

Realizace obchvatů vždy přináší zlepšení životního prostředí v dotčených obcích a zhoršení prostředí v okolí obchvatu. Toto zhoršení však nesmí být nad únosnou míru. Hluková zátěž nesmí být vyšší, než jsou hygienické limity. Hluková studie neprokázala překračování hygienických limitů hluku u obce Meziříčí, proto zde nebyly protihlukové stěny navrženy.

Z hlediska hlukového zatížení okolí přeložky je doporučeno v navazující přípravě (v dokumentaci pro povolení záměru) zpracovat aktualizaci hlukové studie, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě. Dále je doporučeno po realizaci záměru a uvedení přeložky do provozu provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél obchvatu a v případě překročení limitu realizovat dodatečná protihluková opatření.

### **4) Znečištění vodních ploch**

Plánovaná trasa koridoru přeložky je navržena tak, že kříží po své trase čtyři potoky – Pílský, Vlášnický, Pasecký a Raštský. Zároveň je trasa vedena v blízkém prostředí rybníka „Na Suchých“ (v oznámení uváděn, jako bezejmenný rybník). Tyto vodní plochy budou negativně ovlivněny již během výstavby. Velkým podílem zastavěné plochy dojde k rychlejšímu odtoku vody z krajiny a splachu znečišťujících látek z provozu komunikace do vodních toků a jejich okolí. Zejména potom zimní údržba bude negativně přispívat ke znečištění toků. V hydrogeologickém posouzení je uváděno, že výše uvedené negativní ovlivnění se projeví a bude měřitelné i v řece Lužnici, do které se potoky vlévají.

Žádáme proto o znovu posouzení umístění přeložky v této lokalitě.

### Vypořádání

Vyhodnocení vlivů na povrchové vody je provedeno v kapitole *D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody*. Předčištění srážkových vod z pozemních komunikací bude probíhat v souladu s TP 83 Odvodnění pozemních komunikací, tj. minimálně budou realizovány kalové jímky s nornou stěnou pro zadržení lehkých kapalin; pokud možno, doplněné o filtraci. Z hlediska minimalizace negativních vlivů během provozu je doporučeno optimalizovat (snižovat) dávky posypových materiálů a používat posypové materiály s nízkým podílem solí. Dále je v dokumentaci uplatněn požadavek na ochranu přítomných toků během výstavby:

- V místech přechodů přes vodoteče (Pílský potok km 1,1, Vlášnický potok km 2,6, Pasecký potok km 2,96 a Raštský potok km 4,16) vyloučit v průběhu výstavby přímé vypouštění splachových vod do toků, zabránit znečištění toků.

## 5) Ochrana volně žijících živočichů

Ve sledovaném území umístění přeložky silnice 1/19 byl proveden biologický průzkum, na základě kterého bylo nalezeno 17 druhů patřících mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. Ve znění pozdějších předpisů. Pět druhů (skokan zelený, slepýš křehký, křepelka polní, ledňáček říční, vydra říční) jsou uvedeny v kategorii silně ohrožené a dvanáct druhů (ropucha obecná, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, koroptev polní, krkavec velký, moták pochop, rorýs obecný, slavík obecný, ůuhýk obecný, ůuhýk šedý, vlaštovka obecná, veverka obecná) v kategorii ohrožené. Čtyři druhy jsou uvedeny v příloze I směrnice o ochraně volně žijících ptáků 2009/147/ES nebo v přílohách II a IV směrnice o stanovištích 92/43/EHS (ůuhýk obecný, ledňáček říční, moták pochop, vydra říční). Dle nálezových databází Agentury ochrany přírody a České společnosti ornitologické (ND OP, AVIF) byly v širším zájmovém území v letech 2013–2023 zaznamenány některé další zvláště chráněné druhy. Kriticky ohrožené druhy: luňák červený (*Milvus milvus*), silně ohrožené druhy: moták lužní (*Circus pygargus*), žluva hajní (*Oriolus oriolus*).

Mimo tyto nalezené druhy je v blízkosti Paseckého potoka a rybníka „Na Suchých“ zaznamenán výskyt chráněné čejky chocholaté a orla mořského. Realizací přeložky dojde nepochybně k negativnímu ovlivnění fauny a flory v okolí koridoru. Žádáme proto o doplnění biologického průzkumu a to i v případě živočichů bezobratlých, jelikož v roce 2023, kdy probíhal terénní průzkum, nepanovali vhodné podmínky pro hmyz - sezóna byla poměrně krátká, a proto je reálné, že nejsou některé druhy v tomto průzkumu zachyceny.

Důležité je zmínit, že přeložka silnice 1/19 bude tvořit další migrační bariéru pro živočichy. Pohyb organismů je základním předpokladem ekologické stability v krajině a přirozeného fungování ekosystémů. Ze studií je potvrzeno, že dopad existence pozemních komunikací na krajinu závisí na dalších faktorech. Když je krajina již sama o sobě přirozeně relativně neprůchodná, výstavba pozemní komunikace jako migrační bariéry nemá takový vliv na místní populace jako, pozemní komunikace vkládaná do krajiny, která bývala relativně volně průchodnou. Studie průchodnosti krajiny pro živočichy ukazují, že v České republice je hustota migračních bariér v krajině již tak vysoká, že krajina přestává plnit svou funkci spojnice mezi druhy. Taková míra fragmentace většinou vede k tomu, že nepřizpůsobivější druhy postupně vymizí a krajina tak přijde o svou rozmanitost.

Zde bychom rádi zdůraznili kumulativní vlivy stávající silnice 1/19 a přeložky silnice 1/19. Na stávající silnici 1/19 bude provoz i po výstavbě přeložky zachován, ale krajina v této lokalitě se stane pro živočichy hůře prostupnou, či zcela neprostupnou.

Na závěr bychom rádi doplnili všeobecný názor občanů obce Meziříčí, kteří celou situaci plánované přeložky hodnotí jako celkově negativní a obci nepřinášející žádná pozitiva. Obyvatelé Meziříčí plánovanou přeložku nebudou využívat v rámci své dopravy směrem do Tábora či Písku, jelikož není ve studii u obce Meziříčí umístěna křižovatka, napojující se na přeložku I/19.

Další z názorů, který obyvatelé obce Meziříčí zastávají je, že sice vnímají zvyšující se dopravu na stávající silnici I/19, ale nepovažují za vhodné přesměrovat většinu tranzitní dopravy blíže k obci Meziříčí a zhoršit si své životní prostředí na úkor obyvatelům Dražic, jejichž zástupci výstavbu přeložky nejvíce iniciují.

V případě obce Drhovice se nám situace přeložky jeví spíše jako protnutí obce další komunikací nežli obchvatu, vzhledem k tomu, že přeložka bude od stávající silnice I/19 vzdálena cca 120 m.

#### Vypořádání

V r. 2025 byl biologický průzkum včetně průzkumu bezobratlých zaktualizován. Průzkum je součástí Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které je uvedeno v příloze č. 7 předkládané dokumentace. Hodnocení dle §67 obsahuje také vyhodnocení vlivů na biotu včetně vyhodnocení migrační propustnosti území po realizaci přeložky a návrh minimalizačních opatření. Navržená opatření byla převzata a doplněna v rámci předkládané dokumentace. Další podmínky pro ochranu živočichů budou stanoveny ve výjimce ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., kterou bude vydávat příslušný orgán ochrany přírody.

#### **Za obchvat Drhovice, z.s., Kvapilova 2294, 390 03 Tábor, vyjádření ze dne 12. 1. 2025**

Nyní přicházím k připomínce vlivů na životní prostředí realizací navrhované přeložky. Na všechny vámi posuzované aspekty na jednáních dlouhodobě poukazujeme:

- výrazně se nám zhorší hluchost ve vsi, budou se počítat ruchy z přeložky a ze stávající obslužné komunikace, které budou od sebe jen 150 m a tím výrazně ovlivní veřejné zdraví. Protihlukové bariéry pro nás nejsou komplexním řešením a způsobí postupný generační odliv z této lokality;

#### Vypořádání

Hluková situace po realizaci přeložky byla zjišťována v rámci Hlukové studie výpočtem v programu Hluk+. Z výsledků vyplývá, že hlukové limity mohou být překročeny v obytných objektech na začátku Drhovic. Zpracovatel hlukové studie zde proto navrhuje protihlukovou stěnu.

Z hlediska hlukového zatížení okolí přeložky je doporučeno v navazující přípravě (v dokumentaci pro povolení záměru) zpracovat aktualizaci hlukové studie, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě. Dále je

doporučeno po realizaci záměru a uvedení přeložky do provozu provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél přeložky a v případě překročení limitu realizovat dodatečná protihluková opatření.

- ve studii není řešen dopad na naše hospodářské staré studny s pitnou vodou, kde je vždy vody dost i v obdobích sucha. Jedná se o č.p.: 37, 57, 39, 2, 1, vrtané studny pro nás nejsou řešením, protože neposkytují akumulaci zásobu pitné vody;

#### Vypořádání

V rámci předkládaného hodnocení bylo zpracováno Hydrogeologické posouzení (Příloha č.6), které doporučilo opatření k minimalizaci vlivů na zdroje vody. Opatření byla převzata do dokumentace. Jedná se o následující opatření:

- V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum. V rámci průzkumu řešit následující problematiku:
  - Posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění individuálních zdrojů vody v zástavbě Drhovic severně od trasy v km 0,6 – 0,9, v chatové oblasti jižně od trasy v km 2,6 – 2,8, vrtané studny DB-3 jižně od trasy v km 1,3 a hřbitovní studny DB-8 severně od trasy v km 1,8.
  - Navrhnout monitoring podzemních vod před a v průběhu stavby, případně i náhradní zdroje vody. Rozsah monitoringu projednat s dotčenými obcemi.
  - Posoudit možnost ovlivnění dotace rybníčka v pramenní oblasti levostranného bezejmenného přítoku Paseckého potoka (jižně od trasy v km 3,25), v jehož infiltrační oblasti bude hlouben zářez.

- odmítáme naše nemovitosti vystavit zátěži vibrací půdy, které přeložka stavbou a provozem přinese, kde bude rychlostní komunikace umístěna jen 20 m od obytných zón;

#### Vypořádání

Vyhodnocení vibrací je provedeno v kapitole D.1.3. *Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů).* Ohledně působení vibrací doporučujeme před zahájením stavby a po uvedení přeložky silnice do provozu provést pasportizaci stávajících objektů v blízkosti přeložky, v případě zjištění změn v technickém stavu budov realizovat nápravná opatření.

- zhoršení ovzduší a zvýšení prašnosti přivedením rychlostní komunikace do vsi;

#### Vypořádání

V rámci předkládané dokumentace EIA byla zpracována rozptylová studie (Příloha č. 4), která vyloučila překračování imisních limitů z provozu přeložky silnice I/19.

- z pohledu zdravého rozvoje intravilánu staré jihočeské obce, s historií více jak 800 let;

**Vypořádání**

Navržená přeložka představuje realizaci obchvatů obce Drhovice, obce Dražice a sídla Všechnov. Nová přeložka převezme větší část automobilové dopravy a přinese zlepšení životního prostředí v dotčených obcích. Souběžně dojde ke zhoršení prostředí v okolí přeložky. Toto zhoršení nesmí být nad únosnou míru. Hluková a imisní zátěž nesmí být vyšší, než jsou hygienické limity hluku a imisní limity.

- zničení odpočinkové zóny do klidového lesního porostu, lávkový přechod pro pěší je značnou komplikací;
- zkomplikování přístupu techniky do hospodářských lesů, o které se staráme;

**Vypořádání**

Přístup na okolní pozemky zůstane zachován. Lokalita jižně přeložky v Drhovicích bude napojena přeložkou místní komunikace, která se napojuje na nově navrženou okružní křižovatku, lícuje hlavní trasu a cca v km 0,800 se napojuje na stávající místní komunikaci vedoucí k obecnímu úřadu. Délka přeložky je cca 514 m a je navržena v kategorii S 6,5/90. Místní komunikace vedená podél Pílského potoka zůstane zachována, bude přemostěna společně s tokem.

- zničení celku obce, kdy část bude před přeložkou a část za přeložkou;

**Vypořádání**

Realizace obchvatů vždy přináší zlepšení životního prostředí v dotčených obcích a zhoršení prostředí v okolí obchvatu. Negativní vlivy jsou v předložené dokumentaci popsány a jsou v podstatě nevyhnutelné. Lze je pouze minimalizovat. V kapitole D.IV. jsou navržena opatření k minimalizaci těchto vlivů. Při respektování těchto opatření lze vlivy nové komunikace považovat za únosné a záměr za akceptovatelný.

- dojde k odříznutí polí od hospodářských usedlostí zářezem přeložky. Pole za humny vždy tvořily vesnici vesnicí;

**Vypořádání**

Přístup na okolní pozemky zůstane zachován. Lokalita jižně přeložky v Drhovicích bude napojena přeložkou místní komunikace, která se napojuje na nově navrženou okružní křižovatku, lícuje hlavní trasu a cca v km 0,800 se napojuje na stávající místní komunikaci vedoucí k obecnímu úřadu. Délka přeložky je cca 514 m a je navržena v kategorii S 6,5/90. Místní komunikace vedená podél Pílského potoka zůstane zachována, bude přemostěna společně s tokem.

- trápí nás bezohledný názor, kdy stavba obyvatelům žijícím okolo stávající silnice pomůže, ale výrazným negativním způsobem ovlivní život druhým, kteří nyní žijí v klidných oblastech obce.

Vypořádání

Realizace obchvatů vždy přináší zlepšení životního prostředí v dotčených obcích a zhoršení prostředí v okolí obchvatu. Negativní vlivy jsou v předložené dokumentaci popsány a jsou v podstatě nevyhnutelné. Lze je pouze minimalizovat. V kapitole D.IV. jsou navržena opatření k minimalizaci těchto vlivů. Při respektování těchto opatření lze vlivy nové komunikace považovat za únosné a záměr za akceptovatelný.

Závěrem bych se ještě rád zmínil o tom, že nejen odmítáme toto nešťasné řešení, ale neustále přicházíme s novými variantami, jak tuto situaci vyřešit a nedostat se až k hloupému blokování stavby při výkupu pozemků.

S vedením obce Meziříčí jsme navrhli variantu severně od dotčených obcí, která byla předložena na jednání s ŘSD – ČB 8.2.2024 (návrh severní varianty je v příloze č.4).

Severní varianta by byla mnohem šetrnější k životnímu prostředí v této lokalitě:

1. výrazně oddálí rychlostní komunikaci od obydlí obcí do vzdálenosti více jak 500 m;
2. minimalizuje zatížení krajiny stavbou díky méně komplikovanému geologickému profilu a s tím související snížení počtu mostů a zlevnění stavby;
3. nebude potřeba složité křížení silnice se stávající silnicí I. třídy;
4. bude stačit pouze „malá EIA“ a nebudou nutná protihluková opatření.

Vypořádání

Trasa je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje a územními plány dotčených obcí. Během přípravy záměru byly prověřovány další varianty směrového vedení přeložky I/19 v úseku Drhovice – Tábor, viz. kap. B.1.5. *Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant ...* Ministerstvo obrany zamítlo jižní varianty z důvodu ohrožení veřejného zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu. Superseverní variantu odmítl Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského z důvodu ochrany nerostného bohatství.

**Vyjádření veřejnosti ze dne 17. 1. 2025**

Žádám Vás tímto o prověření dalších možných variant řešení přeložky. Jako lepší řešení, s nižším dopadem ve všech oblastech životního prostředí, se jeví jako snazší a výhodnější vést obchvat jižně od obce Drhovice a Dražice, a to v trase, která byla před více než 20-ti lety prověřována a posouzena, jako nejvhodnější.

Vypořádání

Trasa je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje a územními plány dotčených obcí. Během přípravy záměru byly prověřovány další varianty směrového vedení přeložky I/19 v úseku Drhovice – Tábor, viz. kap. B.1.5.

*Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant ...* Ministerstvo obrany zamítlo jižní varianty z důvodu ohrožení veřejného zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu. Superseverní variantu odmítl Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského z důvodu ochrany nerostného bohatství.

Níže uvádím připomínky k jednotlivým oblastem životního prostředí, na které bude mít záměr výstavby negativní vliv.

### 1. Zábor půdy

Jako zemědělec nesouhlasím se zábořem půdy v takovém rozsahu. Zábor půdy tvoří 31,7ha. Z tohoto množství je zasaženo až 86% půd v I. a II. třídě ochrany půd, tzn. půd nejúrodnějších. Půdy budou nenávratně zničeny, degradovány. Obrovský zásah do krajiny z pohledu záborů půd představují i četné, mnohokrát velmi hluboké zářezy do terénu.

ZPF by se měl chránit vzhledem k podílu půd, které ještě plní svou produkční funkci ve vztahu k množství hektarů půdy, která se denně zastaví. Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu (ZPF) číslo 334/1992 Sb., uvádí, že půdy I. a II. třídy se nemají vyjímat pro zástavbu, protože jsou pro svou kvalitu pro společnost opravdu cenné.

Realizací záměru dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch, který bude mít za následek zrychlení odtoku srážkových vod, snížení schopnosti půdy filtrovat vodu, zvýšení teploty v dané lokalitě a kontaminaci okolních ekosystémů skrze vodu odtékající ze zastavěných území znečištěnou škodlivými látkami.

Podle mého názoru, by se měla hledat taková trasa, která bude co nejkratší, která způsobí, když už je to tedy potřeba, co nejmenší zábor půdy a co nejmenší dopady na okolní půdy.

Mimo jiné mne, jako soukromého zemědělce, výstavba přeložky připraví o 2/3 pastevního areálu pro skot, který chovám.

### Vypořádání

Nejzávažnějším vlivem všech nových staveb je zábor jak zemědělské, tak lesní půdy. Trvalý zábor půdy představuje dlouhodobý a trvalý negativní vliv. Navržená přeložka si vyžádá zábor 31,77 ha zemědělské půdy převážně v I. a II. třídě ochrany. Jedná se o významný negativní vliv, který prakticky nelze eliminovat. Doporučujeme minimalizovat zábory na nezbytnou míru.

### 2. Ovlivnění hlukem a znečištění ovzduší

Obec Meziříčí je v současné době uchráněna od negativních vlivů hluku a znečištění. Výstavba přeložky přivede dopravu do těsné blízkosti obce a projeví se zde všechny negativní vlivy hluku a zhoršení ovzduší. Hluk ze stávající silnice I/19 je již teď na protilehlé straně silnice I/19 dobře slyšitelný a to i přes zavřená okna.

#### Vypořádání

Realizace obchvatů vždy přináší zlepšení životního prostředí v dotčených obcích a zhoršení prostředí v okolí obchvatu. Toto zhoršení však nesmí být nad únosnou míru. Hluková zátěž nesmí být vyšší, než jsou hygienické limity. Hluková studie neprokázala překračování hygienických limitů hluku u obce Meziříčí, proto zde nebyly protihlukové stěny navrženy. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že po realizaci přeložky nedojde k překračování imisních limitů.

Z hlediska hlukového zatížení okolí přeložky je doporučeno v navazující přípravě (v dokumentaci pro povolení záměru) zpracovat aktualizaci hlukové studie, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě. Dále je doporučeno po realizaci záměru a uvedení přeložky do provozu provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél přeložky a v případě překročení limitu realizovat dodatečná protihluková opatření.

### 3. Chráněné ložiskové území

Na parcele č. 168/9, která je ve vlastnictví mé rodiny, se nachází chráněné ložiskové území cihlářské suroviny. Severní část zářezu přeložky I/19 v km 2,76 zasahuje do jižního rohu chráněného ložiskového území. Žádám v tomto případě o posouzení záměru Státní báňskou správou ČR.

#### Vypořádání

Přeložka okrajově zasahuje na ložisko cihlářských surovin „Meziříčí“. Investor Ředitelství silnic a dálnic s. p. Správa České Budějovice si vyžádalo vyjádření Obvodního báňského úřadu pro území krajů Plzeňského a Jihočeského (OBÚ) z hlediska ochrany nerostného bohatství. Z vyjádření OBÚ vyplývá, že přeložku v předložené trase lze realizovat. OBÚ v rámci navazujících řízení stanoví podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby.

### 4. Chránění živočichové

Naše rodina hospodaří v režimu ekologického zemědělství, a tudíž nepoužívá žádné přípravky na ochranu rostlin ani průmyslová hnojiva. Domnívám se, že z těchto důvodů jsou naše pozemky vhodnými biotopy pro výskyt chráněné čejky chocholaté, jejíž výskyt každoročně na našich pastvinách a v údolní Paseckého potoka zaznamenáváme. V loňském roce byl v okolí rybníka Na Suchých, který leží na Paseckém potoce, spatřen pár orla mořského.

Z výše uvedených důvodů se domnívám, že by bylo vhodné opětovné provedení biologického průzkumu. Výskyt čejky chocholaté jsem již ohlásil na AOPK ČR.

#### Vypořádání

Biologický průzkum byl opětovně proveden v r. 2025. Čejka chocholatá nebyla zaznamenána. Je uvedena v nálezových databázích, které jsou zohledněny v Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které je uvedeno v příloze č. 7 předkládané dokumentace.

Přestože se jedná o druh silně ubývající nejenom u nás, ale i jinde v Evropě, nepatří čejka chocholatá mezi druhy chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., a nebude proto součástí výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., kterou bude vydávat příslušný orgán ochrany přírody.

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- A.1. Obchodní firma:** Ředitelství silnic a dálnic s. p.
- A.2. IČ:** 65993390
- A.3. Sídlo (bydliště):** Čerčanská 2023/12, Krč  
140 00 Praha 4
- A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele:** Ing. Vladimíra Hrušková  
Ředitelství silnic a dálnic s. p.  
Správa České Budějovice  
Lidická 49/110  
370 44 České Budějovice  
tel. 386792111

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. Základní údaje

#### B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1:

I/19 Drhovice – Tábor, přeložka

Záměr č. 49 Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). Kategorie II, zjišťovací řízení, příslušný úřad - krajský úřad

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru:

Silnice I. třídy  
Kategorie S 11,5/90  
Délka řešeného úseku je 7,264 km

|                                |                    |                  |
|--------------------------------|--------------------|------------------|
| <b>B.I.3. Umístění záměru:</b> | kraj:              | Jihočeský        |
|                                | obec:              | Drhovice         |
|                                | katastrální území: | Drhovice         |
|                                | obec:              | Meziříčí         |
|                                | katastrální území: | Meziříčí         |
|                                | obec:              | Dražice          |
|                                | katastrální území: | Dražice u Tábora |
|                                | obec:              | Tábor            |
|                                | katastrální území: | Klokoty          |

#### B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Posuzovaným záměrem je výstavba přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor. Přeložka začíná v místě stávající silnice I/19 před obcí Drhovice a končí před městem Tábor, severně od místní části Klokoty. Jedná se o obchvat obcí Drhovice, Dražice a sídla Všechnov, spadajícího již pod město Tábor. Délka projektovaného obchvatu je cca 7,3 km v návrhové kategorii S11,5/90.

Posuzovaný úsek je navržen v jedné směrové variantě. Trasa je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje a územními plány dotčených obcí. Přeložka je na stávající silnici I/19 napojena mimoúrovňovými křižovatkami, u Drhovic je alternativně navržena kruhová křižovatka. Křižovatka u Drhovic je umístěna mimo koridor dopravní infrastruktury. V případě ÚP Drhovice je doporučeno předložený záměr projednat ve změně územního plánu. V Zásadách

územního rozvoje Jihočeského kraje je záměr označen jako veřejně prospěšná stavba D6/7.

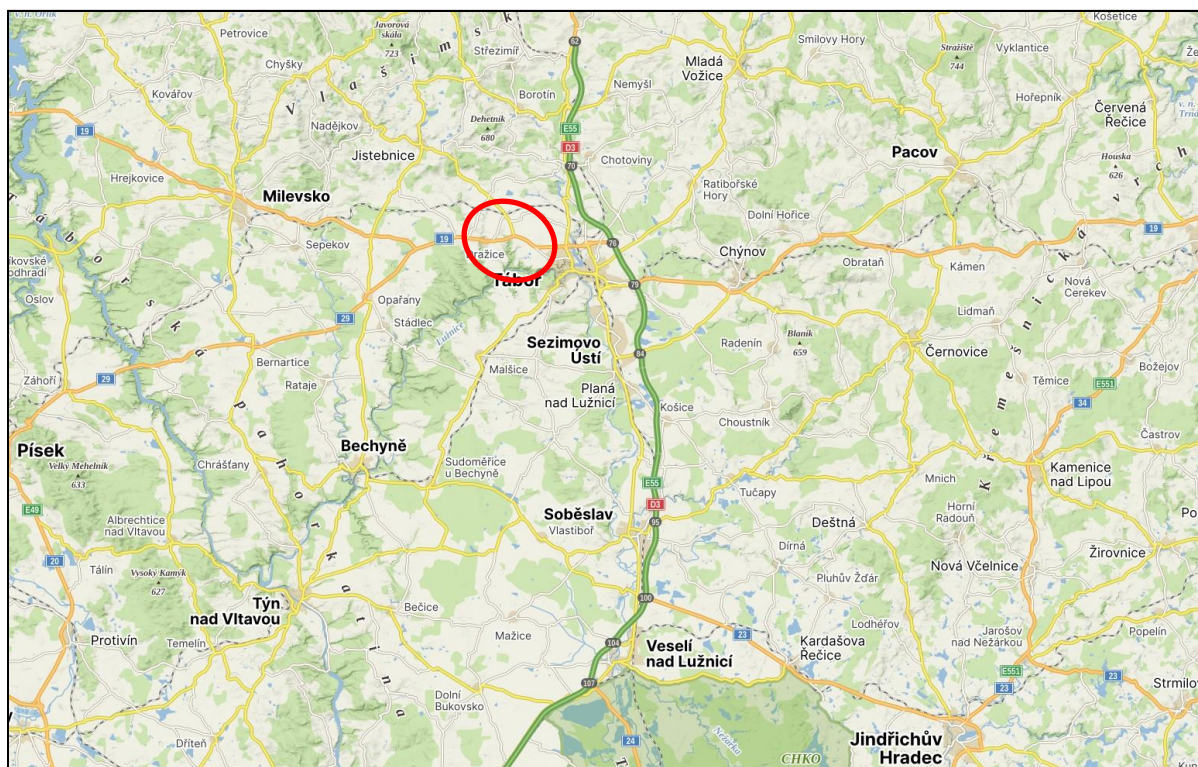
Kumulací negativních vlivů z posuzovaného záměru a dalších připravovaných staveb v potenciálně dotčeném území se rozumí součet vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán.

Kumulativní vlivy mohou nastávat především u stávajících nebo navrhovaných záměrů, u kterých nastává územní střet, případně které se nacházejí v blízkosti řešeného záměru. Za navrhované záměry považujeme všechny záměry vymezené v územních plánech dotčených obcí, v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje v aktuálním znění, a dále záměry spadající pod zákon č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mohou mít kumulativní vlivy s navrhovaným záměrem. Tyto záměry vyhledáváme v informačním systému EIA Ministerstva životního prostředí.

V rámci posuzovaného záměru nebyly v informačním systému EIA Ministerstva životního prostředí v potenciálně dotčeném území identifikovány žádné připravované stavby.

Záměry s možnými kumulativními vlivy mohou být umístěny na rozvojových plochách dle ÚP dotčených obcí. Jedná se o plochy pro bydlení, smíšené obytné (Drhovice – BV9, SV2, SV6, Dražice – Z8 až Z15, Tábor - K4, K6, K7), drobná výroba (Drhovice VD1.), občanské vybavení (Tábor – K9.3, K11), výroba a skladování (Tábor – K27 (plocha pro FVE)). Dále kumulativní vlivy mohou nastat s navazující silniční sítí včetně silnice I/19, která bude prakticky v celé délce zachována.

Možné kumulativní vlivy během realizace a provozu jsou popsány v kapitole *D.1.10. Kumulativní vlivy*.



Obr. 1. Umístění záměru, řešené území (zdroj – Mapy.cz)

#### **B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí**

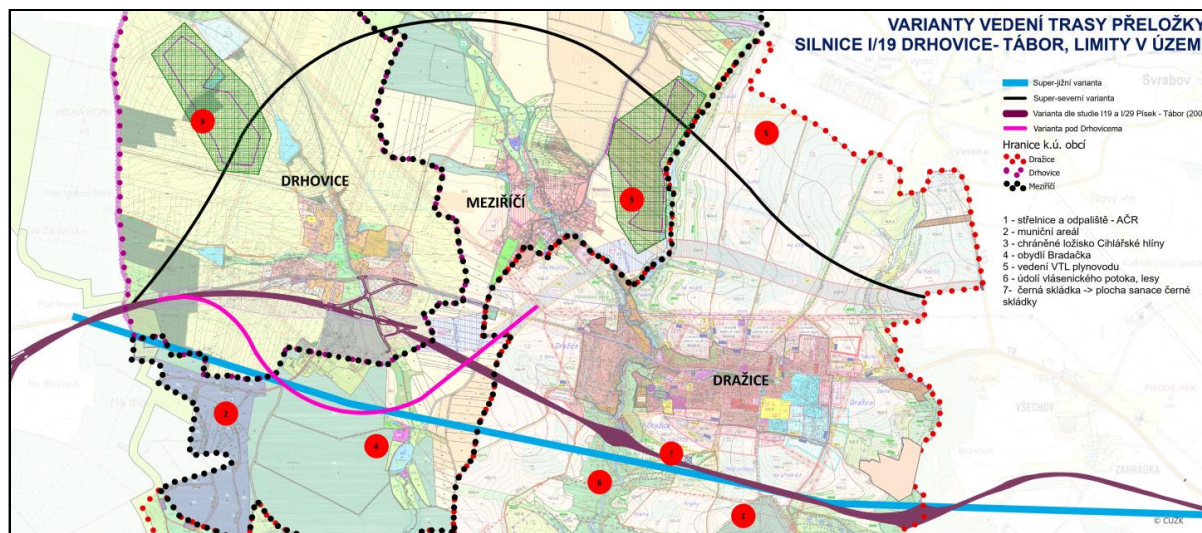
Silnice I/19 tvoří společně se silnicí I/29 hlavní dopravní spojení mezi Pískem a Táborem. Stávající silnice I/19 prochází v řešeném úseku průtahy obcemi Všechem, Dražice a Drhovice. Trasa má mnohdy nevyhovující parametry, což má za následek negativní vliv na životní prostředí v obcích, na bezpečnost obyvatel a plynulost a bezpečnost provozu. V důsledku intenzit provozu je na I/19 potlačena obslužná funkce a obyvatelé v průjezdních úsecích jsou nadměrně obtěžováni hlukem, vibracemi a emisemi z automobilové dopravy.

Návrh nové trasy začíná v místě stávající silnice I/19 před obcí Drhovice a končí před městem Tábor, severně od místní části Klokoty. Jedná se o jižní obchvat obce Drhovice a severní obchvaty obce Dražice a sídla Všechem. Přeložka silnice je navržena s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Směrové vedení nové silnice (přeložky) I/19 je stabilizováno v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje (ZÚR JČK) a v územních plánech dotčených obcí: Drhovice, Meziříčí, Dražice, Tábor. Ačkoliv obecně je stavba v souladu se ZÚR Jihočeského kraje, v místě MÚK Drhovice vybočuje z koridoru stanoveném v územním plánu.

## Prověřované směrové vedení přeložky

Jak je uvedeno výše, přeložka silnice I/19 v daném úseku je součástí Zásad územního rozvoje kraje jako návrhový koridor dopravní infrastruktury D89/15 *Silnice I/19 – úsek Oltyně – Tábor (západní okraj, MÚK Klokoty)*. V minulosti byly prověřovány i další varianty, a to jak varianty jižní, tj. jižně obcí Drhovice a Dražice, tak i varianta severní (severně obcí Drhovice, Dražice). Přehled variant je shrnut v následujícím obrázku.



Obr. 2. Varianty směrového vedení v minulosti prověřované

### Super severní varianta

Super severní varianta byla zamítnuta zejména z důvodu kolize s chráněným ložiskovým územím (CHLÚ) „Meziříčí“ a CHLÚ „Drhovice“, které jsou vymezeny pro ochranu výhradního ložiska cihlářské suroviny. Tuto skutečnost potvrdil Obvodní báňský úřad (OBÚ) pro území krajů Plzeňského a Jihočeského. Vyjádření OBÚ je uvedeno v příloze č. 12.

### Jižní varianty (Super jižní varianta, Varianta pod Drhovícemi, Varianta dle studie I/19 a I/20 Písek – Tábor (2004))

Jižní varianty byly zamítnuty zejména z důvodu ohrožení veřejného zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu. Varianty jsou v kolizi s technickou infrastrukturou Ministerstva obrany, konkrétně zasahují do ochranného pásma území házeliště ručních granátů střelnice Dražice a do zájmových území objektů důležitých pro obranu státu. Vyjádření Ministerstva obrany je uvedeno v příloze č. 12.

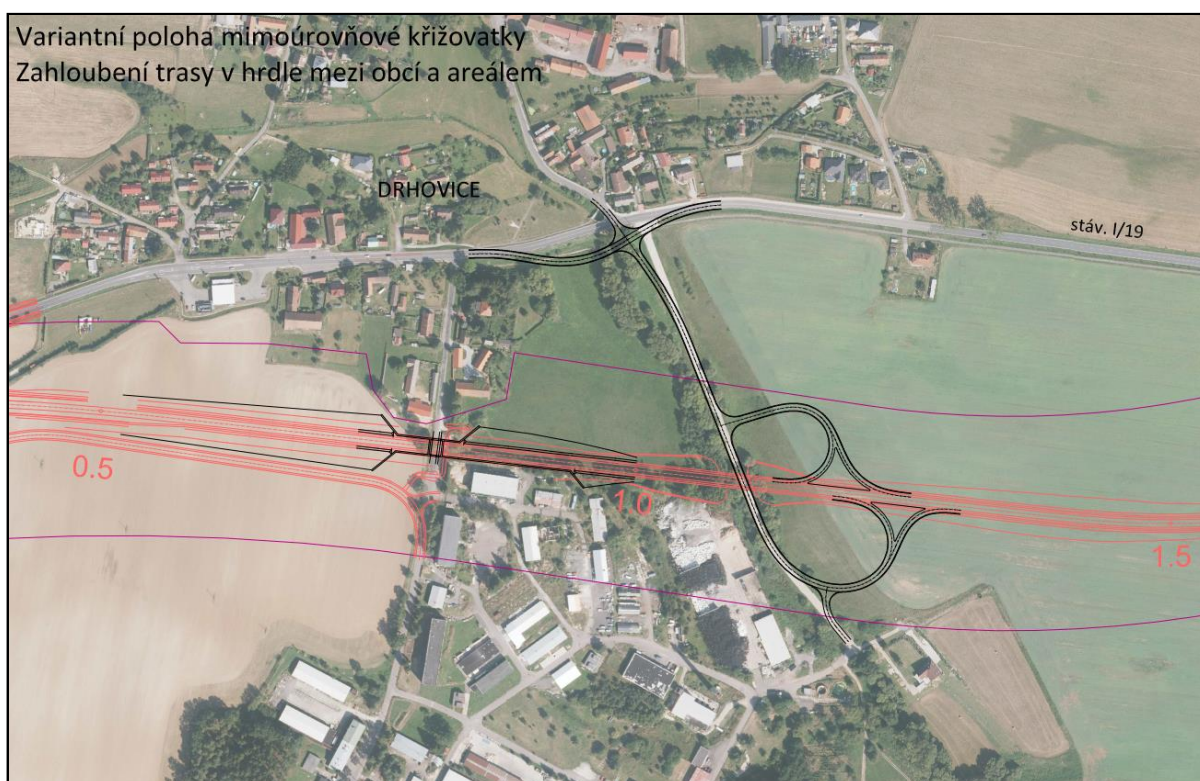
## **Opuštěná dílčí technická řešení**

V roce 2020 byla zpracována technickoeconomická studie přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor. Při projednávání došlo k optimalizaci technického řešení v následujících oblastech:

- křižovatka u Drhovic
- výškové vedení trasy kolem Drhovic
- výškové vedení trasy kolem Meziříčí
- křižovatka se silnicí II/123
- křižovatka Tábor (Všechnov)

### **Křižovatka u Drhovic**

Ve studii z roku 2020 byla v km cca 0,300 navržena průsečná křižovatka. V rámci optimalizace technického řešení je zde nově navržena MÚK alternativně s okružní křižovatkou. Dále byla v minulosti prověřována varianta mimoúrovňového napojení silnice I/19 v km cca 1,1. Proti této variantě byla obec Drhovice zejména z důvodu probíhající a plánované výstavby technické infrastruktury v místě.



Obr. 3. Opuštěné technické řešení u Drhovic

### **Výškové vedení trasy kolem Drhovic**

Na základě požadavku ŘSD bylo během zpracování technické studie „hrdlo“ mezi obcí a areálem bývalých kasáren geodeticky zaměřeno za účelem co možná největšího oddálení od posledních nemovitostí obce. Na základě zaměření byla poloha trasy optimalizována. Dále byla prověřována možnost zahloubení trasy tak, aby byl na místní komunikaci zachován stávající dopravní režim. Bylo zjištěno, že zahloubení je technicky možné. Kromě mostu by se ale muselo vybudovat poměrně velké množství opěrných zdí. Vzhledem k finanční náročnosti a možným negativním

dopadům na zástavbu v okolí (vibrace, stabilita - snížení hladiny spodní vody) tuto variantu projektant nedoporučoval.

#### Výškové vedení trasy kolem Meziříčí

Výškové vedení trasy (podélný profil) komunikace byl ve studii v roce 2020 navržen tak, aby byla jízda po přeložce co nejkomfortnější. Vzhledem k členitému stávajícímu terénu překonávala přeložka údolí s Vlášnickým potokem ve výšce 8 až 11 m. Vzhledem k charakteru místa (vodoteč, biokoridor, biocentrum) byl rozhodnuto o vedení komunikace na mostě dlouhém zhruba 150 m. Zástupci obce Meziříčí následně požádali o přehodnocení podélného profilu přeložky tak, aby byla komunikace vedena co možná nejnižší. Důvodem je obava z nadměrného hluku.

Projektant prověřil daný požadavek se závěrem, že snížení nivelety komunikace je v zásadě možné. Limitujícím prvkem snížení podélného profilu je místní komunikace mezi Meziříčím a Dražicemi. V původním návrhu je mezi starou a novou komunikací výškový rozdíl 8 m. Nosná konstrukce mostu má výšku zhruba 1,5 m. Prostor pro průjezd byl tedy 6,5 m. Velká zemědělská technika a nákladní vozy potřebují podjezdnou výšku až 4,8 m. Bez dalších opatření by se dal snížit podélný profil o 1,8 m. Stavebními úpravami (zahlobením) místní komunikace by se dalo snížit podélné vedení přeložky o další 2 m. Oproti původnímu návrhu by se tak celkem dal snížit podélný profil přeložky o zhruba 4 m. V prostoru potoka by tak nebyla přeložka ve výšce 11 m, ale „jen“ 7 m. Další snížení už by bylo možné pouze na úkor průjezdného profilu. Jelikož se jedná o místní komunikaci na dvou katastrálních územích, je toto rozhodnutí v gestu obce Meziříčí a Dražice. Projektant ze zkušenosti z obdobných případů nedoporučoval snížení podjezdné výšky pod 3 m, z důvodu umožnění průjezdu vozidlům záchranné služby. Při podjezdné výšce 3 m by byl veden podélný profil komunikace zhruba 5,5 m nad terénem. V tomto případě by bylo nutné na místní komunikaci zřídit na obou stranách mostu obratiště pro vozidla pro svoz odpadu atd. V předložené dokumentaci EIA se pracuje s doporučeným minimem cca 7 m výškou nad Vlášnickým potokem.

#### Křížení se silnicí II/123

Ve studii z roku 2020 bylo řešeno křížení se silnicí II/123 jako úrovňové s průsečnou křižovatkou. Toto řešení nebylo optimální, nicméně vzhledem k morfologii stávajícího terénu by vybudování MÚK v daném místě bylo finančně nákladné a samotná MÚK by měla nepřiměřeně velké rozměry. V rámci oponentního posudku SFDI navrhl úpravu tvaru MÚK v km 7.0, která bude napojovat město Tábor. Návrh spočíval v MÚK s dvojicí okružních křižovatek, do kterých by se napojila i silnice II/123, která by byla vedena v souběhu s přeložkou I/19, křížení s II/123 by pak nebylo potřeba. V rámci dalšího návrhu byla umístěna trubkovitá křižovatka s vychýlením asi o 100 m z důvodu dodržení normové vzdálenosti křižovatek (hraniční hodnota). Místní zastupitelé však nemožnost využití silnice II/123 pro místní obyvatele odmítli.

V předložené dokumentaci EIA je hodnocen návrh na mimoúrovňové napojení II/123 ve směru na/od Tábora se zachováním napojení původní silnice I/19.

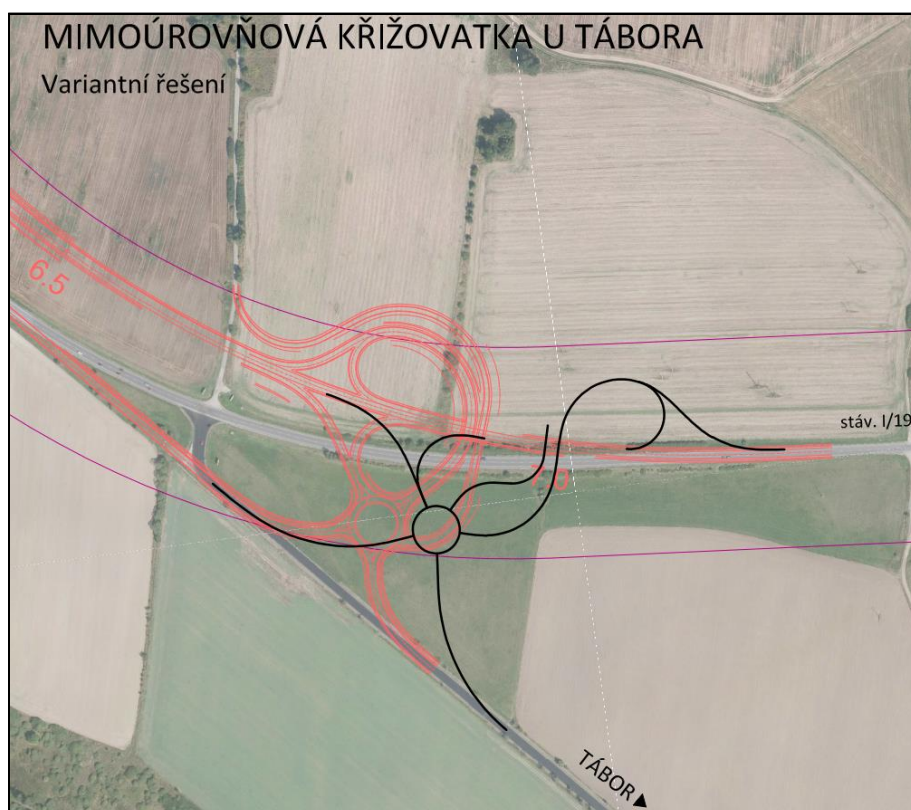


Obr. 4. Opuštěné technická řešení napojení silnice II/123

#### Křižovatka u Tábora

Původní tvar MÚK z technické studie z r. 2020 byl trubkovitý s nadezdem nad hlavní trasou. Tvar MÚK u Tábora byl optimalizován a došlo k posunu MÚK cca o 150 m od města Tábor. Navržena byla MÚK doplněná o okružní křižovatku, kde se potkávají větve křižovatky s přeložkou silnice III/1912 od Tábora a napojením stávající I/19 od Všechnova. Od okružní křižovatky podcházela větev MÚK hlavní trasu a zajišťovala napojení na přeložku I/19 ve směru k D3 a na Písek. Od okružní křižovatky byla také doplněná nová účelová komunikace a ta podcházela hlavní trasu v souběhu s větví MÚK. Dále pak komunikace lemovala křižovatku a napojovala se na stávající komunikaci vedoucí k letištní ploše.

V předložené dokumentaci EIA je na základě rozhodnutí oznamovatele hodnocen návrh MÚK Tábor dle technické studie z r. 2020.



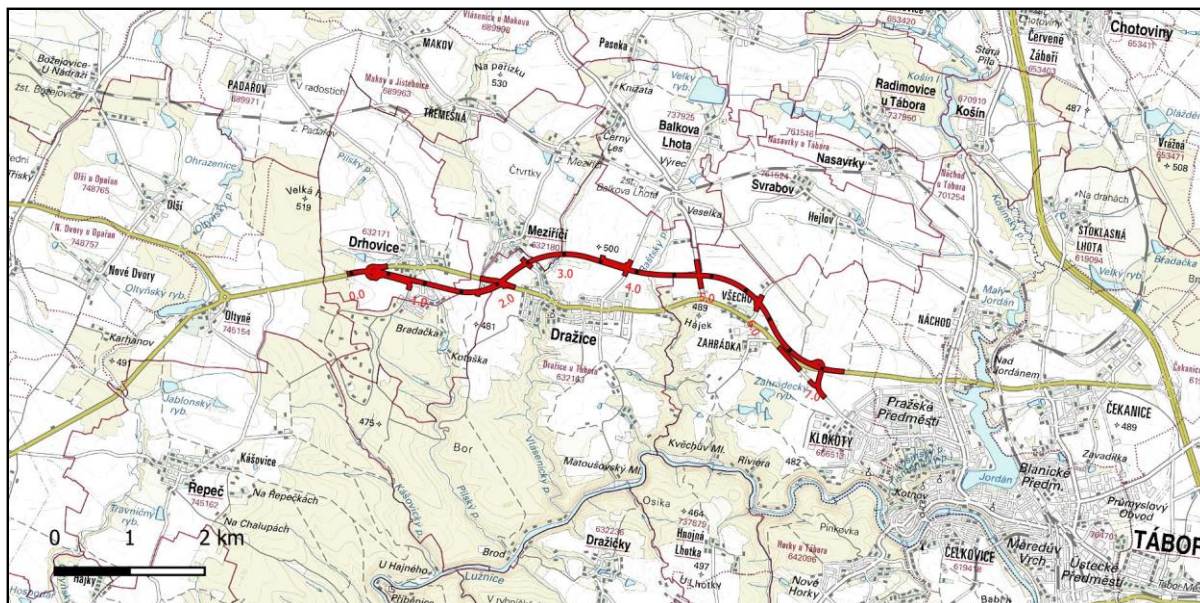
Obr. 5. Opuštěná technická řešení napojení silnice II/123

Předložená přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor je navržena v jedné směrové variantě. Variantně je navržena podoba křižovatky u Drhovic.

**B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry**

Základním podkladem pro zpracování předkládané dokumentace je technická studie, kterou zpracovala firma Pragoprojekt, a.s. v březnu 2022.

Silnice I/19 je důležitou spojnici procházející kraji Plzeňský, Středočeský, Jihočeský, Vysočina a Jihomoravský. Vede v západovýchodním směru od Plzně přes Tábor a Pelhřimov, zde peážuje po silnici I/34 až za Havlíčkův Brod a dále pokračuje přes Žďár nad Sázavou a Kunštát na křižovatku se silnicí I/43, kde končí. Silnice I/19 je dlouhá celkem 224 km a má značný místní, regionální i celostátní dopravní význam. Řešený úsek silnice I/19 je veden západně od města Tábor a tvoří společně se silnicí I/29 hlavní dopravní spojení mezi Pískem a Tábořem.



Obr. 6. Umístění plánované přeložky silnice I/19 Drhovice - Tábor

Přeložka silnice I/19 je navržena v kategorii S 11,5/90 v délce 7 264 m.

Tato kategorie představuje směrově nerozdělenou dvoupruhovou silnici s jízdními pruhy 2 x 3,50 m, zpevněnými krajnicemi 2 x 1,75 m včetně vodicích proužků a nezpevněnou krajnicí 2 x 0,50 m.

### Směrové řešení hlavní trasy

Začátek stavby se nachází na stávající silnici I/19 mezi obcemi Oltně a Drhovice, cca 450 m před obcí Drhovice. Na začátku úseku je navržen pravostranný směrový oblouk  $R = 800$  m s přechodnicemi, kterým se trasa odklání od silnice I/19 jižním směrem. Následuje přímá část, kterou trasa prochází zastavěným územím obce Drhovice, kde kříží místní komunikaci vedoucí k obecnímu úřadu. Dále kříží Pilský potok, kde je navržen mostní objekt. Následná přímá část je délky cca 750 m a na ni navazuje levostranný směrový oblouk  $R = 730$  m s přechodnicemi. Trasa zde prochází okolo hřbitova a kříží stávající silnici I/19. Na oblouk navazují přechodnice pravostranného oblouku  $R = 1100$  m. Navržená trasa zde prochází mezi obcemi Meziříčí a Dražice, následně přechází mostním objektem přes Pasecký potok. Následuje přímá část délky cca 230 m a trasa zde vede severně od obce Dražice. Na komunikaci následuje levostranný oblouk s přechodnicemi  $R = 2000$  m, kde dochází ke křížení se silnicí III/1236 a dále zde komunikace přechází mostním objektem přes Rašský potok. Následuje přímá část a pravostranný oblouk  $R = 1000$  m, s přechodnicemi. Trasa zde kříží silnici II/123, sídlo Všechno obchází severovýchodně, kříží místní komunikaci ke sportovnímu letišti. Trasa se stáčí jihovýchodním směrem a navazuje levostranný směrový oblouk  $R = 1000$  m. Komunikace vede východně od sídla Zahrádka a přibližuje se ke stávající silnici I/19. Cca v km 7,0 je navržena mimoúrovňová křižovatka, která umožňuje napojení silnice III/1912 ve směru Tábor. Délka navržené přeložky je cca 7,3 km.

## Výškové řešení hlavní trasy

Výškově je silnice díky členitosti území vedena jak v násypech, tak v zářezích. Navržená trasa překonává Pilský, Vlášnický, Pasecký a Raštský potok. Největší navržený podélný sklon na komunikaci je 5,00 %, nejmenší podélný sklon je 1 %.

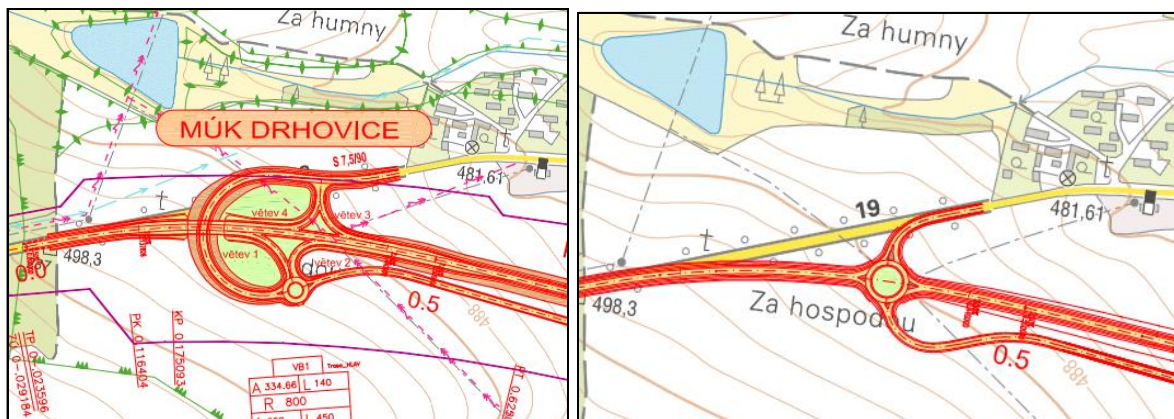
Trasa začíná klesáním s maximálním sklonem 3,8 %, které vede k Pilskému potoku, zde je údolnicový oblouk  $R = 6500$  m. Následuje stoupání s vrcholovým obloukem  $R = 8000$  m, který přechází do klesání k Vlášnickému potoku. Zde je údolnicový oblouk  $R = 5000$  m, který přechází do stoupání a trasa jím překonává i Pasecký potok. Dále navazuje vrcholový oblouk  $R = 10000$  m, trasa přechází do klesání a překonává poslední Raštský potok. Následuje mírné stoupání a trasa se do konce úseku snaží kopírovat terén. Na stávající silnici I/19 je trasa napojena klesáním 2,30 %.

## Křižovatky

V rámci přeložky silnice I/19 jsou navrženy dvě mimoúrovňové křižovatky.

### MÚK Drhovice

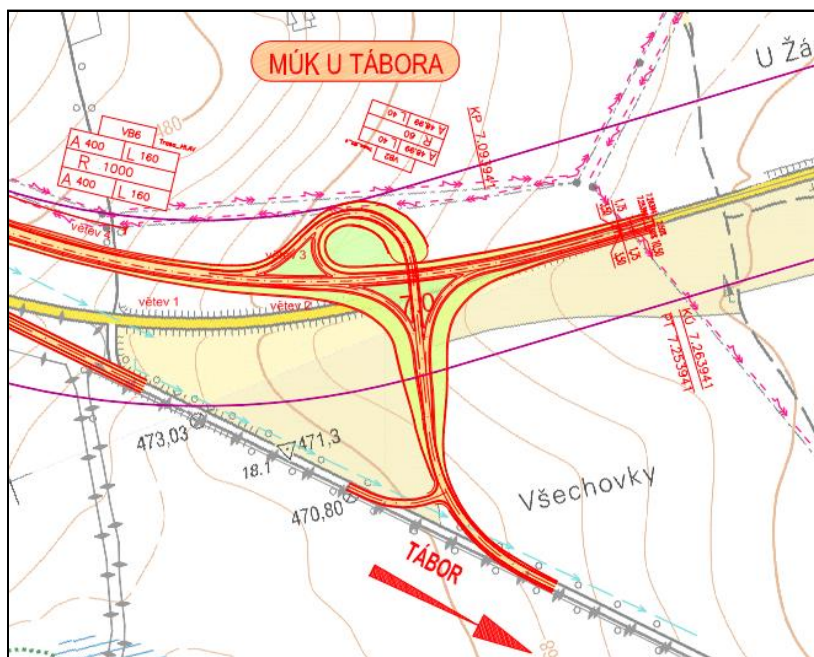
MÚK Drhovice se nachází cca v km 0,300. Kříží se zde nově navržená přeložka s napojením na stávající silnici I/19 vedoucí do obce Drhovice a s místní komunikací vedoucí k obecnímu úřadu v obci Drhovice. Alternativně je navržena kruhová úrovněová křižovatka.



Obr. 7. Varianty napojení přeložky na stávající silnici I/19 u Drhovic

### MÚK Tábor

MÚK Tábor se nachází cca v km 7,0. Převzato je řešení z technické studie z roku 2020 s trubkovitým tvarem a s nadejzdem nad hlavní trasou. MÚK napojuje silnici III/1912.



Obr. 8. MÚK u Tábora

## Mostní objekty

Stavba přeložky obsahuje 10 mostních objektů a 1 lávku pro pěší. Na hlavní trase je navrženo sedm mostních objektů. Šířkové uspořádání mostů odpovídá kategorii hlavní trasy S11,5/90. Mosty jsou projektovány následovně:

- Mostní objekt cca v km 0,3 je součástí MÚK u Drhovic, jednopolový, délka přemostění zhruba 18 m.
- Mostní objekt cca v km 1,1 přes Pílský potok, deskový, vícepolový
- Mostní objekt cca v km 2,5 přes Vlášnický potok, deskový, vícepolový
- Mostní objekt cca v km 3,0 přes Pasecký potok, přesypaný klenbový most, zde tvořen jednou klenbou o rozpětí cca 20 m
- Mostní objekt cca v km 4,1 přes Raštský potok, přesypaný klenbový most, tvořen dvěma klenbami o rozpětí cca 15 m
- Mostní objekt cca v km 4,8, nadjezd nad silnicí II/123
- Mostní objekt cca v km 7,0 je součástí MÚK u Tábora

Další 3 mosty se nacházejí na vedlejších komunikacích. Jeden je navržen cca v km 2,0 na přeložce stávající komunikace I/19. Druhý je navržen cca v km 3,86 a je součástí přeložky silnice. Třetí je v km 5,7 a jedná se o převedení místní komunikace na letiště Tábor - Všechny.

Lávka pro pěší se nachází cca v km 0,800, kde hlavní trasa kříží místní komunikaci vedoucí k obecnímu úřadu v Drhovicích. Lávka bude šířky 3 m a délky 40 m.

## Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací

Na přeložku silnice I/19 je nutné napojit stávající dopravní infrastrukturu, a tudíž je nezbytné navrhnout přeložky komunikací, které navržená trasa kříží a zajistit

přístupy na pozemky.

První přeložka se nachází cca v km 0,300. Na levé straně se jedná o napojení na stávající silnici I/19 pro přístup do obce Drhovice, komunikace podchází cca v km 0,220 hlavní trasu a na pravé straně se cca po 425 m od začátku úseku napojuje na nově navrženou okružní křižovatku. Kategorie komunikace S 7,5/90 a délka přeložky je cca 425 m. Na pravé straně je navržena místní komunikace, která se napojuje na nově navrženou okružní křižovatku, lícuje hlavní trasu a cca v km 0,800 se napojuje na stávající místní komunikaci vedoucí k obecnímu úřadu. Délka přeložky je cca 514 m a je navržena v kategorii S 6,5/90. Napojení na tyto přeložky je řešeno mimoúrovňovou křižovatkou. Alternativním řešením MÚK Drhovice je okružní křižovatka s napojením stávající I/19 směrem do Drhovic a místní komunikací vedoucí k obecnímu úřadu.

Cca v km 2,000 kříží hlavní trasa stávající silnici I/19. Je zde navržena přeložka části stávající silnice I/19, v kategorii S 7,5/90 a délkou cca 420 m. Křižující trasa je vedena v násypu s mostním objektem nad hlavní trasou. Pro zachování přístupu na pozemky je na přeložku napojena účelová komunikace, která cca od km 1,700 lícuje pravou stranu hlavní trasy.

Cca v km 2,500 překonává hlavní trasa údolí Vlášnického potoka mostní estakádou. Na začátku estakády je navržena přeložka místní komunikace, která bude vedena v zářezu pod mostem v kategorii S 6,5/90 v délce cca 115 m.

Hlavní trasa kříží cca v km 3,800 silnici III/1236. Přeložka je navržena v kategorii S 6,5/90, délky cca 164 m. Přechází přes hlavní trasu mostním objektem.

Cca od km 3,500 na levé straně lícuje hlavní trasu navržená účelová komunikace, která se napojuje na přeložku silnice III/1236.

Cca v km 4,800 kříží hlavní trasa silnici II/123. Přeložka silnice II. třídy je navržena v kategorii S 7,5/90 s délkou cca 330 m. Po obou stranách je navrženo napojení na přeložku I/19 ve směru do Tábora. Křížení s hlavní trasou je zde řešeno podjezdem.

V km cca 5,7 je navrženo převedení místní komunikace na letiště Tábor - Všechnov nadjezdem nad přeložkou. Délka přeložky místní komunikace je cca 180 m.

V km 7,0 je v rámci MÚK Tábor navrženo obousměrné napojení na silnici III/1912 (ul. Kpt. Jaroše).

V rámci stavby je navrženo nové napojení silnice III/1912 na stávající silnici I/19. Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/90, její délka je cca 360 m.

#### **B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení:**

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| Předpokládané zahájení realizace  | 2031 |
| Předpokládané dokončení realizace | 2034 |

**B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků:**

|       |           |
|-------|-----------|
| Kraj: | Jihočeský |
| Obec: | Drhovice  |
|       | Meziříčí  |
|       | Dražice   |
|       | Tábor     |

**B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat:**

Rozhodnutí o povolení stavby dle § 195 stavebního zákona č.283/2021 Sb. v platném znění – vydává příslušný stavební úřad

Povolení k nakládání s povrchovými a podzemními vodami dle § 8 zákona č.254/2011, o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění – vydává příslušný vodoprávní úřad

## B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

### B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)

Záměr realizace přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor se nachází v k.ú. Drhovice, Meziříčí, Dražice u Tábora a Klokoty. Záměr si vyžádá trvalý zábor cca 31,7 ha zemědělské půdy a 0,48 ha lesní půdy (PUPFL). Přehled orientačních záborů je uveden v následujících tabulkách:

Tabulka 1: Zábory ZPF dle BPEJ

| BPEJ    | třída ochrany | Zábor BPEJ (m²) | Zábor třídy ochrany (m²) | Zábor třídy ochrany (%) |
|---------|---------------|-----------------|--------------------------|-------------------------|
| 7.29.01 | I.            | 122 725         | 174 750                  | 55,00                   |
| 7.29.11 |               | 51 028          |                          |                         |
| 7.56.00 |               | 997             |                          |                         |
| 7.15.00 | II.           | 61 427          | 98 602                   | 31,04                   |
| 7.15.10 |               | 18 828          |                          |                         |
| 7.29.04 |               | 18 347          |                          |                         |
| 7.29.14 | III.          | 7 522           | 17 699                   | 5,57                    |
| 7.64.01 |               | 10 177          |                          |                         |
| 7.29.41 | IV.           | 3 306           | 3 306                    | 1,04                    |
| 7.29.44 | V.            | 10 298          | 23 348                   | 7,35                    |
| 7.67.01 |               | 6 483           |                          |                         |
| 7.68.11 |               | 6 567           |                          |                         |
| Celkem  |               | 317 705         | 317 705                  | 100                     |

Klasifikace záboru zemědělské půdy byla provedena v prostředí GIS dle bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) a dle tříd ochrany ZPF (Vyhláška č. 48/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Zemědělské půdy byly rozděleny do pěti tříd ochrany na základě BPEJ. Nejcennější půdy jsou zařazeny do I. a II. třídy ochrany, cennost klesá od I. třídy do V. třídy ochrany, která představuje půdy s velmi nízkou produkční schopností.

Hlavní rozsah trvalých záborů se bude odehrávat na půdách v I. a II. třídě ochrany půd (86 %), následují půdy v V. třídě ochrany (7,35 %). Zbývající část záboru je poměrně rovnoměrně rozložena mezi III. a IV. TO.

Orná půda v rámci trvalých záborů bude vyjmuta ze ZPF. Odtěžená ornice bude využita při úpravě násypů a zářezů.

Tabulka 2: Zábory PUPFL

| Kategorie lesa  | Zábor (m <sup>2</sup> ) | Zábor % |
|-----------------|-------------------------|---------|
| Les hospodářský | 4 824                   | 100     |

Při realizaci záměru přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor dojde k záboru na pozemcích určených k plnění funkce lesa (PUPFL) v rozsahu cca 0,48 ha. Jedná se o zábor lesů hospodářských. Dotčeným souborem lesních typů je 3SG (svěží dubová bučina). Lesní porosty jsou součástí lesní oblasti Středočeská pahorkatina (LO10)

Dočasný zábor půdy bude nezbytný pro zařízení staveniště. Jeho umístění bude stanoveno v dalších stupních přípravy záměru. 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.

### **B.II.2. Voda (například zdroje vody, spotřeba)**

V období výstavby bude potřeba pitná voda pro pracovníky na stavbě a technologická voda pro výrobu betonových směsí, kropení stavby, očistu vozidel a stavebních strojů atd. Nepředpokládají se vyšší nároky na vodu, než jaké odpovídají danému typu stavby. Množství pitné ani technologické vody není v současném stavu blíže specifikováno, bude záviset na organizaci výstavby a počtu pracovníků, který není v současné době znám. Zaměstnanci stavby budou využívat hygienické zázemí, které bude součástí zařízení staveniště.

Pro provoz na komunikaci nejsou žádné nároky na pitnou vodu. Množství užitkové vody pro údržbu komunikace bude obdobné jako v současnosti, voda bude dodávána z prostředků správce komunikace.

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz posuzované silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou bez problémů pokryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

### **B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)**

Pro výstavbu silnice (a souvisejících objektů – MÚK, vyvolané přeložky komunikací, sjezdy na pozemky) budou třeba především následující suroviny:

- kamenivo, štěrkopísky, asfalty pro konstrukční vrstvy vozovek
- kamenivo – betonové konstrukce, asphaltové směsi
- materiál pro kryty vozovek
- cement a přísady do betonů
- prefabrikáty, potrubí
- železobeton, beton, ocel atd.

Dále budou potřeba materiály nezbytné pro realizaci souvisejících nebo doprovodných dopravních staveb, jako jsou mostní objekty, propustky, přeložky inženýrských sítí, svodidla, dopravní značení atd.

Při výstavbě vzniknou nároky především na:

- zeleň, stromy a keře určené k výsadbě
- materiály pro bezpečnostní zařízení silnice (dopravní značky, zábradlí aj.)
- materiály pro přeložky a ochranu vedení inženýrských sítí.

Celkové množství potřebných materiálů pro výstavbu posuzované přeložky silnice „I/19 Drhovice - Tábor, přeložka“ nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno. Pro potřebu procesu EIA je možné stanovit orientační potřebu hlavních materiálů (kamenivo, kryt vozovky) z plochy vozovky a z předpokládané konstrukční výšky vozovky cca 0,6 m. Při délce posuzovaného úseku 7 264 m a šířce vozovky 11,5 m bude celkový objem stavebních materiálů na konstrukční vrstvy vozovky cca 50 121,6 m<sup>3</sup>. Přesné množství potřebných stavebních materiálů bude stanoveno v dalších stupních projektové přípravy.

Za stavební materiál považujeme i zeminu, případně demoliční materiály na výstavbu násypů a dalších objektů silnice. Bilance těchto materiálů byla odhadnuta následovně:

Tabulka 3: Orientační bilance zeminy

|                   |                              |
|-------------------|------------------------------|
| Výkop             | 350 000 m <sup>3</sup>       |
| Násyp             | 190 000 m <sup>3</sup>       |
| Nedostatek zeminy | <b>160 000 m<sup>3</sup></b> |

Chybějící množství materiálů pro realizaci násypů bude nezbytné na staveniště dovézt odjinud.

Při realizaci záměru bude sejmuta orníční vrstva zeminy. V případě realizace silničních staveb bývá část ornice použita při sadových úpravách svahů násypů a zářezů a při rekultivaci ploch dočasného záboru, část ornice je přebytková. Pro případné přebytky ornice bude nutné najít vhodné upotřebení, obvyklým způsobem při nakládání s přebytečnou ornici je její rozprostření na okolní zemědělské pozemky.

Potřebné množství materiálu pro realizaci záměru nebude představovat významné navýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu ve srovnání se současným stavem. Tato potřeba bude bez problémů pokryta produkcí stávajících výrobních kapacit v regionu.

Při výstavbě bude potřeba určité množství pohonných hmot a mazadel. Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou na staveniště přiváženy v cisternách, oleje v barelech. Nákladní automobily budou zřejmě zásobovány pohonnými hmotami mimo staveniště u čerpacích stanic. Celkové množství nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.

Během provozu se nepočítá s žádnými dalšími speciálními nároky na spotřebu surovin a materiálů. V úvahu připadá pouze obalovaná živičná směs na případné opravy, posypový materiál pro zimní údržbu (chlorid sodný a inertní posypový materiál), pohonné hmoty, oleje a maziva pro dopravní mechanizaci při údržbě.

V letech 2003-2010 se množství aplikované soli na silnicích v okolí Českých Budějovic a Písku pohybovalo v rozmezí 2,8 – 12,3 t na jeden km, průměrná hodnota byla 5 t na jeden km (Vyhnálek a kol. 2004, 2007, 2010). V případě posuzované silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor o celkové délce cca 7,3 km bude

během zimní údržby použito 36,5 t soli (v případě průměrné dávky 5 t/km), maximálně pak 89,8 t soli (v případě maximální dávky 12,3 t/km).

#### **B.II.4. Energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)**

Zařízení staveniště bude zřejmě připojeno na rozvod elektrické energie (sociální zařízení, stavební buňky). Obvyklý příkon spotřebičů v takovém zařízení je cca 30 kW. Lokalizace zařízení staveniště a napojení na elektrickou síť bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru.

#### **B.II.5. Biologická rozmanitost**

##### Využití udržitelných zdrojů

Během realizace záměru budou zpracovávány suroviny, které dále budou sloužit jako stavební materiál při výstavbě nebo rekonstrukci dopravních staveb. Částečně budou v technologickém procesu využívány použité asfalty z rekonstruovaných nebo odstraňovaných komunikací.

##### Ovlivnění druhů a ekosystémů, jejich zábor (stanovišť), nebo znečišťování záměrem

Realizací posuzované silnice bude dotčena zejména zemědělská půda, záměr si vyžádá zábor cca 31,7 ha zemědělské půdy. Budou také dotčeny lesní pozemky. Zábor lesů kategorie hospodářských byl vyčíslen na cca 0,48 ha. Dotčené plochy budou přeměněny na zpevněné plochy (vozovka budoucí komunikace) a trvalé travní porosty s výsadbou dřevin (plochy svahů násypů).

Podrobný popis dotčených ploch z hlediska biologické rozmanitosti je uveden v kapitole C.2.6. *Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)*. Ovlivnění druhů a ekosystémů je popsáno v kapitole D.I.7. *Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)*. Jejich znečišťování je popsáno v kapitole D.I. z pohledu všech složek životního prostředí, jelikož ty, jako složky abiotické a biotické, jsou součástí ekosystému a ovlivňují jej.

V rámci výstavby se předpokládá kácení dřevin rostoucích mimo les, a to pouze v trase budoucího tělesa silnice I/19 či souvisejících komunikací. Cenné jsou liniové porosty kolem vodních toků (Pilský potok, Vlášnický potok, Raštský potok) a komunikací (např. místní komunikace z Dražic do Meziříčí). V dalších fázích přípravy záměru bude zpracován návrh vegetačních úprav, který bude specifikovat ozelenění stavby (výsadby dřevin, rekultivace, zatravnění svahů apod.). Vysázené dřeviny lze považovat za prvky zelené infrastruktury.

### B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)

Během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních a výkopových materiálů. Stavební materiál bude dopravován odjinud na staveniště po stávající silnici I/19 a navazujících komunikacích. Výkopový materiál bude převážěn po plochách staveniště. Přebytek ornice bude odvážen na deponii.

Je důležité, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích. Co nejvíce je třeba minimalizovat využívání polních cest, pojezdy nákladních automobilů ve volné krajině je třeba vyloučit. Dopravu materiálů na staveniště bude nutné vyřešit v zásadách organizace výstavby jednotlivých etap výstavby silnice.

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Výhledové intenzity dopravy na navržené přeložce silnice I/19 Drhovice – Tábor byly stanoveny v technické studii, část C1 Dopravně inženýrské údaje (Pragoprojekt 2022). Pro potřeby prognózy byl vytvořen dopravní model sledované oblasti. Dopravní prognóza byla zpracována pro výhledový rok 2050.

Dopravní zatížení vychází z Celostátního sčítání dopravy 2016 (ŘSD ČR) a je doplněno výsledky dopravních průzkumů provedených zpracovatelem na silnici I/19 v obci Drhovice a v úseku křížení silnic I/19 x II/123 mezi obcemi Dražice a Všechnov ve dne 14.1.2020.

V současné době byly zveřejněny dopravní intenzity ze sčítání dopravy v r. 2025 (ŘSD ČR). Z hlediska osobních vozidel je zde mírný nárůst oproti dopravním intenzitám použitých ve studii (Pragoprojekt 2022), ale také výrazný pokles nákladních vozidel. Z hlediska dopadů na životní prostředí (hluk, emise) je zásadní nákladní doprava, která je významným zdrojem hluku a emisí. Z těchto důvodů byly údaje z technické studie použity i v předkládané dokumentaci. Jedná se o aplikaci principu předběžné opatrnosti, kdy pro hodnocení vycházíme z horšího možného scénáře.

Dopravní intenzity na vybraných úsecích dopravní prognózy jsou uvedeny v následující tabulce:

Tabulka 4: Současné a výhledové intenzity dopravy na stávajících úsecích vybraných silnic

| Úsek                                                      | rok  | Osobní vozidla/<br>24 hod. | Nákladní vozidla/<br>24 hod. | Celkem vozidla/<br>24 hod. |
|-----------------------------------------------------------|------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Silnice I/19<br>I/19 (od Tábora) – konec<br>přeložky I/19 | 2020 | 8220                       | 3170                         | 11390                      |
|                                                           | 2050 | 8930                       | 4040                         | 12970                      |
| Silnice I/19<br>Konec přeložky I/19 – II/123              | 2020 | 8220                       | 3170                         | 11390                      |
|                                                           | 2050 | 8930                       | 4040                         | 12970                      |
| Silnice I/19<br>II/123 – III/1236                         | 2020 | 6910                       | 3030                         | 9940                       |
|                                                           | 2050 | 7500                       | 3840                         | 11340                      |
| Silnice I/19<br>III/1236 – III/1224                       | 2020 | 6650                       | 2780                         | 9330                       |
|                                                           | 2050 | 7220                       | 3500                         | 10720                      |
| Silnice I/19<br>III/1224 – začátek přeložky<br>I/19       | 2020 | 6560                       | 2760                         | 9320                       |
|                                                           | 2050 | 7170                       | 3470                         | 10590                      |
| Silnice I/19                                              | 2020 | 6560                       | 2760                         | 9320                       |

|                                            |      |      |      |       |
|--------------------------------------------|------|------|------|-------|
| Začátek přeložky I/19 – I/19 (směr Olštně) | 2050 | 7120 | 3470 | 10590 |
| Silnice II/123                             | 2020 | 1480 | 170  | 1650  |
| I/19 – přeložka I/19                       | 2050 | 1610 | 230  | 1840  |
| Silnice II/123                             | 2020 | 1480 | 170  | 1650  |
| přeložka I/19 – II/123 (směr Vlášence)     | 2050 | 1610 | 230  | 1840  |

Výsledné intenzity dopravy za 24 hodin na uvažovaných úsecích navrhované přeložky a na stávající síti pro výhledový rok 2050 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 5: Výhledové intenzity dopravy na komunikační síti po zprovoznění přeložky silnice I/19 Drhovice – Tábor ve výhledovém roce 2050

| Úsek                                                       | Osobní vozidla/<br>24 hod. | Nákladní vozidla/<br>24 hod. | Celkem vozidla/<br>24 hod. |
|------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Silnice I/19<br>I/19 (od Tábora) – konec přeložky I/19     | 8930                       | 4040                         | 12970                      |
| Silnice I/19<br>Konec přeložky I/19 – II/123               | 380                        | 410                          | 790                        |
| Silnice I/19<br>II/123 – III/1236                          | 410                        | 420                          | 830                        |
| Silnice I/19<br>III/1236 – III/1224                        | 130                        | 80                           | 210                        |
| Silnice I/19<br>III/1224 – začátek přeložky I/19           | 420                        | 90                           | 510                        |
| Silnice I/19<br>Začátek přeložky I/19 – I/19 (směr Olštně) | 7120                       | 3470                         | 10590                      |
| Silnice II/123<br>I/19 – přeložka I/19                     | 30                         | 20                           | 50                         |
| Silnice II/123<br>přeložka I/19 – II/123 (směr Vlášence)   | 1610                       | 230                          | 1840                       |
| Přeložka I/19<br>Stávající I/19 – II/123                   | 8550                       | 3630                         | 12180                      |
| Přeložka I/19<br>II/123 – I/19 (směr Olštně)               | 7090                       | 3420                         | 10510                      |

### B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

#### B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných znečišťujících látek, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek)

Dočasnými zdroji znečištění budou jednotlivá staveniště silnice, pojezdy nákladních automobilů nebo jiných stavebních strojů a plochy deponií výkopového materiálu a ornice.

Na těchto plochách bude docházet zejména ke znovuzvření usazených prachových částic, k produkci tzv. sekundární prašnosti. Při pokládce živičného povrchu lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty typické pro dopravu, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a uhlovodíky. Vzhledem k rozsahu stavby (rekonstrukce stávající silnice většinou ve stávající trase) bude množství emitovaných znečišťujících látek relativně malé. Dále bude minimalizováno odpovídajícími opatřeními, např.: zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť, zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště, zajistit pravidelné skrápění prašných ploch, při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty atd.

Provozem automobilů na pozemních komunikacích vznikají především emise následujících látek:

- oxidy dusíku
- oxid uhelnatý
- alifatické uhlovodíky (např. methan, butan, propan, 1,3-butadien a vyšší uhlovodíky)
- aldehydy a ketony (např. formaldehyd, acetaldehyd, propanon)
- aromatické uhlovodíky (např. benzen, toluen, xyleny)
- polyaromáty (např. naftalen, fenantren, pyren, benzo(a)pyren, benzo(ghi)perylen)

Z předpokládané intenzity dopravy na plánované přeložce silnice a z odpovídajících emisních faktorů byly pro výhledový rok 2040 (pozdější rok výpočtový program neumožňuje zohlednit) pomocí programu MEFA 13 vypočteny následující hodnoty emisí znečišťujících látek (podrobněji je uvedeno v rozptylové studii v příloze č. 4):

Tabulka 6: Roční příspěvek škodlivin vznikající provozem vozidel po uvažované přeložce

| Celkové emise           |                 |       |                  |                   |                        |
|-------------------------|-----------------|-------|------------------|-------------------|------------------------|
| [kg*rok <sup>-1</sup> ] |                 |       |                  |                   | [g*rok <sup>-1</sup> ] |
| CO                      | NO <sub>2</sub> | BZN   | PM <sub>10</sub> | PM <sub>2,5</sub> | B(a)P                  |
| 21 740,1                | 1779,9          | 117,4 | 8 261,6          | 2 945,8           | 419,7                  |

### Emise rušivého světla

Při realizaci přeložky se nepočítá s jejím osvětlením během noci. Rušivým vlivem zejména pro noční živočichy budou světlomety projíždějících vozidel.

### **B.III.2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštění znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost)**

Při výstavbě posuzovaného záměru budou vznikat splaškové odpadní vody v sociálním zařízení staveniště. Množství těchto vod bude záviset na počtu pracovníků na staveništi a nelze je tak v současné době stanovit. Pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí to však není nezbytné. Zneškodňování těchto odpadních vod musí probíhat v souladu s nařízením vlády č. 401/2015 Sb. Konkrétní technické řešení bude zpracováno v dalších fázích přípravy záměru, s největší pravděpodobností budou použita chemická WC v zařízeních staveniště. Jiné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, během výstavby vznikat nebudou.

Při provozu posuzované přeložky budou vznikat splachové vody odtékající z vozovky znečištěné automobilovým provozem. Podrobné technické řešení odvodnění přeložky nebylo dosud zpracováno. Technické řešení odvádění splachových vod bude navrženo v dalších stupních přípravy záměru dle vyjádření vodoprávního orgánu a orgánu ochrany přírody. V kapitole *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření ...* jsou uvedena doporučení vyplývající z předkládaného hodnocení vlivů na životní prostředí.

V dalších fázích přípravy záměru doporučujeme svedení dešťových vod do nezpevněných silničních příkopů, které pravděpodobně budou zaústěny do křížených vodních toků. Jedná se o následující toky:

- km cca 1,10 – Pilský potok
- km cca 2,55 – Vlásaňský potok
- km cca 2,95 – Pasecký potok
- km cca 4,15 – Raštský potok

Konečným recipientem dešťových vod z posuzované přeložky bude vždy řeka Lužnice.

Množství odtékajících splachových vod z vozovky ( $V$ , m<sup>3</sup>/rok) je stanoveno z ročního úhrnu srážek v oblasti ( $H$ , m), koeficientu odtoku ( $k = 0,8$ ) a plochy komunikace ( $S$ , m<sup>2</sup>) podle vzorce:

$$V = H \cdot k \cdot S$$

Pro výpočet množství odtékajících vod byla použita hodnota ročního úhrnu srážek ( $H$ ) z nejbližší srážkoměrné stanice Tábor - Náchod:

Tabulka 7: Úhrny srážek

| srážkoměrná stanice | roční úhrn srážek (mm) | úhrn srážek za říjen až březen (mm) |
|---------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Tábor-Náchod        | 583                    | 210                                 |

Množství srážkových vod odtékajících z plochy přeložky před a po realizaci přeložky je uvedeno v následující tabulce, ve výpočtu jsou použity koeficienty odtoku 0,3 pro stav před výstavbou přeložky a 0,8 po výstavbě přeložky.

Tabulka 8: Orientační množství srážkových vod odtékajících z plochy vozovky přeložky I/19 před a po realizaci záměru

| povodí (č.h.p.) | název toku       | Úsek km  | odtok za rok (m <sup>3</sup> ) |               | odtok za zimu (m <sup>3</sup> ) |               |
|-----------------|------------------|----------|--------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
|                 |                  |          | Před výstavbou                 | Po výstavbě   | Před výstavbou                  | Po výstavbě   |
| 1-07-04-0810    | Pilský potok     | 0,0-1,6  | 3 218                          | 8 582         | 1 159                           | 3 091         |
| 1-07-04-0790    | Vlásenický potok | 1,6-3,7  | 4 224                          | 11 264        | 1 521                           | 4 057         |
| 1-07-04-0770    | Rašský potok     | 3,7-6,5  | 5 632                          | 15 018        | 2 029                           | 5 410         |
| 1-07-04-0750    | Košínský potok   | 6,5-7,26 | 1 529                          | 4 076         | 551                             | 1 468         |
| Celkem:         |                  |          | <b>14 610</b>                  | <b>38 961</b> | <b>5 263</b>                    | <b>14 034</b> |

Po realizaci dojde ke zvýšení podílu zpevněných ploch v zájmovém území a tím i ke zrychlení odtoku srážkových vod.

Splachové vody odtékající z vozovky jsou znečištěné látkami, které se uvolňují z projíždějících motorových vozidel a v zimním období posypovým materiálem. Nejvýznamnější jsou ropné látky, olovo v úkapech z motorových vozidel a chloridy z posypových solí. Posypové materiály mohou obsahovat určité procento příměsí, zejména měď, zinek a nikl. Koncentrace znečišťujících látek je ovlivněna intenzitou provozu, technickým stavem vozidel a množstvím a druhem použitých posypových materiálů.

Množství aplikované soli (většinou chloridu sodného) během zimní údržby silnic závisí především na průběhu počasí během zimního období. V letech 2003-2010 se množství aplikované soli na silnicích v okolí Českých Budějovic a Písku pohybovalo v rozmezí 2,8 – 12,3 t na jeden km, průměrná hodnota byla 5 t na jeden km (Vyhnálek a kol. 2004, 2007, 2010). V případě posuzované silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor o celkové délce cca 7,3 km bude během zimní údržby použito 36,5 t soli (v případě průměrné dávky 5 t/km), maximálně pak 89,8 t soli (v případě maximální dávky 12,3 t/km). Obsah chloridových iontů v posypové soli je cca 60 %. V následující tabulce je uvedeno celkové množství posypových solí aplikovaných na silnici během zimního období a průměrná koncentrace chloridových iontů (Cl<sup>-</sup>) v odtékajících srážkových vodách (za předpokladu, že všechny srážkové vody s rozpuštěnou aplikovanou solí odečtou z vozovky během zimního období).

Tabulka 9: Množství a koncentrace Cl<sup>-</sup>

| dávka posypových solí (t/km) | množství posypových solí (t) | množství srážkových vod za zimu (m <sup>3</sup> ) | množství Cl <sup>-</sup> (t) | koncentrace Cl <sup>-</sup> (g/l) |
|------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| 5                            | 36,5                         | 17 543                                            | 21,9                         | 1,25                              |
| 12,3                         | 89,8                         | 17 543                                            | 53,9                         | 3,07                              |

Průměrná koncentrace chloridových iontů v odtékajících srážkových vodách představuje hypotetickou hodnotu vypočítanou z aplikovaného množství posypových solí a množství srážek za zimní období. Reálné koncentrace jsou závislé především na aktuálním aplikovaném množství posypových solí a na množství vody odtékající z vozovky, které je dáno především aktuálními povětrnostními podmínkami (teplota, srážky, výška sněhové pokrývky atd.). Během vlastního měření na silnici I/20 České Budějovice – Vodňany a Písek – Nová Hospoda v letech 2004 – 2010 jsme zaznamenali hodnoty většinou do 5 g/l, extrémy při nízkých odtocích dosahovaly až 38 g/l.

### B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady)

Při výstavbě budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu komunikací. Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze předpovědět především vznik odpadů ze skupiny *17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)* dle kategorizace ve vyhlášce MŽP ČR č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů. Množství vznikajících odpadů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno, je odhadnuto na základě zkušeností s obdobnými silničními stavbami. Přesné množství odpadů bude stanoveno v dalších stupních projektové přípravy. V následující tabulce je uveden přehled produkovaných odpadů a očekávané produkované množství.

Tabulka 10: Přehled odpadů z výstavby

| kód      | název                                                                                                                                                     | kategorie | množství (t) |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------|
| 08 01 11 | Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky                                                                         | N         | 0,2          |
| 08 01 12 | Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11                                                                                                   | O         | 0,3          |
| 13 02 05 | Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje                                                                                                 | N         | 0,2          |
| 15 02 02 | Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami | N         | 0,3          |
| 16 01 07 | Olejové filtry                                                                                                                                            | N         | 0,2          |
| 17 02 01 | Dřevo                                                                                                                                                     | O         | 1,0          |
| 17 03 01 | Asfaltové směsi obsahující dehet                                                                                                                          | N         | 450          |
| 17 03 02 | Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01                                                                                                             | O         | 1 340        |
| 17 04 05 | Železo a ocel                                                                                                                                             | O         | 1,0          |
| 17 04 11 | Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10                                                                                                                      | O         | 0,5          |
| 17 05 03 | Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky                                                                                                               | N         | 10 000       |
| 17 05 04 | zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03                                                                                                             | O         | 20 000       |
| 17 09 03 | Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky                                            | N         | 60           |
| 17 09 04 | Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03                                                                      | O         | 300          |

N - nebezpečný odpad

O - ostatní odpad

Odpady vznikající během výstavby budou přednostně nabídnuty k recyklaci nebo k využití jako druhotná surovina. Odpady, pro které se nepodaří zajistit takové využití, budou odevzdány oprávněné osobě k odstranění.

Je možné konstatovat, že při výstavbě silnice budou vznikat odpady obvyklé pro realizaci silničních staveb. S jejich dalším využitím nebo odstraňováním nebudou, v případě dodržování předpisů, problémy. Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajišťovat dodavatel stavby. Doporučujeme, aby co největší množství odpadů bylo využito jako druhotná surovina, buď v rámci posuzované stavby, nebo na jiných stavbách.

Za odpad při stavbě komunikací je považován i přebytečný výkopový materiál, který se nevyužije v rámci posuzované stavby. Nebude vznikat přebytečná výkopová zemina. Z bilance zemních prací vyplývá, že stavba vykazuje nedostatek materiálů pro výstavbu (násypy, zásypy, obsypy), které bude nezbytné dovézt odjinud.

Během provozu posuzované přeložky budou vznikat následující druhy odpadů. Kategorizace je provedena podle katalogu odpadů dle vyhlášky MŽP ČR č. 8/2021 Sb. Množství vznikajících odpadů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno, je odhadnuto na základě zkušeností s obdobnými silničními stavbami. Přesné množství odpadů bude stanoveno v dalších stupních projektové přípravy.

Tabulka 11: Přehled odpadů z provozu

| číslo    | název                                                                                                    | kategorie | množství<br>t/rok | způsob<br>nakládání |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|---------------------|
| 08 01 11 | odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky                        | N         | 0,2               | odstraňování        |
| 13 05 02 | kaly z odlučovačů oleje                                                                                  | N         | 0,2               | odstraňování        |
| 15 01 10 | obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné                          | N         | 0,7               | odstraňování        |
| 15 02 02 | absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami | N         | 0,02              | odstraňování        |
| 16 01 03 | pneumatiky                                                                                               | O         | 0,1               | odstraňování        |
| 16 01 07 | olejové filtry                                                                                           | N         | 0,1               | odstraňování        |
| 20 02 01 | biologicky rozložitelný odpad                                                                            | O         | 10                | kompostování        |
| 20 03 01 | směsný komunální odpad                                                                                   | O         | 12                | odstraňování        |
| 20 03 03 | uliční smetky                                                                                            | O         | 3                 | odstraňování        |
| 20 03 06 | odpad z čištění kanalizace                                                                               | O         | 3                 | odstraňování        |

N - nebezpečný odpad

O - ostatní odpad

V období provozu budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě komunikace, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovek
- sekání trávy a úprava zeleně
- čištění stok dešťových vpustí
- likvidace kalů z odlučovačů ropných látek
- drobné úpravy vozovek a svahů komunikace
- odstraňování následků havárií

Před uvedením posuzovaného úseku silnice do provozu bude pro silnici provedena aktualizace odpadového hospodářství provozovatele. Bude vedena evidence odpadů, ve které bude stanoveno množství, místo vzniku a způsob odstraňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících při provozu silnice.

#### **B.III.4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)**

##### **Hluk**

Silniční doprava je významným zdrojem hluku. Zdrojem hluku jsou motorová vozidla, pohybující se na komunikaci. Hluk z dopravy vzniká nejprve při výstavbě komunikace (časově omezené působení) a posléze po jejím otevření jako důsledek běžného provozu vozidel (trvalé působení).

Hluk z výstavby a z provozu na posuzované přeložce je kvantitativně vyhodnocen v hlukové studii, kterou zpracoval Mgr. Radomír Mužík v srpnu 2026 a která je součástí přílohové části dokumentace EIA (Příloha č. 3).

##### **Hluk během výstavby**

Během výstavby lze očekávat emise hluku z nasazené stavební techniky a z přepravy materiálů po staveništi. Významnými zdroji hlukových emisí během výstavby bývají vrtné soupravy pro vrtání pilotů, silniční frézy nebo drtící a třídící linky. Ostatní stavební mechanismy mívají obvykle nižší akustické výkony. Až do výběru konkrétního zhotovitele stavby nebude známo, jakou stavební techniku bude využívat a jaký zvolí harmonogram prací. V rámci hlukové studie byly pro hluk z výstavby vyhodnoceny základní typy stavebních strojů, jejichž nasazení se předpokládá v jednotlivých stavebních činnostech. Pro nasazení jednotlivých strojů i strojů v případném souběhu byla určena maximální doba nasazení během pracovního dne.

##### **Provoz drtící a třídící linky**

Pro potřeby výpočtů bylo uvažováno s modelovým nasazením velké drtící a třídící linky s akustickým výkonem 126 dB a nepřetržitou dobou provozu v délce 8 hodin. Při jejím provozu lze očekávat limitní izofonu 65 dB (limit pro výstavbu v době od 7:00 do 21:00) ve vzdálenosti cca 450 metrů od zdroje hluku.

Z uvedeného výpočtu vyplývá, že linka o předpokládaném akustickém výkonu 126 dB a při nepřetržitém osmihodinovém provozu v denní době, by musela být umístěna ve vzdálenosti minimálně 450 metrů od nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb. Lze konstatovat, že předpokládaný rozsah budoucího staveniště splnění této podmínky umožňuje. Pro konkrétní použitou linku bude akustický výpočet aktualizován a výsledek bude zohledněn harmonogramu prací a v ZOV.

##### **Provoz frézy**

V době, kdy nebude drtící a třídící linka na stavbě využívána, je z akustického hlediska nejnepříznivější provoz frézy. Pro potřeby hlukové studie bylo uvažováno

s nasazením frézy s akustickým výkonem na úrovni 116 dB a s pracovním výkonem 500 metrů za hodinu.

Pokud bude fréza v nepřerušovaném provozu v době od 7:00 do 21:00, pak lze limitní izofonu očekávat ve vzdálenosti cca 150 metrů od zdroje hluku. Při frézovacích pracích ve vzdálenosti menší než vypočtených 150 metrů od obytné zástavby bude nutné přijmout odpovídající technicko-organizační opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů (zvolit pracovní stroj s nižším akustickým výkonem, zkrátit dobu provozu frézy apod.).

Obdobně jako v případě drtící a třídící linky bude i pro frézu akustický výpočet po výběru zhotovitele aktualizován a výsledek bude zohledněn harmonogramu prací a v ZOV.

#### Staveništní doprava

Stávající silnice I/19, na kterou bude vyvedena staveništní doprava, je dle sčítání dopravy z roku 2020 zatížena cca 9.000 – 13.000 vozidly za 24 hodin, z toho je 2.800 - 4 000 vozidel nákladních.

Při tomto dopravním zatížení lze na fasádě objektů vzdálených cca 5 metrů od silnice I/19 očekávat ekvivalentní hladinu akustického tlaku cca na úrovni 69 dB.

Příspěvek staveništní dopravy k dopravním intenzitám na silnici I/19 na uvažované úrovni 16 osobních automobilů, 16 nákladních automobilů a 32 návěsových souprav bude vzhledem k dopravním intenzitám na silnici I/19 zanedbatelný a dle provedených výpočtů nezpůsobí nárůst ekvivalentní hladiny akustického tlaku.

#### Hluk z provozu přeložky

Úroveň hladiny hluku emitovaná v období výstavby silnice je jevem přechodným. Klíčový význam má hluk emitovaný vlastní automobilovou dopravou po uvedení přeložky do provozu. Jako zdroj hluku zde působí jednotlivá vozidla vytvářející dopravní proud a komunikace tak působí jako liniový zdroj hluku.

Je zřejmé, že výslednou hladinu hluku ovlivňují tyto faktory:

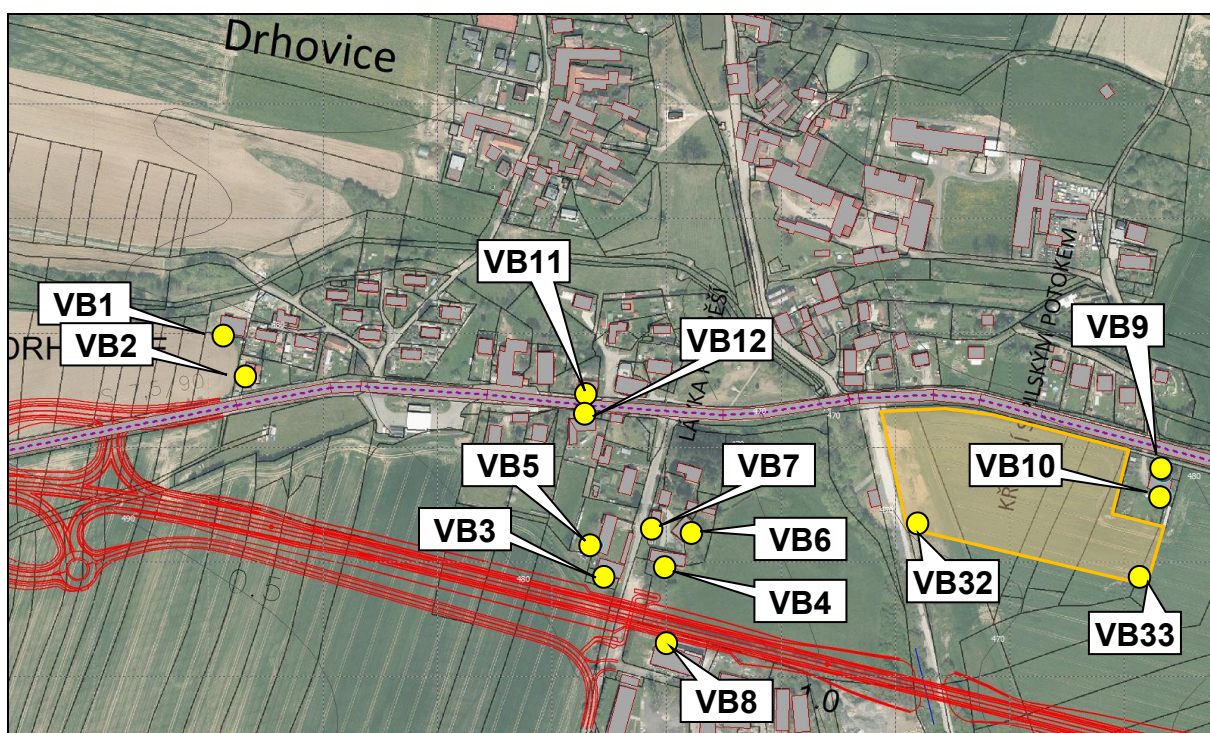
- motorová vozidla (intenzita a skladba vozového parku, jejich kategorie, technický stav a rychlost jízdy ...)
- technické parametry komunikace (šířkové uspořádání, podélný sklon, vedení v násypu či zářezu...)
- okolí komunikace (pohltivý nebo odrazivý terén, vzdálenost zástavby, vliv odrazů zvukových vln)
- technická opatření (protihlukové bariéry nebo valy...)

Úroveň hladiny hluku emitované automobilem je závislá zejména na jeho rychlosti. Zatímco u nižších rychlostí je rozhodujícím zdrojem hluku pohonná jednotka automobilu, se stoupající rychlostí se zvyšuje význam hluku emitovaného z převodové soustavy. Ve vyšších rychlostech začíná převažovat hluk ze styku

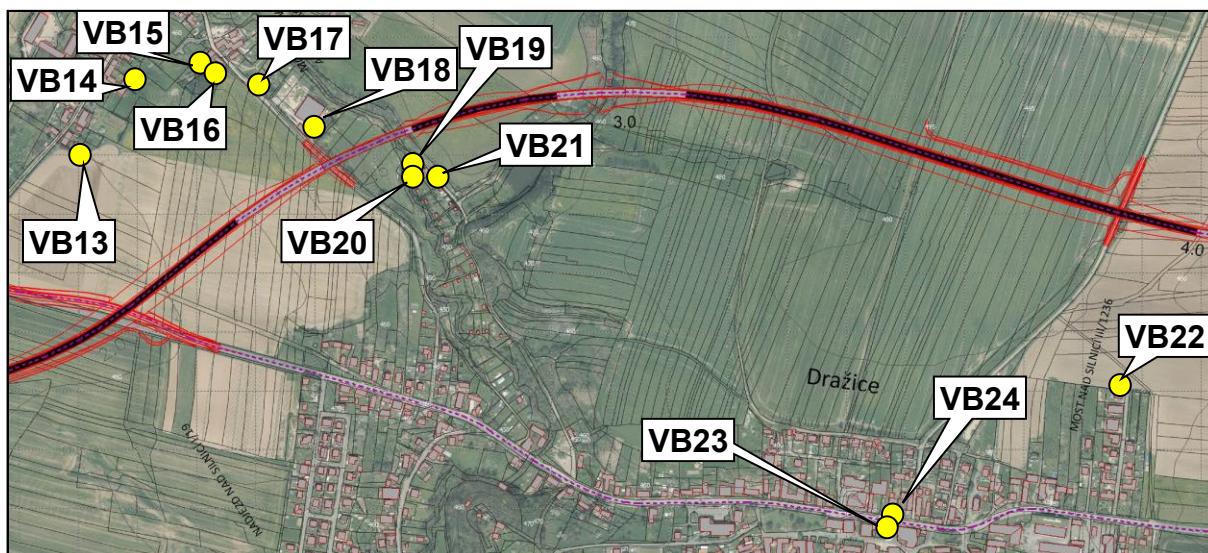
pneumatika – vozovka a u velmi vysokých rychlostí je rozhodující aerodynamický hluk.

Investor a správce komunikace nemůže plně ovlivnit některé faktory, které ovlivňují hluk z komunikací, zejména technický stav vozidel pohybujících se na komunikacích. Nicméně lze konstatovat, že průběžná obměna vozového parku přispívá ke snižování hladin hluku vlivem rostoucího podílu vozidel, majících lepší akustické emisní parametry.

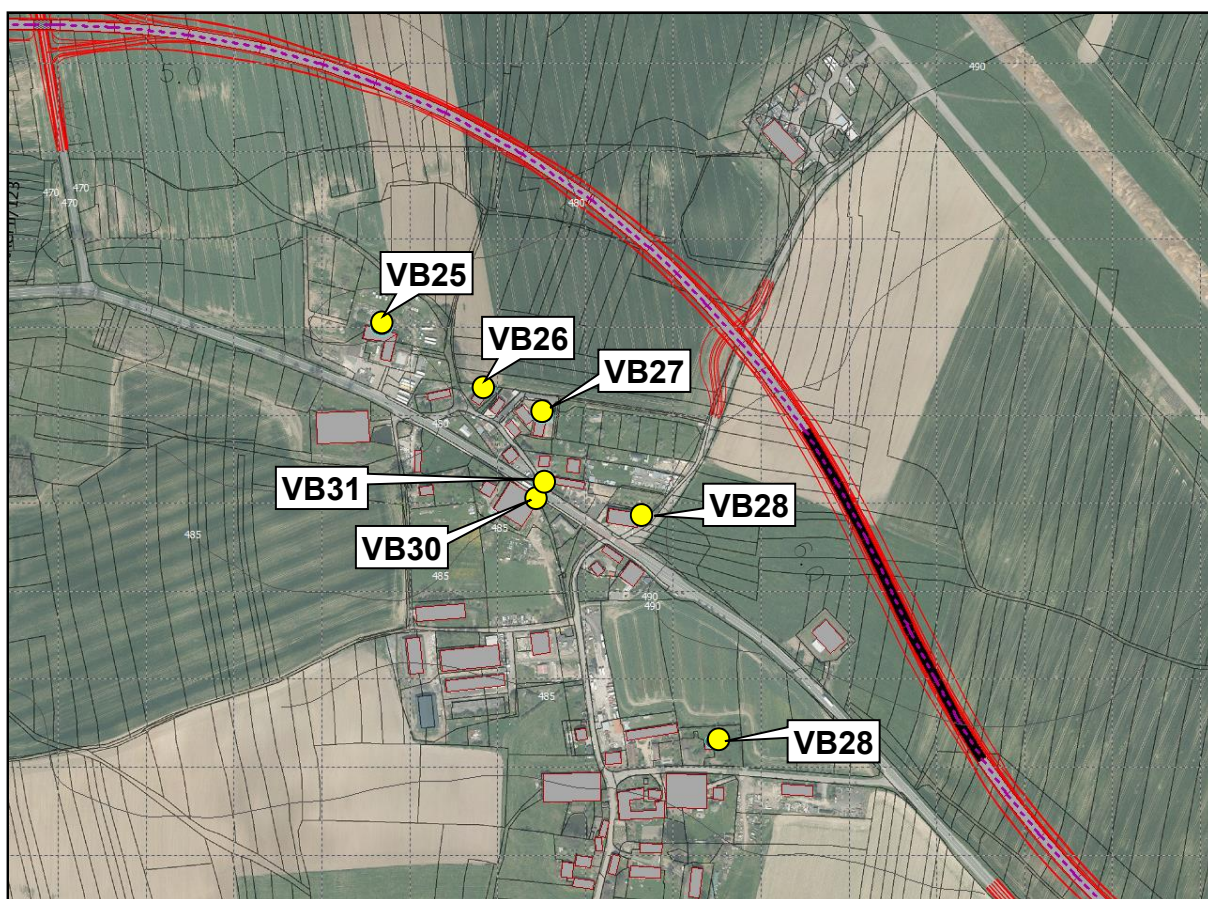
Zpracovaná hluková studie predikuje hluk ve zvolených výpočtových bodech pro stav dopravy bez realizace přeložky a s realizací přeložky v r. 2050. V nejbližších chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech podél přeložky bylo vymezeno ve třech úsecích celkem 33 výpočtových bodů. Z toho šest bodů bylo vymezeno na průtahu Drhovicemi, Dražicemi a Všechem podél stávající I/19 a celkem čtrnáct bodů bylo umístěno mimo chráněné prostory.



Obr. 9. Umístění výpočtových bodů 1-12 v Drhovicích a bodů 32-33 na okraji rozvojové plochy SV6 (oranžový polygon)



Obr. 10. Umístění výpočtových bodů 13-24 v Dražicích a v Meziříčí

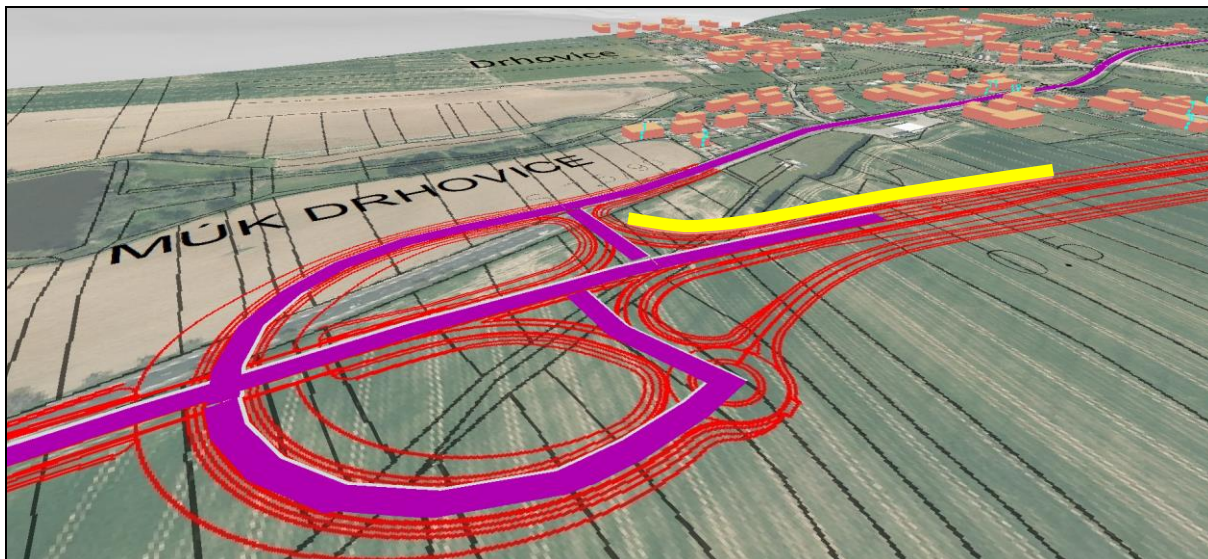


Obr. 11. Umístění výpočtových bodů 25-31 ve Všechně

Byly stanoveny hygienické limity pro denní dobu v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb. Jedná se o nově budovanou pozemní komunikaci, denní limit tak činí 60 dB, noční 50 dB.

Pro hluk z dopravy ze silničních staveb, které v daném místě existovaly (nebo byly povoleny) již před rokem 2001, lze pro převažující hluk z dopravy na těchto komunikacích uplatnit denní limit 68 dB a noční limit 58 dB.

Z výpočtů provedených v hlukové studii vyplývá, že po realizaci záměru lze ve výpočtových bodech 1 a 2 (západní okraj Drhovic) očekávat v noční době překročení hygienického limitu 50 dB. Na úrovni km 0,36 - km 0,59 byla proto navržena a výpočtem prověřena výstavba protihlukové stěny (PHS) o délce 235 metrů a výšce 3 metry nad hranu vozovky.



Obr. 12. Obchvat Drhovic; návrh umístění PHS (žlutě)

V následujících tabulkách jsou uvedeny výsledky výpočtů v jednotlivých výpočtových bodech (VB) (kurzívou jsou vyznačeny body, které nejsou umístěny do chráněného prostoru, tučným písmem pak hodnoty překračující příslušný hygienický limit, červené buňky značí nárůst a zelené pokles (nebo zachování) ekvivalentní hladiny akustického tlaku po realizaci posuzovaného záměru):

Úsek v km 0,0 – 2,0 (obchvat Drhovic)

Tabulka 12: Vypočtená LAeq,T ve zvolených výpočtových bodech bez realizace záměru a po realizaci záměru – lokalita Drhovice

| VB | popis                                    | výška | limit po realizaci den/noc (dB) | hodnota LAeq,T (dB) |      |       |      |      |       |
|----|------------------------------------------|-------|---------------------------------|---------------------|------|-------|------|------|-------|
|    |                                          |       |                                 | den                 |      |       | noc  |      |       |
|    |                                          |       |                                 | před                | po   | Δ     | před | po   | Δ     |
| 1  | RD č.p. 100                              | 2.0   | 60/50                           | 57.8                | 50.9 | -6.9  | 55.6 | 48.1 | -7.5  |
|    |                                          | 5.0   | 60/50                           | 57.8                | 51.2 | -6.6  | 55.6 | 48.4 | -7.2  |
| 2  | RD č.p. 70                               | 2.0   | 60/50                           | 63.0                | 53.0 | -10   | 60.9 | 49.8 | -11.1 |
|    |                                          | 5.0   | 60/50                           | 63.0                | 53.2 | -9.8  | 60.9 | 50.0 | -10.9 |
| 3  | RD č.p. 2 (hospodářská část)             | 2.0   | -                               | 41.9                | 56.0 | 14.1  | 39.7 | 53.5 | 13.8  |
|    |                                          | 5.0   | -                               | 44.3                | 56.5 | 12.2  | 42.2 | 54.0 | 11.8  |
| 4  | jiná stavba na pozemku p.č. 136          | 2.0   | -                               | 37.9                | 52.5 | 14.6  | 35.8 | 50.1 | 14.3  |
|    |                                          | 5.0   | -                               | 42.4                | 52.9 | 10.5  | 40.3 | 50.4 | 10.1  |
| 5  | RD č.p. 2 (obytná část)                  | 2.0   | 60/50                           | 49.8                | 51.9 | 2.1   | 47.6 | 49.4 | 1.8   |
|    |                                          | 5.0   | 60/50                           | 49.8                | 52.6 | 2.8   | 47.7 | 50.0 | 2.4   |
| 6  | jiná stavba na pozemku p.č. 135          | 2.0   | -                               | 47.2                | 49.4 | 2.2   | 45.0 | 46.9 | 1.9   |
|    |                                          | 5.0   | -                               | 48.6                | 49.8 | 1.2   | 46.5 | 47.3 | 0.8   |
| 7  | jiná stavba na pozemku p.č. 132          | 2.0   | -                               | 43.4                | 48.8 | 5.4   | 41.3 | 46.3 | 5     |
|    |                                          | 5.0   | -                               | 46.2                | 49.8 | 3.6   | 44.0 | 47.3 | 3.3   |
| 8  | jiná stavba na pozemku p.č. 79           | 2.0   | -                               | 49.0                | 56.2 | 7.2   | 46.8 | 53.7 | 6.9   |
|    |                                          | 5.0   | -                               | 49.2                | 56.7 | 7.5   | 47.1 | 54.2 | 7.1   |
| 9  | objekt k bydlení č.p. 43, severní fasáda | 2.0   | 68/58                           | 63.1                | 47.0 | -16.1 | 61.0 | 45.2 | -15.8 |
|    |                                          | 5.0   | 68/58                           | 63.2                | 47.3 | -15.9 | 61.0 | 45.5 | -15.5 |
| 10 | objekt k bydlení č.p. 43, jižní fasáda   | 2.0   | 60/50                           | 50.6                | 50.7 | 0.1   | 48.5 | 48.2 | -0.3  |
|    |                                          | 5.0   | 60/50                           | 51.5                | 51.0 | -0.5  | 49.4 | 48.5 | -0.9  |
| 11 | RD č.p. 33, jižní fasáda, průtah         | 2.0   | 68/58                           | 69.3                | 55.3 | -14   | 67.2 | 50.8 | -16.4 |
|    |                                          | 5.0   | 68/58                           | 69.3                | 55.4 | -13.9 | 67.2 | 51.1 | -16.1 |
| 12 | RD č.p. 33, severní fasáda, průtah       | 2.0   | 68/58                           | 68.1                | 53.6 | -14.5 | 65.9 | 49.0 | -16.9 |
|    |                                          | 5.0   | 68/58                           | 68.1                | 53.8 | -14.3 | 65.9 | 49.3 | -16.6 |
| 32 | JZ okraj plochy SV6                      | 2.0   | -                               | 54.8                | 53.0 | -1.8  | 52.7 | 50.5 | -2.2  |
| 33 | JV okraj plochy SV6                      | 2.0   | -                               | 54.1                | 53.2 | -0.9  | 52.0 | 50.7 | -1.3  |

RD – rodinný dům

Červené buňky značí nárůst a zelené pokles (nebo zachování) ekvivalentní hladiny akustického tlaku po realizaci posuzovaného záměru.

Z výpočtu je zřejmé, že při realizaci navržené PHS lze ve všech zvolených výpočtových bodech očekávat dodržení platných hygienických limitů jak v denní, tak v noční době.

U objektů, které se nacházejí jižně od stávajícího průtahu silnice I/19 a které budou přímo ovlivněny hlukem z provozu přeložky, dojde oproti současnému stavu k navýšení hlukové expozice oproti současnému stavu. Limitní izofona pro noční dobu 50 dB se bude (v závislosti na konfiguraci terénu, přítomnosti staveb apod.) nacházet ve vzdálenosti cca 50 metrů od přeložky. V tomto koridoru se nenachází souvislá obytná zástavba.

Po realizaci záměru dojde na stávajícím průtahu Drhovicemi k výraznému snížení dopravy, a tedy i ke snížení hlukového zatížení, a to o cca 14 – 17 dB ve vzorovém uličním profilu (VB 11 a VB 12). Hodnoty vypočtené v těchto bodech přesahují v současnosti hygienický limit jak pro denní, tak pro noční dobu (68/58 dB). Po

zprovoznění přeložky lze očekávat snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku pod platný hygienický limit.

### Úsek v km 2,0 – 4,0 (obchvat Dražic)

Tabulka 13: vypočtená  $L_{Aeq,T}$  ve zvolených výpočtových bodech bez realizace záměru a po realizaci záměru – lokalita Dražice

| VB | popis                                                                   | výška | limit po realizaci den/noc (dB) | hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB) |      |          |      |      |          |
|----|-------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|--------------------------|------|----------|------|------|----------|
|    |                                                                         |       |                                 | den                      |      |          | noc  |      |          |
|    |                                                                         |       |                                 | před                     | po   | $\Delta$ | před | po   | $\Delta$ |
| 13 | RD č.p. 68, JV fasáda                                                   | 2.0   | 60/50                           | 45.5                     | 46.4 | 0.9      | 38.2 | 43.7 | 5.5      |
|    |                                                                         | 5.0   | 60/50                           | 49.0                     | 47.1 | -1.9     | 41.8 | 44.4 | 2.6      |
| 14 | RD č.p. 52, JV fasáda                                                   | 2.0   | 60/50                           | 41.0                     | 46.6 | 5.6      | 33.8 | 43.8 | 10       |
|    |                                                                         | 5.0   | 60/50                           | 41.7                     | 46.9 | 5.2      | 34.5 | 44.2 | 9.7      |
| 15 | RD č.p. 35, JZ fasáda                                                   | 2.0   | 60/50                           | 39.4                     | 45.9 | 6.5      | 32.2 | 43.4 | 11.2     |
|    |                                                                         | 5.0   | 60/50                           | 40.2                     | 47.8 | 7.6      | 33.0 | 45.0 | 12       |
| 16 | zemědělská stavba na pozemku p.č. 130                                   | 2.0   | -                               | 39.7                     | 49.2 | 9.5      | 32.5 | 46.3 | 13.8     |
|    |                                                                         | 5.0   | -                               | 40.7                     | 49.5 | 8.8      | 33.5 | 46.7 | 13.2     |
| 17 | RD č.p. 549, J fasáda                                                   | 2.0   | 60/50                           | 40.1                     | 51.6 | 11.5     | 32.9 | 48.7 | 15.8     |
|    |                                                                         | 5.0   | 60/50                           | 40.9                     | 51.8 | 10.9     | 33.7 | 48.9 | 15.2     |
| 18 | rozestavěná budova bez způsobu využití na pozemku p.č.st. 619, J fasáda | 2.0   | -                               | 40.3                     | 56.6 | 16.3     | 33.1 | 53.6 | 20.5     |
|    |                                                                         | 5.0   | -                               | 41.8                     | 58.0 | 16.2     | 34.6 | 54.9 | 20.3     |
| 19 | drobné technické stavby                                                 | 2.0   | -                               | 42.3                     | 55.6 | 13.3     | 35.0 | 52.6 | 17.6     |
| 20 | stavba pro rodinnou rekreaci č.e. 486                                   | 2.0   | -                               | 43.6                     | 54.3 | 10.7     | 36.3 | 51.3 | 15       |
| 21 | stavba pro rodinnou rekreaci č.e. 392                                   | 2.0   | -                               | 37.0                     | 54.2 | 17.2     | 29.6 | 51.1 | 21.5     |
| 22 | RD č.p. 263, S fasáda                                                   | 2.0   | 60/50                           | 33.8                     | 43.0 | 9.2      | 26.1 | 40.5 | 14.4     |
|    |                                                                         | 5.0   | 60/50                           | 37.7                     | 44.2 | 6.5      | 30.0 | 41.7 | 11.7     |
| 23 | RD č.p. 134, S fasáda, průtah                                           | 2.0   | 68/58                           | 71.4                     | 55.6 | -15.8    | 63.8 | 48.1 | -15.7    |
|    |                                                                         | 5.0   | 68/58                           | 71.4                     | 55.7 | -15.7    | 63.8 | 48.1 | -15.7    |
| 24 | RD č.p. 8, J fasáda, průtah                                             | 2.0   | 68/58                           | 70.0                     | 54.4 | -15.6    | 62.3 | 46.8 | -15.5    |
|    |                                                                         | 5.0   | 68/58                           | 69.7                     | 54.2 | -15.5    | 62.1 | 46.6 | -15.5    |

RD – rodinný dům

Z výpočtu je zřejmé, že při realizaci obchvatu Dražic lze sice očekávat zhoršení akustické situace v blízkosti obchvatu, ve všech výpočtových bodech však budou platné hygienické limity dodrženy jak v denní, tak v noční době. Protihluková opatření zde nejsou navrhována.

Realizací přeložky dojde k významnému snížení dopravy, a tedy i hluku na průjezdu obcí Dražice. V závislosti na vzdálenosti budov od stávajícího průtahu silnice I/19 lze očekávat snížení příspěvků  $L_{Aeq}$  až cca 16 dB. U budov více vzdálených od silnice nebo u budov, proti kterým se přes silnici nenachází protilehlá zástavba, lze očekávat snížení hlukové expozice o něco nižší.

Úsek v km 5,0 – 6,5 (obchvat Všechnova)

Tabulka 14: vypočtená LAeq,T ve zvolených výpočtových bodech bez realizace záměru a po realizaci záměru – lokalita Všechnov

| VB | popis                                 | výška | limit po realizaci den/noc (dB) | hodnota LAeq,T (dB) |      |       |      |      |       |
|----|---------------------------------------|-------|---------------------------------|---------------------|------|-------|------|------|-------|
|    |                                       |       |                                 | den                 |      |       | noc  |      |       |
|    |                                       |       |                                 | před                | po   | Δ     | před | po   | Δ     |
| 25 | víceúčelová stavba č.p. 2, S fasáda   | 2.0   | -                               | 41.7                | 51.4 | 9.7   | 34.0 | 48.5 | 14.5  |
|    |                                       | 5.0   | -                               | 46.0                | 51.5 | 5.5   | 38.4 | 48.5 | 10.1  |
| 26 | RD č.p. 20, S fasáda                  | 2.0   | 60/50                           | 43.0                | 51.3 | 8.3   | 34.9 | 48.4 | 13.5  |
|    |                                       | 5.0   | 60/50                           | 48.0                | 51.5 | 3.5   | 40.0 | 48.5 | 8.5   |
| 27 | RD č.p. 23, S fasáda                  | 2.0   | 60/50                           | 42.7                | 52.1 | 9.4   | 34.7 | 49.2 | 14.5  |
|    |                                       | 5.0   | 60/50                           | 47.4                | 52.2 | 4.8   | 39.4 | 49.2 | 9.8   |
| 28 | jiná stavba č.p. 17                   | 2.0   | -                               | 59.2                | 52.9 | -6.3  | 51.0 | 48.6 | -2.4  |
|    |                                       | 5.0   | -                               | 59.7                | 53.3 | -6.4  | 51.5 | 49.0 | -2.5  |
| 29 | RD č.p. 16, S fasáda                  | 2.0   | 68/58                           | 56.1                | 49.0 | -7.1  | 47.9 | 44.4 | -3.5  |
|    |                                       | 5.0   | 68/58                           | 56.3                | 49.4 | -6.9  | 48.1 | 44.8 | -3.3  |
| 30 | zemědělská usedlost č.p. 16, S fasáda | 2.0   | -                               | 72.0                | 61.7 | -10.3 | 63.8 | 53.8 | -10   |
|    |                                       | 5.0   | -                               | 72.0                | 61.7 | -10.3 | 63.8 | 53.9 | -9.9  |
| 31 | RD č.p. 13, J fasáda                  | 2.0   | 68/58                           | 70.7                | 60.3 | -10.4 | 62.5 | 52.4 | -10.1 |
|    |                                       | 5.0   | 68/58                           | 70.7                | 60.4 | -10.3 | 62.5 | 52.5 | -10   |

RD – rodinný dům

Realizací záměru dojde k odvedení významného objemu dopravy ze stávající silnice I/19 a tedy i k významnému poklesu hlukové zátěže přilehlých objektů. Vypočítaný pokles ekvivalentní hladiny akustického tlaku lze očekávat až do 10 dB v denní i noční době.

Z výpočtu je také zřejmé, že při realizaci obchvatu Všechnova lze stejně jako u ostatních obcí očekávat zhoršení akustické situace v blízkosti obchvatu, a to až o 14 dB, ve všech výpočtových bodech však budou platné hygienické limity dodrženy jak v denní, tak v noční době. Protihluková opatření zde nejsou navrhována.

Vibrace

Automobilová doprava, zejména těžká nákladní, je výrazným zdrojem vibrací. Takto generované vibrace nedosahují hodnot, které by mohly poškozovat lidské zdraví, nicméně mohou mít velmi negativní vliv na konstrukci zasažených staveb. Těmito vibracemi je zasažena zástavba nacházející se v těsné blízkosti od okraje komunikace (vzdálenost v řádu metrů). Kromě počtu průjezdů těžkých nákladních vozidel je pro jejich hodnocení důležitý i typ geologického podloží, a především konstrukce a statika dotčené budovy. Zejména staré budovy nebo sakrální stavby bez železobetonového vřence mohou být působením vibrací výrazně poškozovány.

Ovlivnění životnosti objektů v okolí posuzované komunikace je vyhodnoceno dle metodiky uvedené v publikaci „Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace“ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988) v kapitole dokumentace D.1.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.

**Zápach, záření**

Přeložka silnice není zdrojem zápachu a záření.

**B.III.5. Doplnující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)**

S realizací a provozem předkládaného záměru nejsou očekávány žádné další výstupy, které by mohly významně ovlivnit životní prostředí.

Délka posuzované přeložky silnice I/19 mezi Drhovicemi a Táborem je 7,264 km. Přeložka je navržena ve středně členitém terénu s max. zářezy 7 m a max. násypy 5 m. V trase převažují výkopy nad zářezy. Předpokládá se nedostatek 160 tis. m<sup>3</sup> zeminy.

Hluk z provozu na posuzované přeložce je kvantitativně vyhodnocen v hlukové studii,

Vliv na krajinný ráz je vyhodnocen ve studii Posouzení vlivů na krajinný ráz, kterou zpracovala Mgr. Pavla Dušková v srpnu 2026 a která je součástí přílohové části dokumentace EIA (Příloha č. 8). Závěry z hodnocení jsou uvedeny v kapitole *D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce*.

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

V následující tabulce je uveden přehled nejzávažnějších environmentálních charakteristik v území, které může být dotčeno realizací a provozem posuzovaného záměru. Popis jednotlivých charakteristik je uveden v následující kapitole C.2. *Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny.*

Vysvětlivky:

- ++ charakteristika se v zájmovém území vyskytuje a je v územním střetu s posuzovaným záměrem
- + charakteristika se v zájmovém území vyskytuje a není v územním střetu s posuzovaným záměrem
- charakteristika se v zájmovém území nevyskytuje

Dotčeným územím rozumíme především vlastní staveniště posuzovaného záměru. Dále do dotčeného území počítáme okolí staveniště do vzdálenosti 1 km. U některých charakteristik je dotčené území rozšířeno, aby postihlo možné vlivy záměru na příslušnou charakteristiku (např. území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení). U některých charakteristik je naopak dotčené území zúženo na vzdálenost 500 m, neboť příslušná charakteristika může být ovlivněna pouze na ploše vlastního staveniště a nejbližšího okolí (např. památné stromy, půda, dobývací prostory, staré ekologické zátěže).

Tabulka 15: Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

| Environmentální charakteristika |                            |            | Výskyt | Poznámka                                                                 |
|---------------------------------|----------------------------|------------|--------|--------------------------------------------------------------------------|
| Kategorie                       | Podkategorie               |            |        |                                                                          |
| Zvláště chráněná území          | Národní park               |            | -      | Nevyskytuje se.                                                          |
|                                 | Chráněná krajinná oblast   |            | -      | Nevyskytuje se.                                                          |
|                                 | Národní přírodní rezervace |            | -      | Nevyskytuje se.                                                          |
|                                 | Přírodní rezervace         |            | -      | Nevyskytuje se.                                                          |
|                                 | Národní přírodní památka   |            | -      | Nevyskytuje se.                                                          |
|                                 | Přírodní památka           |            | +      | Ve vzdálenosti cca 250 m od přeložky se nachází PP Tábor - Zahrádka      |
| Významné krajinné prvky         | Lesy                       |            | ++     | Přeložka zasahuje do lesů hospodářských.                                 |
|                                 | Rašeliniště                |            | -      | Nevyskytuje se.                                                          |
|                                 | Vodní toky                 |            | ++     | Přeložka kříží Pilský, Vlášnický, Pasecký a Raštský potok.               |
|                                 | Rybníky                    |            | ++     | Na Paseckém potoce v těsné blízkosti přeložky je rybník „Na Suchých“.    |
|                                 | Jezera                     |            | -      | Nevyskytují se.                                                          |
|                                 | Údolní nivy                |            | ++     | Přeložka kříží Pilský, Vlášnický, Pasecký a Raštský potok a jejich nivy. |
|                                 | Registrované VKP           |            | -      | Nevyskytují se.                                                          |
| Územní systém                   | Nadregionální              | biocentrum | -      | Nevyskytuje se.                                                          |
|                                 |                            | biokoridor | -      | Nevyskytuje se.                                                          |

| Environmentální charakteristika             |                            |            | Výskyt | Poznámka                                                                                                                              |
|---------------------------------------------|----------------------------|------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kategorie                                   | Podkategorie               |            |        |                                                                                                                                       |
| ekologické stability                        | Regionální                 | biocentrum | -      | Nevyskytuje se.                                                                                                                       |
|                                             |                            | biokoridor | +      | Cca 300 m od začátku přeložky kříží silnici I/19 regionální biokoridor RBK 315 Velká hora – Příběnice.                                |
|                                             | Lokální                    | biocentrum | ++     | Přeložka je vedena přes lokální biocentrum vymezené na soutoku Vlášnického a Paseckého potoka.                                        |
|                                             |                            | biokoridor | ++     | Přeložka kříží čtyři lokální biokoridory vymezené podél přítomných vodních toků.                                                      |
| Natura 2000                                 | Evropsky významné lokality |            | +      | Ve vzdálenosti cca 250 m od přeložky se nachází EVL Tábor - Zahrádka                                                                  |
|                                             | Ptačí oblasti (PO)         |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Migrace živočichů                           | Jádrové území              |            | -      | Nevyskytuje se.                                                                                                                       |
|                                             | Migrační koridory          |            | ++     | Přeložka na začátku úseku okrajově zasahuje na migrační koridor.                                                                      |
|                                             | Kritické místo migrace     |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Památné stromy                              |                            |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Dobývací prostory (těžené i netěžené)       |                            |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Chráněné ložiskové území                    |                            |            | ++     | Přeložka zasahuje na jižní okraj do CHLÚ netěženého ložiska cihlářských surovin 22632000 Meziříčí                                     |
| Prognózní zdroje nerostných surovin         |                            |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Poddolovaná území                           |                            |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Vodní toky                                  | Významné                   |            | +      | Křížené vodní toky se vlévají do Lužnice, která je významným vodním tokem.                                                            |
|                                             | Ostatní                    |            | ++     | Přeložka kříží Pilský, Vlášnický, Pasecký a Raštský potok.                                                                            |
| Vodní plochy                                |                            |            | ++     | Na Paseckém potoce v těsné blízkosti přeložky je rybník „Na Suchých“.                                                                 |
| Ochranná pásma vodních zdrojů               |                            |            | +      | Cca 330 m od konce řešené přeložky je hranice ochranné pásma II.b vnější vodního zdroje Jordán.                                       |
| CHOPAV                                      |                            |            | -      | Nevyskytuje se.                                                                                                                       |
| Přírodní park                               |                            |            | -      | Nevyskytuje se.                                                                                                                       |
| Území historického, kulturního významu      |                            |            | +      | Konec řešené přeložky je cca 820 m od ochranného pásma národní kulturní památky a památkové rezervace Tábor.                          |
| Území archeologického významu               |                            |            | +      | V centrech dotčených obcí jsou vymezeny ÚAN I. nebo II. kategorie.                                                                    |
| Území hustě zalidněná                       |                            |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení |                            |            | -      | Nevyskytují se.                                                                                                                       |
| Staré ekologické zátěže                     |                            |            | +      | Do 500 m od přeložky se nacházejí 3 staré ekologické zátěže dle portálu SEKM – skládka Dražice, skládka odpočívadlo a skládka Revnov. |
| Půda                                        |                            |            | ++     | Přeložka zasahuje na zemědělské půdy všech tříd ochrany.                                                                              |

## C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

### C.2.1. Obyvatelstvo

Zájmové území se nachází v Jihočeském kraji v okrese Tábor. Trasa přeložky je vedena územím obcí Drhovice (k.ú. Drhovice), Meziříčí (k.ú. Meziříčí), Dražice (k.ú. Dražice u Tábora) a Tábor (k.ú. Klokoty). V následující tabulce jsou údaje o počtech obyvatel a jejich rozdělení do věkových kategorií k 31.12. dle údajů ČSÚ.

Tabulka 16: Základní demografické údaje o dotčených obcích vždy k 31.12. (Zdroj: ČSÚ)

| <b>Drhovice</b>       |           | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> |
|-----------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Počet obyvatel celkem |           | 222         | 223         | 221         | 226         | 225         | 227         |
| v tom podle pohlaví   | muži      | 114         | 115         | 114         | 116         | 118         | 119         |
|                       | ženy      | 108         | 108         | 107         | 110         | 107         | 108         |
| v tom ve věku (let)   | 0-14      | 32          | 32          | 32          | 32          | 29          | 31          |
|                       | 15-64     | 149         | 149         | 140         | 140         | 144         | 143         |
|                       | 65 a více | 41          | 42          | 49          | 54          | 52          | 53          |
| Průměrný věk          |           | 43,5        | 43,7        | 44,0        | 44,2        | 44,9        | -           |

| <b>Meziříčí</b>       |           | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> |
|-----------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Počet obyvatel celkem |           | 168         | 179         | 187         | 178         | 183         | 181         |
| v tom podle pohlaví   | muži      | 87          | 90          | 93          | 88          | 91          | 93          |
|                       | ženy      | 81          | 89          | 94          | 90          | 92          | 88          |
| v tom ve věku (let)   | 0-14      | 34          | 36          | 39          | 20          | 30          | 32          |
|                       | 15-64     | 98          | 107         | 111         | 48          | 115         | 111         |
|                       | 65 a více | 36          | 36          | 37          | 22          | 38          | 38          |
| Průměrný věk          |           | 40,8        | 40,3        | 40,0        | 41,4        | 42,3        | -           |

| <b>Dražice</b>        |           | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> |
|-----------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Počet obyvatel celkem |           | 819         | 821         | 836         | 841         | 846         | 859         |
| v tom podle pohlaví   | muži      | 410         | 408         | 409         | 414         | 415         | 419         |
|                       | ženy      | 409         | 413         | 427         | 427         | 431         | 440         |
| v tom ve věku (let)   | 0-14      | 145         | 146         | 152         | 142         | 129         | 134         |
|                       | 15-64     | 532         | 534         | 537         | 544         | 544         | 544         |
|                       | 65 a více | 142         | 141         | 147         | 155         | 173         | 181         |
| Průměrný věk          |           | 41,4        | 41,6        | 41,7        | 42,6        | 43,2        | -           |

| <b>Tábor</b>          |           | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> |
|-----------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Počet obyvatel celkem |           | 34 119      | 33 410      | 34 301      | 34 370      | 34 356      | 34 339      |
| v tom podle pohlaví   | muži      | 16 492      | 16 165      | 16 474      | 16 515      | 16 484      | 16 491      |
|                       | ženy      | 17 627      | 17 245      | 17 827      | 17 855      | 17 872      | 17 848      |
| v tom ve věku (let)   | 0-14      | 5 090       | 5 006       | 5 147       | 5 083       | 4 964       | 4 847       |
|                       | 15-64     | 21 538      | 20 851      | 21 415      | 21 404      | 21 417      | 21 525      |
|                       | 65 a více | 7 491       | 7 553       | 7 739       | 7 883       | 7 975       | 7 967       |
| Průměrný věk          |           | 43,8        | 44,2        | 44,0        | 44,2        | 44,5        | -           |

Provozem na komunikaci I/19 jsou ovlivněni především obyvatelé žijící v blízkosti silnice. V současné době silnice I/19 v předmětném úseku prochází zastavěným územím obce Drhovice, obce Dražice a sídla Všechov (místní část města Tábor). Přeložka silnice I/19 je navržena tak, aby se v co nejvyšší míře vyhýbala zastavěným územím obcí. Obec Drhovice obchází jižně mezi obytnou zástavbou a bývalým vojenským areálem. Obec Dražice obchází severně, kde se dostává do blízkosti zástavby obce Meziříčí a rekreační zástavby podél Vlášnického potoka. Místní část Všechov obchází navržená přeložka severně. MÚK Tábor je umístěna ve vzdálenosti cca 600 m od obytné zástavby Tábora (Pražské sídliště). V blízkosti stávající I/19 u Všechova se nachází osada Zahrádka. Přeložka je vedena východně stávající silnice I/19 dále od osady.

Současné vedení silnice I/19 prochází centrem obcí Drhovice, Dražice a sídla Všechov. V těsné blízkosti (do 50 m) silnice žije cca 500 obyvatel. Přeložka silnice je vedena převážně extravilánem, v těsné blízkosti (do 50 m) bude žít cca 10 obyvatel.

Ostatní sídla jsou od posuzované přeložky silnice I/19 v takové vzdálenosti, že obyvatelé zde žijící nemohou být realizací a provozem přeložky negativně ovlivněni.

## C.2.2. Ovzduší a klima

### Klima

Zájmové území se nachází v mírně teplé klimatické oblasti MT7 dle Quitta (QUITT, 1971). Pro oblast jsou typické následující charakteristiky:

| <b>klimatické charakteristiky:</b>   | <b>MT7</b> |
|--------------------------------------|------------|
| Počet letních dnů                    | 30-40      |
| Počet dnů s teplotou vyšší než 10 °C | 140-160    |
| Počet mrazových dnů                  | 110-130    |
| Počet ledových dnů                   | 40-50      |
| Průměrná teplota v lednu             | -2 až -3   |
| Průměrná teplota v červenci          | 16-17      |
| Průměrná teplota v dubnu             | 6-7        |
| Průměrná teplota v říjnu             | 7-8        |
| Počet dnů se srážkami 1 mm a více    | 110-120    |
| Úhrn srážek ve vegetačním období     | 400-450    |
| Úhrn srážek v zimním období          | 250-300    |
| Počet dnů se sněhovou pokrývkou      | 60-80      |
| Počet zamračených dnů                | 120-150    |
| Počet jasných dnů                    | 40-50      |

MT7 se vyznačuje normálně dlouhým, mírným, mírně suchým létem, přechodné období je krátké s mírným jarem a mírně teplým podzimem. Zima je normálně dlouhá, mírně teplá, suchá až mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.

V následující tabulce uvádíme průměrné teploty z nejbližší klimatologické stanice, kterou je stanice Tábor – Náchod. Stanice spadá do stejné klimatické oblasti jako

řešená přeložka (MT7). Hodnoty jsou převzaty z publikace *Normály teploty vzduchu na území České republiky v období 1961 – 1990 a vybrané teplotní charakteristiky období 1961-2000*, RNDr. V. Květoň, CSc., Praha 2001.

Tabulka 17: Průměrná teplota vzduchu a průměrný úhrn srážek

| průměrná teplota vzduchu [°C] |      |      |     |     |      |      |      |      |      |     |     |      |     |       |
|-------------------------------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|-----|-----|------|-----|-------|
| stanice                       | I    | II   | III | IV  | V    | VI   | VII  | VIII | IX   | X   | XI  | XII  | rok |       |
| Tábor-Náchod                  | -2,8 | -1,1 | 2,6 | 7,4 | 12,6 | 15,9 | 17,3 | 16,6 | 12,9 | 7,9 | 2,7 | -1,0 | 7,6 |       |
| průměrný úhrn srážek [mm]     |      |      |     |     |      |      |      |      |      |     |     |      |     |       |
| stanice                       | I    | II   | III | IV  | V    | VI   | VII  | VIII | IX   | X   | XI  | XII  | rok | X-III |
| Tábor-Náchod                  | 36   | 29   | 37  | 35  | 65   | 80   | 74   | 74   | 45   | 36  | 36  | 36   | 583 | 210   |

### Zranitelnost území vůči změnám klimatu, klimatické a povětrnostní extrémny a přírodní katastrofy, trendy vývoje změny klimatu

Změnou klimatu se rozumí veškeré dlouhodobé změny klimatu zapříčiněné přirozenou variabilitou či způsobené činností člověka. V následujícím textu jsou uvedeny informace z materiálu Sucho v Českých zemích: minulost, současnost, budoucnost (Brázdil R., Trnka M. a kol., 2015), z Politiky ochrany klimatu v ČR (MŽP 2017) a z internetové stránky <http://www.klimatickazmena.cz>.

Za nejvýznamnější změny klimatu lze v České republice považovat:

1. Dlouhodobé sucho
2. Povodně a přívalové povodně
3. Zvyšování teplot
4. Extrémní meteorologické jevy
  - A. Vydátné srážky
  - B. Extrémně vysoké teploty (vlny veder)
  - C. Extrémní vítr
5. Přírodní požáry

V následujícím textu jsou tyto projevy komentovány ve vztahu k dotčenému území. Podkladem byly zejména údaje publikované Ústavem výzkumu globální změny (CzechGlobe) na stránkách <https://www.klimatickazmena.cz>. Údaje o současném stavu vycházejí z analýzy dat od r. 1981 do r. 2010. Na webových stránkách jsou uvedeny predikce pro r. 2030, 2050, 2070 a 2085. Pro popis vývoje klimatu CzechGlobe používá nejnovější výstupy globálních klimatických modelů CMIP6 (Coupled Model Intercomparison Projekt). Údaje byly statisticky převedeny do rozlišení 0,5 km, tak aby co nejvíce odpovídaly podmínkám ČR.

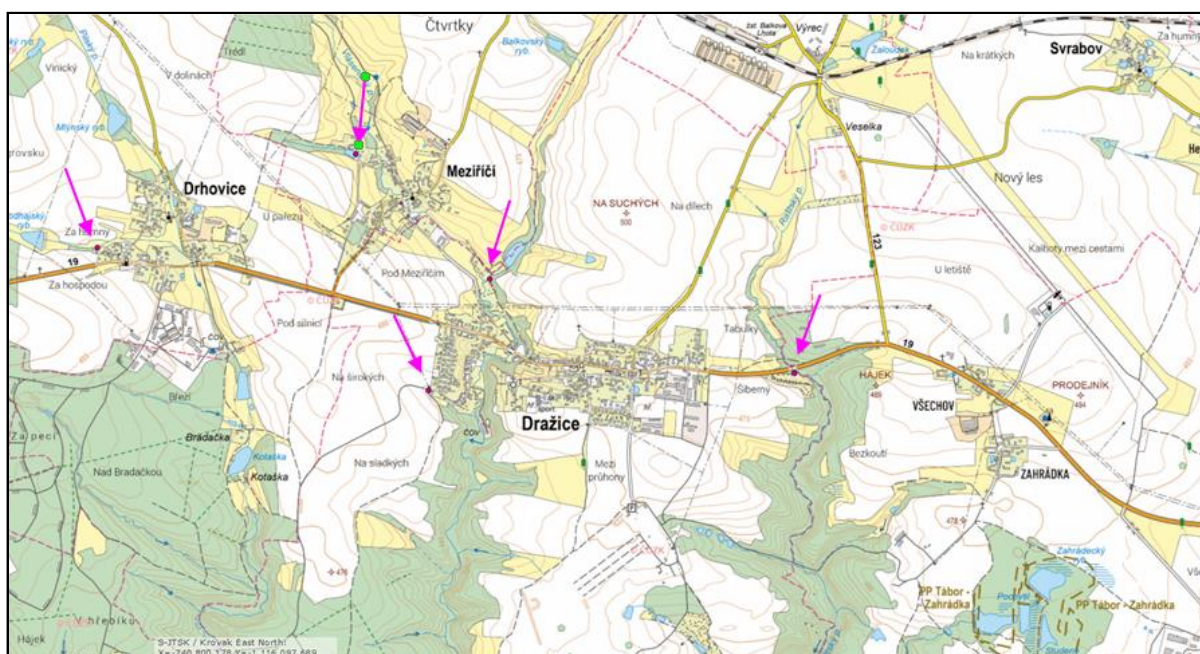
#### *Ad 1. Dlouhodobé sucho*

Dotčené území patří k územím s podprůměrným ročním úhrnem srážek 550-590 mm, než je průměr v České republice (dlouhodobý srážkový normál 684 mm) a průměrnou teplotou vzduchu 7–8 °C, místy 8-9 °C, která se blíží dlouhodobému průměru v České republice (dlouhodobý normál teploty vzduchu 8,3 °C). Dle mapových dat predikujících působení změny klimatu na území ČR publikovaných Ústavem výzkumu globální změny Akademie věd ČR patří dotčené území k oblasti v ČR, u kterých byla identifikována střední až vysoká zranitelnost vůči suchu.

K podobným závěrům došel také Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.M. ([www.suchovkrajine.cz](http://www.suchovkrajine.cz)), který řadí dotčené území k oblastem v ČR, které jsou ohroženy suchem. Z třístupňové škály (bez rizika, mírně ohrožené, ohrožené) patří území okresu Tábor k regionům v kategorii ohrožené.

#### **Ad 2. Povodně a přívalové povodně**

Dotčené území patří k územím s nižším ročním úhrnem srážek, z toho vyplývá i nižší pravděpodobnost vydatných srážek. Vydatné srážky mohou vyvolat přívalové povodně. Do řešeného území zasahují riziková území při přívalových srážkách, která jsou vymezena v povodňovém informačním systému jako území s kritickým sklonem a vysokým podílem orné půdy. Rizikové místo (kritický bod) je vymezeno západně Drhovic, severovýchodně obce Meziříčí, západně a severně obce Dražice a na Raštském potoce u stávající I/19. Kolem Vlášnického potoka je vymezeno záplavové území Q100 i aktivní zóna záplavového území.



Obr. 13. Riziková území při přívalových srážkách (kritické body), převzato z Povodňového informačního systému

#### **Ad 3. Zvyšování teplot**

Scénáře do roku 2085 předpokládají postupný nárůst průměrných teplot na území ČR. V dotčeném území se průměrná teplota vzduchu zvýší ze současných 7 – 8 °C na 9 – 10 °C v roce 2030, místy až na 10 – 11 °C v letech 2050, na celém dotčeném území na 10 – 11 °C v letech 2070 a v r. 2085 na 11-12 °C.

#### **Ad 4. Extrémní meteorologické jevy**

##### **A. Vydatné srážky**

Jak je uvedeno v bodě 2, dotčené území patří k územím s nižším ročním úhrnem srážek, z toho vyplývá i nižší pravděpodobnost výskytu vydatných srážek. Denní úhrn srážek nad 10 mm nastává v současnosti na většině území v 12–14 dnech. Do roku 2085 se v dotčeném území předpokládá mírný nárůst, a to na 14-16 dnů. Dle závěrečné zprávy „Odborného podkladu k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury“ (2017) se předpokládá nárůst extrémních

srážek (nad 30 mm/hod) o cca 5-10 %. Lze ale obtížně specifikovat konkrétní lokalizaci a také nejistota odhadů je velmi vysoká (vyšší než nejistota odhadů změn průměrných srážek).

### *B. Extrémně vysoké teploty*

Průměrný počet tropických dní se v současné době v dotčeném území pohybuje v rozmezí 8-12 dnů, v roce 2030 se předpokládá nárůst místy až na 16-20 dnů, v roce 2050 až na 25-30 dnů, v roce 2027 a 2028 místy až na 35-40 dnů. Průměrná doba trvání horkých vln je v současnosti 6–13 dnů, v roce 2030 se předpokládá nárůst místy až na 25-30 dnů, v roce 2050 až na 30–35 dnů, v roce 2070 až na 40-48 dnů a v roce 2085 až na 48–56 dnů.

### *C. Extrémní vítr*

Záměr je umístěn na okraji Tábořské pahorkatiny v nadmořské výšce cca 480 m n.m. Lokalita se vyznačuje nižší průměrnou rychlostí větru 2-3 m/s dle Atlasu podnebí Česka (2007). Dle Ústavu fyziky atmosféry AV ČR je v zájmovém území průměrná rychlost větru pro výšku 10 m na úrovni 3,03 m/s. Dle mapy extrémní rychlosti větru se extrémní vítr (nad 30 m/s) může vyskytnout s periodou cca 5 let.

### *Ad 5. Přírodní požáry*

V současné době je riziko výskytu lesních požárů kategorie 3, tzn. střední riziko na většině území na úrovni 4-8 dnů v roce, předpokládá se pozvolný nárůst až na úroveň 25-30 dnů v r. 2085.

Celkově je možné konstatovat, že z pohledu nejzávažnějších rizik projevů změny klimatu je zranitelnost zájmového území na střední úrovni.

## **Kvalita ovzduší**

Hodnocení kvality ovzduší (stávající úrovně znečištění ovzduší) v zájmovém území je provedeno na základě hodnot klouzavého průměru koncentrací uvažovaných škodlivin za předchozích 5 kalendářních let (2020-2024). Tyto hodnoty jsou uváděny pro čtverce o rozsahu 1x1 km. Analýzu zpracovává ČHMÚ. Podle těchto údajů lze v dotčeném území (čtverce č. 467477, 468477, 469477, 469478, 470478, 470477, 471478, 471477, 472478, 472477, 473477, 473476) očekávat následující imisní zátěže (imisní koncentrace znečišťujících látek):

Tabulka 18: Imisní limity znečišťujících látek vyhlášené pro ochranu lidí a imisní koncentrace znečišťujících látek v ovzduší v zájmovém území

| <b>Znečišťující látka</b> | <b>Doba průměrování</b> | <b>Imisní limit</b>             | <b>Imisní koncentrace</b> |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Oxid dusičitý             | kalendářní rok          | 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$         | 5,7-9,9                   |
| Oxid siřičitý             | 24 hodin                | 125 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (4 MV) | 5-6                       |
| PM <sub>10</sub>          | 24 hodin                | 50 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (36 MV) | 23-25                     |
| PM <sub>10</sub>          | kalendářní rok          | 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$         | 12,8-14,3                 |
| PM <sub>2,5</sub>         | kalendářní rok          | 20 $\mu\text{g.m}^{-3}$         | 9,3-10,2                  |
| Benzen                    | kalendářní rok          | 5 $\mu\text{g.m}^{-3}$          | 0,6-0,8                   |

| Znečišťující látka | Doba průměrování | Imisní limit           | Imisní koncentrace |
|--------------------|------------------|------------------------|--------------------|
| Olovo              | kalendářní rok   | 0,5 µg.m <sup>-3</sup> | 0,0023-0,0038      |

Legenda:

MV – n-tá nejvyšší koncentrace v roce, tj. např. 4 MV znamená čtvrtá nejvyšší hodnota

Tabulka 19: Imisní limity znečišťujících látek v částicích PM<sub>10</sub> vyhlášené pro ochranu lidí a imisní koncentrace znečišťujících látek v částicích PM<sub>10</sub> v zájmovém území

| Znečišťující látka | Doba průměrování | Imisní limit         | Imisní koncentrace |
|--------------------|------------------|----------------------|--------------------|
| Benzo(a)pyren      | kalendářní rok   | 1 ng.m <sup>-3</sup> | 0,3-0,5            |
| Arsen              | kalendářní rok   | 6 ng.m <sup>-3</sup> | 0,6-1,2            |
| Kadmium            | kalendářní rok   | 5 ng.m <sup>-3</sup> | 0,1                |

Z údajů v tabulce je zřejmé, že imisní koncentrace znečišťujících látek v zájmovém území leží pod imisními limity. Kvalitu ovzduší lze proto charakterizovat jako velmi dobrou.

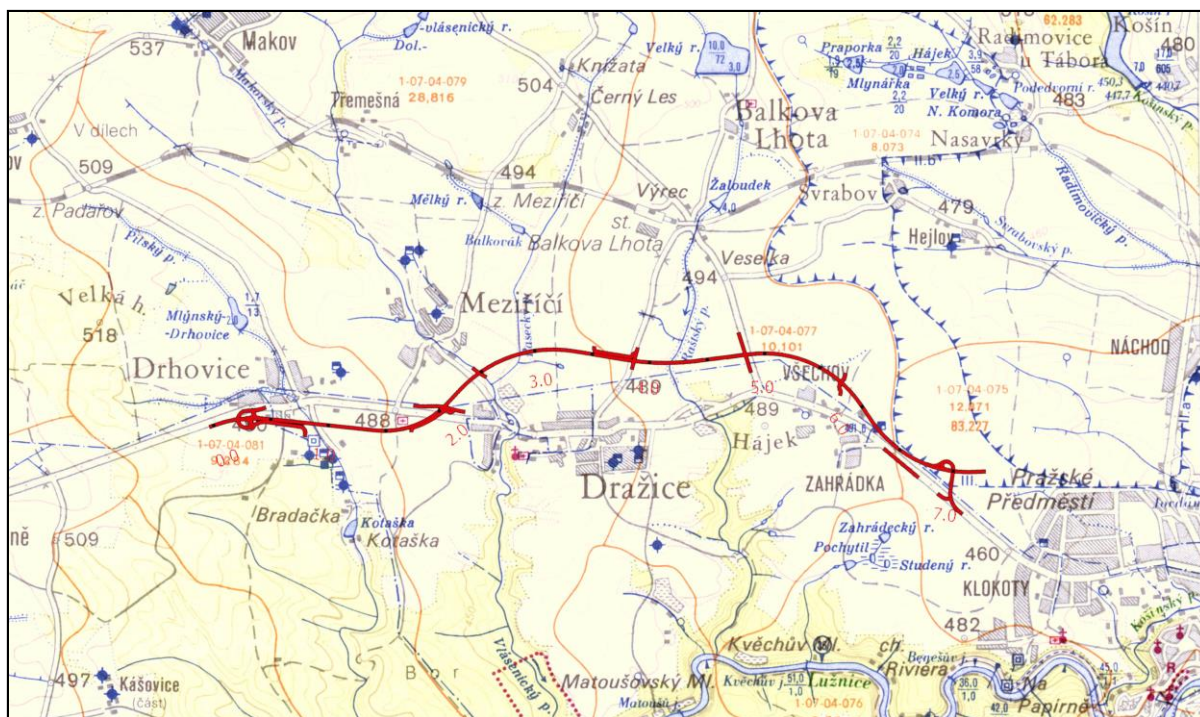
### C.2.3. Povrchové a podzemní vody

#### Povrchové vody

Přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor leží v hlavním povodí 1-07-04 povodí Lužnice od Nežárky po ústí a v následujících dílčích povodí: č.h.p. 1-07-04-0750 Košínský potok, č.h.p. 1-07-04-0770 Raštský potok, č.h.p. 1-07-04-0790 Vlášnický potok a č.h.p. 1-07-04-0810 Pilský potok. Napojení silnice III/1912 na stávající silnici I/19 malou částí (cca 120 m) zasahuje na č.h.p. 1-07-04-0760 Lužnice. Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného vodohospodářsky významného vodního toku dle vyhlášky č. 178/2012 Sb.

Posuzovaná přeložka silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem kříží 4 vodní toky – v km 1,1 Pilský potok, v km 2,55 Vlášnický potok, v km 2,95 Pasecký potok a v km 4,15 Raštský potok. Křížené vodní toky se vlévají do Lužnice, která je významným vodním tokem.

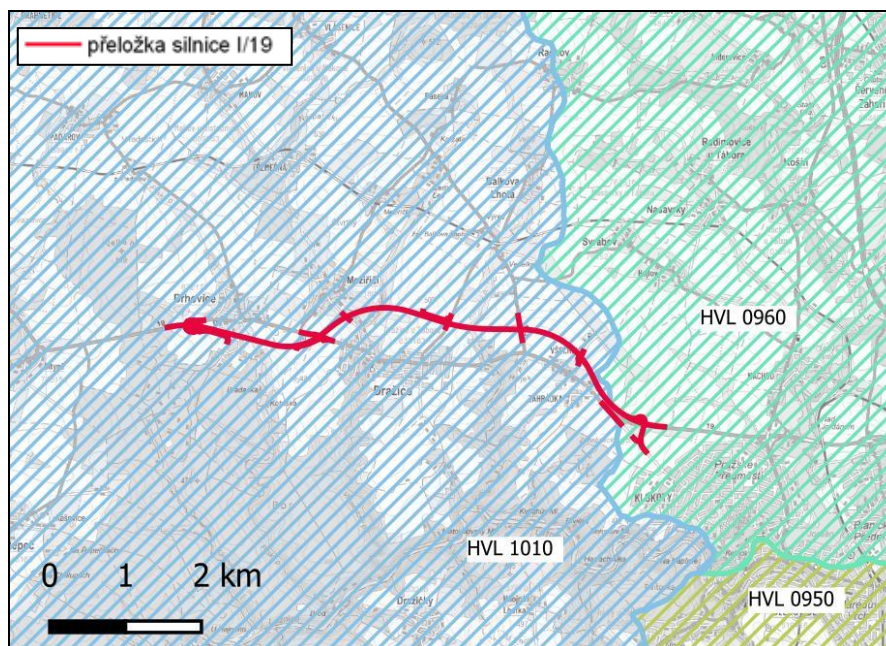
V km cca 3,0 se přeložka dotýká rybníka „Na Suchých“, který je vybudován na Paseckém rybníku nad soutokem s Vlášnickým potokem.



Obr. 14. Vodohospodářská mapa

## Vodní útvary

Většina trasy přeložky do km cca 6,5 leží v útvaru povrchových vod HVL 1010 Lužnice od toku Košínský potok po vzduší nádrže Kořensko. Konec přeložky spadá do útvaru povrchových vod HVL 0960 Košínský potok od pramene po ústí do Lužnice.



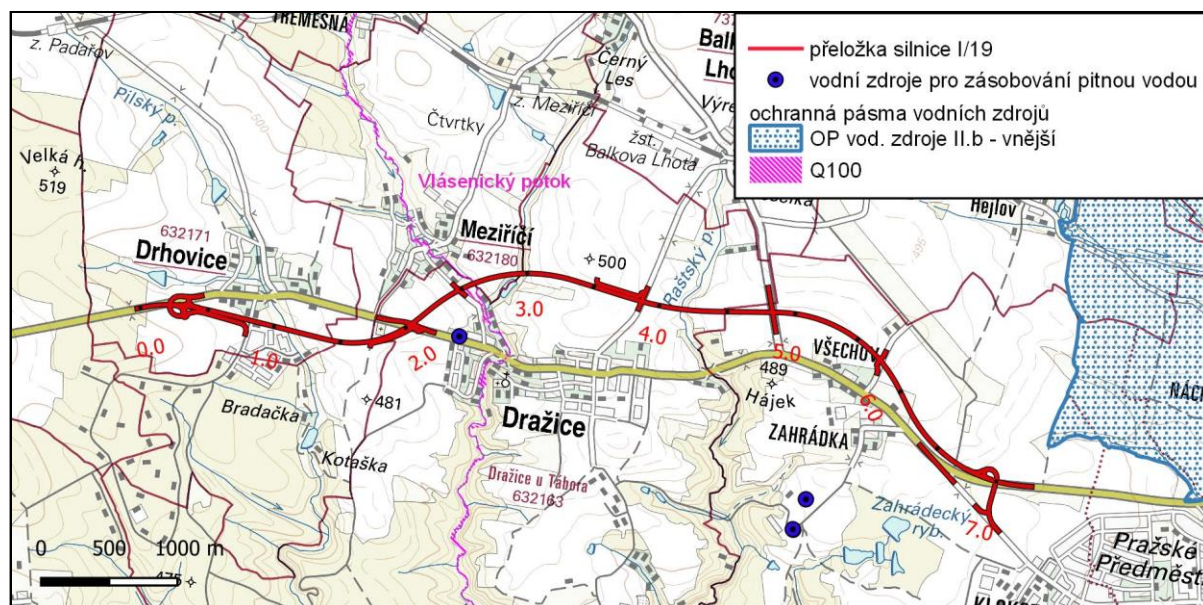
Obr. 15. Útvary povrchových vod

## Záplavová území

Navržená přeložka silnice I/19 přechází v km 2,50 mostní konstrukcí záplavové území pro  $Q_5$ ,  $Q_{20}$ ,  $Q_{100}$  Vlášnického potoka včetně aktivní zóny zaplavovaných území.

## Zdroje povrchových vod, ochranná pásma

Navržená přeložka silnice I/19 mezi Drhovicemi a Táborem neprochází ani se nepřibližuje ke zdrojům hromadného zásobování pitnou vodou ani jejich ochranným pásmům. Nejbližší je ochranné pásmo II.b vnější vodního zdroje Jordán, které se nachází cca 330 m od konce řešeného úseku za rozvodnicí.



Obr. 16. Ochranná pásma vodních zdrojů a záplavová území

## **Podzemní vody**

Podzemní vody jsou podrobně popsány hydrogeologickém posouzení (Příloha č. 6). V následujícím textu uvádíme základní informace z tohoto posouzení.

Zájmové území je situováno v hydrogeologickém rajonu 6320 (Krystalinikum v povodí Střední Vltavy). V oblasti vyvřelin středočeského plutonu se vytváří jednokolektorový zvodnělý systém. Oběh podzemních vod je vázán na bazální část kvartérních uloženin, eluvium a puklinové prostředí podložních vyvřelin do hloubek několika desítek metrů. Pouze lokálně může být mělký oběh podzemních vod v kvartérních sedimentech a eluviu oddělen od hlubšího oběhu v puklinovém prostředí. Charakteristická je infiltrace srážkových vod v celém rozsahu území, lokální proudění podzemní vody k místním vodotečím v rámci jednotlivých hydrologických povodí v závislosti na morfologických poměrech, místně usměrňované průběhem puklinových systémů. K drenáži podzemních vod dochází pozvolným příronem prostřednictvím kvartérních uloženin v úrovni místních erozních bází území tvořených údolími Pilského, Vlášnického, Paseckého a Raštského potoka. Úroveň

hladiny podzemních vod je závislá na morfologické pozici, v blízkosti vodotečí se pohybuje v hloubce do 1,0 m pod terénem a v nejvyšších částech morfologických elevací může být zakleslá až v hloubkách kolem 6 - 7 m (km 2,1, km 3,7).

### Zdroje podzemních vod, ochranná pásma

Základní informace o dokumentovaných jímacích objektech v blízkosti navržené trasy jsou uvedeny v následující tabulce, jejich umístění je vyznačeno v příloze č. 6.

Tabulka 20: Evidované jímací objekty podzemních vod

| Označení<br>v mapě | Původní<br>označení<br>objektu | Majitel, uživatel                                             | Hloubka<br>od ter. | Hladina<br>od ter. | Vydatnost            | Využití                                     |
|--------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------------|---------------------------------------------|
|                    |                                |                                                               | (m)                | (m)                | (l.s <sup>-1</sup> ) |                                             |
| DB-1               | S-1                            | Adler Jaroslav Ing.,<br>U jednoty 261,<br>370 02 Tábor        | 18,5               | 0,50               | 0,12                 | nevyužívána<br>havarijní stav               |
| DB-2               | S-2                            | Adler Jaroslav Ing.,<br>U jednoty 261,<br>370 02 Tábor        | 16,0               | 0,3                | 0,15                 | nevyužívána                                 |
| DB-3               | V-1                            | Vyroubalová Věra,<br>Drhovice č.p. 88,<br>391 31 Drhovice     | 15,5               | 5,40               | 0,01                 | zdroj pro RD                                |
| DB-4               | Std.1                          | Obec Drhovice,<br>Drhovice 65,<br>391 31 Drhovice             | 7,25               | 2,10               | 0,02                 | zdroj pro<br>bytovku<br>(vedle nový<br>vrt) |
| DB-5               | HVDe-1                         | Balogh M. Ing.<br>Drhovice č.p.8,<br>391 31 Drhovice          | 27,0               | cca 5,0            | 0,02                 | zdroj pro RD                                |
| DB-6               | HVDe-2                         | Šolc David,<br>Drhovice č.p. 92,<br>391 31 Drhovice           | 27,0               | cca 5,0            | 0,02                 | zdroj pro RD                                |
| DB-7               | HVDe-3                         | Vojtová Stanislava,<br>Drhovice č.p. 85,<br>391 31 Drhovice   | 27,0               | cca 6,0            | 0,03                 | zdroj pro RD                                |
| DB-8               | Std.1                          | Obec Dražice, č.p. 166,<br>391 31 Dražice                     | 8,60               | 6,40               | ??                   | zdroj pro<br>hřbitov                        |
| DB-9               | HVMí-4                         | Bednář Štěpán,<br>Jaselská 2321,<br>390 03 Tábor              | 27,0               | 4,5                | 0,035                | zdroj pro RD                                |
| DB-10              | HVMí-5                         | Neudert Karel RNDr.,<br>Meziříčí č.ev. 500,<br>39131 Meziříčí | 30,0               | 7,3                | 0,03                 | zdroj pro RD                                |
| DB-11              | VS                             | Hášová Kateřina, č.p. 12,<br>391 31 Meziříčí                  | 22                 | 0,0                | 1,0                  | zdroj pro RD                                |
| DB-12              | HV-1                           | Svobodová Tereza Ing.<br>Záluží 101, 390 02 Tábor             | 13                 | 0,2                | 0,35                 | zdroj pro RD                                |
| DB-13              | HVDe-5                         | Samec Miroslav,<br>Dražice č.p. 200,                          | 30,0               | 9,0                | 0,025                | zálivka                                     |

|       |         |                                                                 |      |         |       |                 |
|-------|---------|-----------------------------------------------------------------|------|---------|-------|-----------------|
|       |         | 39131 Dražice                                                   |      |         |       |                 |
| DB-14 | DR-3-07 | Razimová Daniela,<br>Lysolajské údolí 321/70,<br>165 00 Praha 6 | 30,0 | 0,90    | 0,15  | zálivka         |
| DB-15 | DR-2-07 | Borská Milena Mgr.<br>Rozšířená 2046/18,<br>182 00 Praha 8      | 30,0 | 1,04    | 0,15  | zálivka         |
| DB-16 | HVDe-4  | Barbořík Jiří,<br>Dražice č.p. 261,<br>391 31 Dražice           | 30,0 | 7,0     | 0,03  | zdroj pro RD    |
| DB-17 | VS      | Zelenka Jiří Ing.,<br>Pod Stadionem 1135,<br>399 01 Milevsko    | 30   | cca 7,0 | 0,2   | zdroj pro RD    |
| DB-18 | VS      | Meuerová Ludmila<br>kpt. Jaroše 1210,<br>399 01 Milevsko        | 30,0 | cca 6,0 | 0,05  | zdroj pro RD    |
| DB-19 | De-1    | ČZS Veselka,<br>nám. Přátelství 2801/2,<br>390 05 Tábor         | 20,0 | 5,0     | 0,02  | zdroj pro chatu |
| DB-20 | VS      | Chochle Jan,<br>Zahradní 711,<br>391 02 Sezimovo Ústí           | 30   | cca 6,0 | 0,058 | zdroj pro chatu |
| DB-21 | VS      | Diviš Rostislav, Zahrádka<br>21,<br>39131 Tábor                 | 27,0 | 3,5     | 0,2   | zdroj pro RD    |

### Ochranná pásma zdrojů podzemních vod

Navržená přeložka silnice I/19 mezi Drhoviciemi a Tábořem neprochází ani se nepřibližuje k žádným ochranným pásmům zdrojů podzemních vod.

### **C.2.4. Půda**

Z pedologického hlediska v místě průběhu trasy převažují hnědé půdy, místy se vyskytují luvizemě a podél toků jsou půdy glejové.

#### Hnědé půdy

Hnědé půdy jsou na našem území nejrozšířenějším typem. Uplatňují se jak v pahorkatinách a vrchovinách, tak i v horách, málo zastoupeny jsou jen v nížinách. Převažuje humóznější, mírně teplé klima, roční úhrn srážek se obvykle pohybuje mezi 500-900 mm, průměrná roční teplota 6-8 °C. Jako matečný substrát se uplatňují téměř všechny horniny skalního podkladu (žuly, ruly, svory, čediče, pískovce, břidlice, odvápněné „opuky“ a mnohé jiné). Původní vegetací byly listnaté lesy (dubohabrové až horské bučiny). Hnědé půdy patří mezi vývojově mladé půdy, které by v méně členitých podmínkách přešly v jiný půdní typ – hnědozemě, ilimerizované půdy apod. Hlavním půdotvorným pochodem při vzniku hnědých půd je intenzivní zvětrávání.

Rozeznáváme několik subtypů hnědých půd.

- hnědá půda eutrofní
- hnědá půda (typická)
- hnědá půda kyselá
- hnědá půda silně kyselá
- hnědá půda oglejená a glejová

Hnědé půdy jsou střední až nižší kvality. Mají malou mocnost půdního profilu, často jsou skeletovitové a vyskytují se v členitém terénu. Pěstují se na nich především brambory a méně náročné obiloviny. Hnědé půdy mohou být i velmi dobrými lesními stanovišti.

#### Illimerizovaná půda (Luvizem)

Illimerizované půdy se vyskytují zejména v nížinných a pahorkatinných oblastech. Vytvořily se hlavně na sprašových materiálech (spraš, sprašová hlína, jemné váté písky), ale v podnebí poněkud humidnějším než u hnědozemí (550 – 900 mm). Původním společenstvem byl listnatý les (tvořený hlavně dubem, bukem, habrem, lípou). Vyznačují se luvickým diagnostickým horizontem s více či méně výrazným horizontem eluviace jílu, přičemž výrazněji okyselené jsou jen eluviální části profilu. Luvisoly mají mělové a moderové formy humusu. Luvisoly vznikají illimerizací, kdy dojde ke ztrátě karbonátů a poté při určitém poklesu pH dojde k uvolnění a posunu koloidů, které se vyschnutím půdy usadí. Luvizemě jsou dobře zásobeny živinami, hůře vodou (sušší oblasti). Mají méně příznivé fyzikální vlastnosti (jsou uléhavé). Vyskytují se v rovinatých terénech, na plochých úpatích svahů apod., nejvýše do 600 m n. m.

#### Gleje

Rozšířeny jsou hlavně v nivách vodních toků a v zamokřených úpadech. Hlavním půdotvorným procesem při vzniku těchto půd je glejový pochod. Pod mělkým humusovým horizontem leží zajištěný mazlavý glejový horizont, trvale ovlivněný vysokou úrovní hladiny podzemní vody. Vytvořil se při redukčních procesech probíhající při trvalém zamokření a za přítomnosti většího množství organických látek. Trojmocné železo je redukováno na dvojmocné, které pak zabarvuje zeminu do zelenavých a namodralých odstínů. Charakteristickým znakem gleje je i nepříjemný zápach po tvořícím se sirovodíku. Obsah slabě přeměněných organických látek bývá značně vysoký, reakce je silně kyselá. Sorpční i fyzikální vlastnosti jsou krajně nepříznivé. Gleje jsou ze zemědělského hlediska méněcenné, bývají využity převážně jako louky nevalné kvality.

#### BPEJ a třídy ochrany

Zemědělské půdy se klasifikují pomocí bonitovaných půdně ekologických jednotek, BPEJ. Každá BPEJ je tvořena pětimístným číselným kódem. Prvý číselný znak vyjadřuje charakteristiku klimatických podmínek. Je vymezeno deset klimatických regionů označených číslicemi 0-9. Dvojcísle druhého a třetího znaku BPEJ charakterizuje půdní podmínky a vyznačuje hlavní půdní jednotku (dále jen HPJ). Je vymezeno 78 HPJ označených číslicemi 01-78, které vyjadřují základní vlastnosti půdy.

Vyhláška č. 48/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, klasifikuje zemědělské půdy do 5 tříd ochrany podle jejich produkční schopnosti. Nejcennější půdy jsou zařazeny do I. a II. třídy ochrany (TO), cenost klesá od I. třídy do V. třídy ochrany, která představuje půdy s velmi nízkou produkční schopností.

Na ploše záboru posuzované stavby byly identifikovány následující BPEJ:

Tabulka 21: Přehled dotčených BPEJ

| třída ochrany | BPEJ                      |
|---------------|---------------------------|
| I.            | 7.29.01, 7.29.11, 7.56.0  |
| II.           | 7.15.00, 7.15.10, 7.29.04 |
| III.          | 7.29.14, 7.64.01          |
| IV.           | 7.29.41                   |
| V.            | 7.29.44, 7.67.01, 7.68.11 |

Přeložka prochází převážně cennými půdami I. a II. třídy ochrany. V následujícím textu jsou stručným způsobem popsány dotčené hlavní půdní jednotky a dotčené typy půd.

**HPJ 15** – Luvizemě modální a hnědozemě luvické, včetně oglejených variet na svahových hlínách s eolickou příměsí, středně těžké až těžké, až středně skeletovité, vláhově příznivé pouze s krátkodobým převlhčením

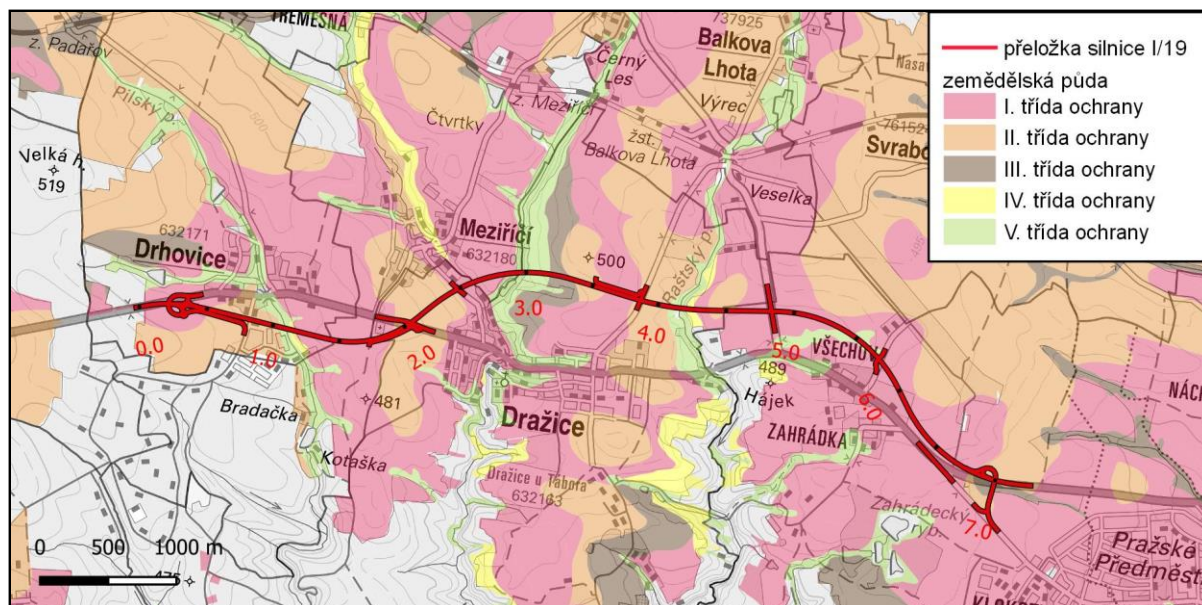
**HPJ 29** – Kambizemě modální eubazické až mezobazické, včetně slabě oglejených variet, na rulách, svorech, fylitech, amfibolitech, gabrech, gabrodioritech, nerozlišeném střídání hornin bazických, neutrálních, kyselých, popřípadě žulách, středně těžké až středně těžké lehčí, bez skeletu až středně skeletovité, s převažujícími dobrými vláhovými poměry

**HPJ 56** - Fluvizemě modální eubazické až mezobazické, fluvizemě kambické, koluvizemě modální na nivních uloženinách, často s podloží teras, středně těžké lehčí až středně těžké, zpravidla bez skeletu, vláhově příznivé

**HPJ 64** – Gleje modální, stagnogleje modální a gleje fluvické na svahových hlínách, nivních uloženinách, jílovitých a slinitých materiálech, zkulturněné, s upraveným vodním režimem, středně těžké až velmi těžké, bez skeletu nebo slabě skeletovité

**HPJ 67** - Gleje, pseudogleje glejové na různých substrátech často vrstevnatě uložených, v polohách širokých depresí a rovinných celků, lehčí středně těžké, středně těžké až velmi těžké, bez skeletu až slabě skeletovité, při vodních tocích závislé na výšce hladiny toku, těžko odvodnitelné

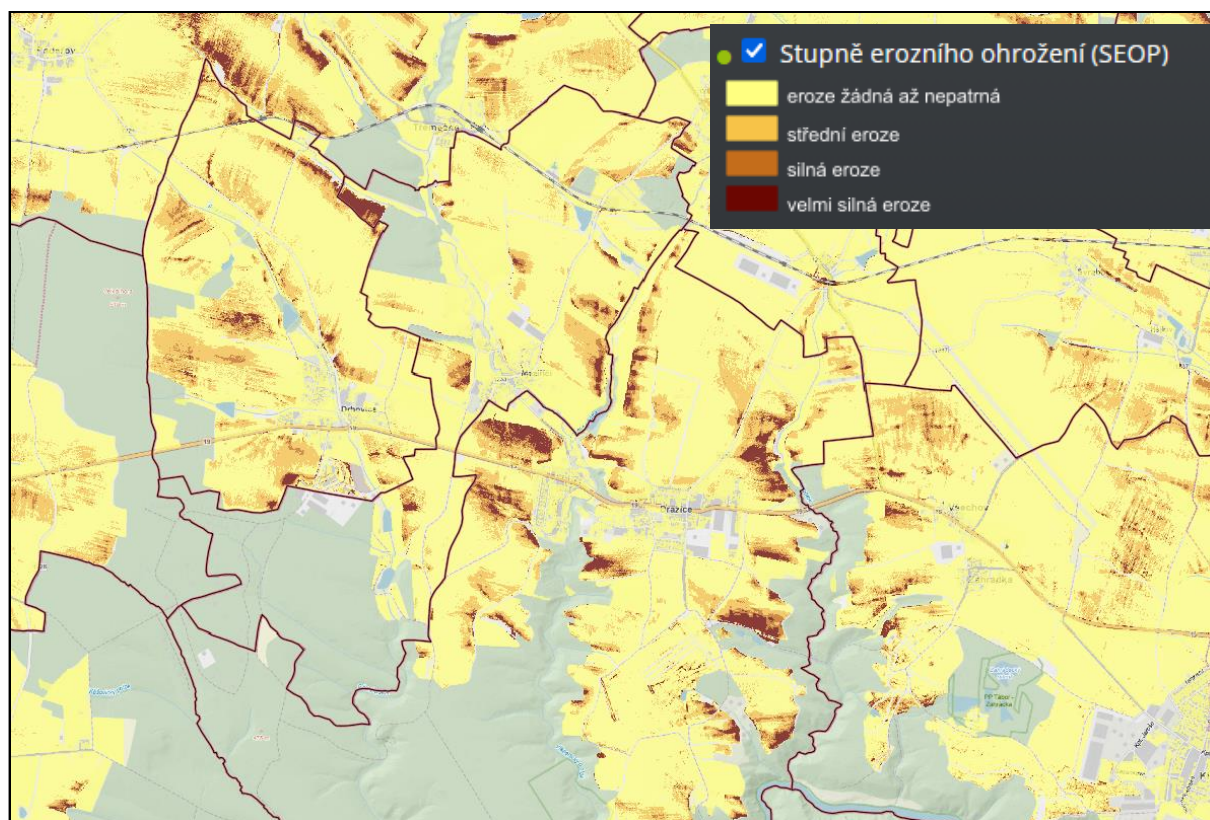
**HPJ 68** - Gleje modální i modální zrašelinělé, gleje histické, černice glejové zrašelinělé na nivních uloženinách v okolí menších vodních toků, půdy úzkých depresí včetně svahů, obtížně vymežitelné, středně těžké až velmi těžké, nepříznivý vodní režim



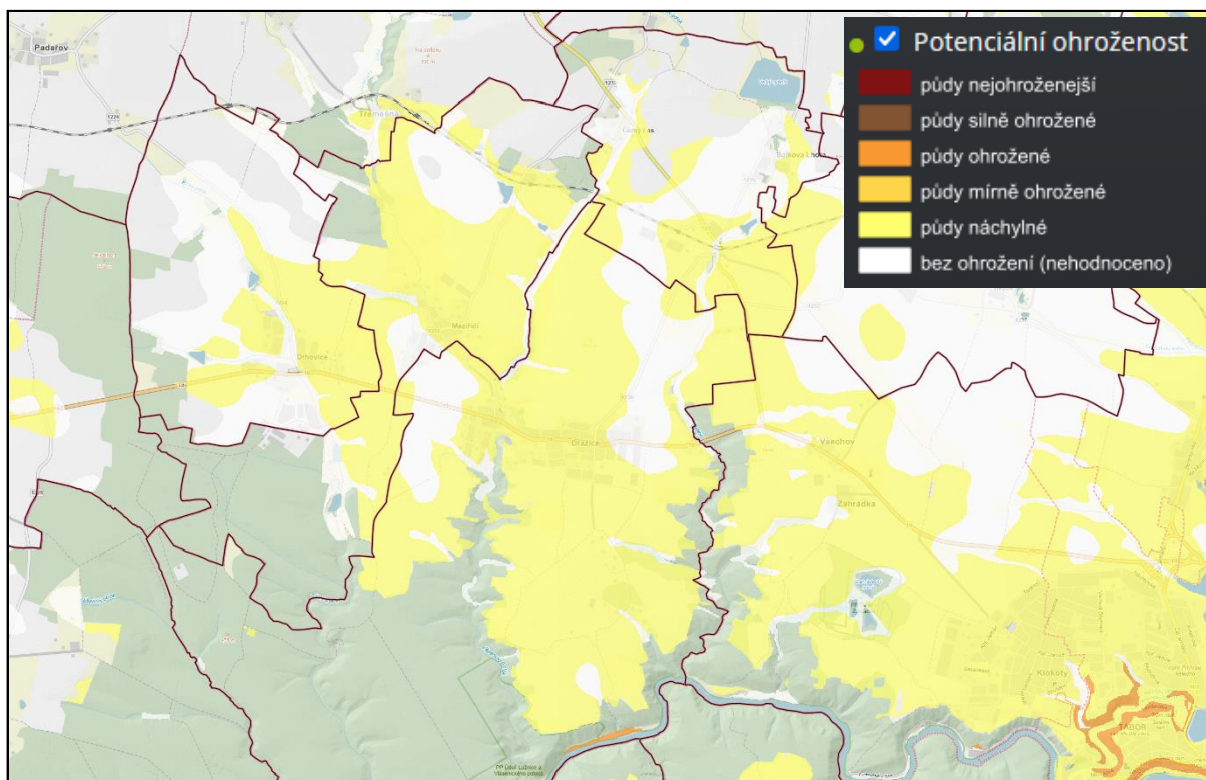
Obr. 17. Třídy ochrany ZPF

Zemědělská půda dotčená realizací přeložky spadá do všech tříd ochrany ZPF.

Z hlediska erozního ohrožení jak vodní, tak větrnou erozí patří řešené území k územím s nízkou mírou ohrožení. Náchylnější jsou svahy kolem přítomných toků.

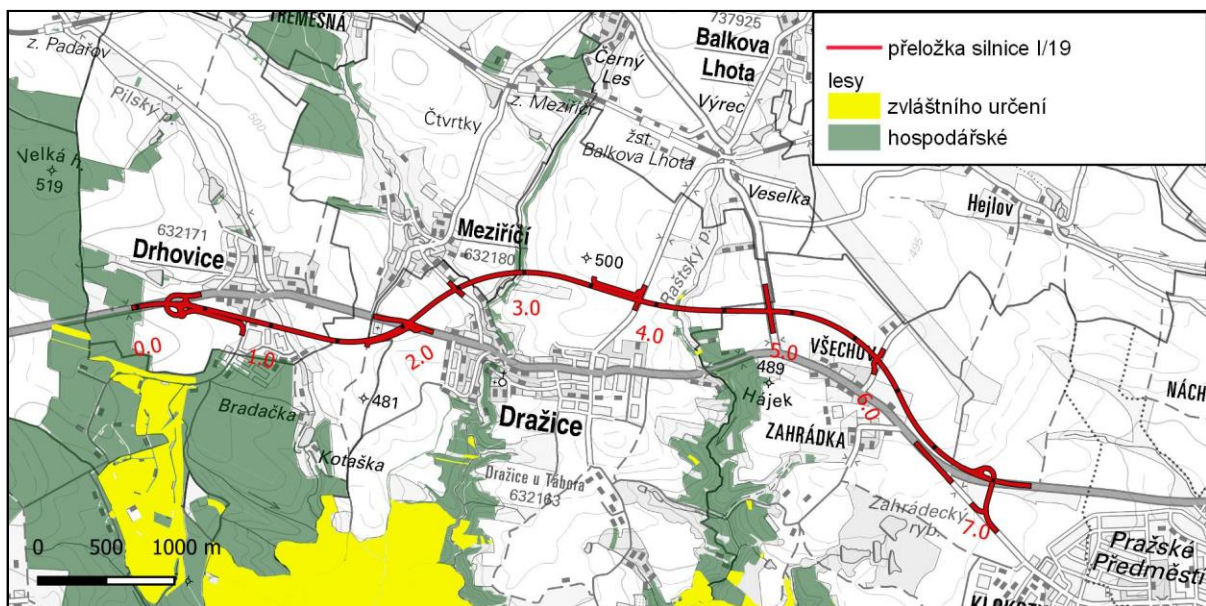


Obr. 18. Vodní eroze – stupně erozního ohrožení (Zdroj: VÚMOP, v.v.i.)



Obr. 19. Potenciální ohroženost zemědělské půdy větrnou erozí (Zdroj: VÚMOP, v.v.i.)

Přeložka zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL). Konkrétně bude zasažen les kategorie hospodářský les v km cca 3,0 a v km cca 4,2.



Obr. 20. PUPFL

### C.2.5. Přírodní zdroje

Z regionálního hlediska náleží zájmové území dle geomorfologického členění ČSR reliéfu ([www.geoportal.cenia.cz](http://www.geoportal.cenia.cz)) do geomorfologických jednotek:

|                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| Systém:                  | Hercynský               |
| Provincie:               | Česká vysočina          |
| Soustava (subprovincie): | Česko-moravská soustava |
| Podsoustava (oblast):    | Středočeská pahorkatina |
| Celek:                   | Táborská pahorkatina    |
| Podcelek:                | Soběslavská pahorkatina |
| Okrsek:                  | Malšická pahorkatina    |

Celá trasa přeložky silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem je z regionálně geologického pohledu situována v oblasti středočeského plutonu. Skalní podloží je v celém zájmovém území zastoupeno syenity tábořského typu skupiny Čertova břemene, v úseku km 0,0 – 0,3 usměrněným biotitickým syenitem, v úseku km 0,3 – 1,75 melanokratickým drobnozrnným křemenným syenitem s amfibolitem a pyroxeny (varieta Dražice), v úseku km 1,75 – 2,48 melanokratickým usměrněným syenitem s pyroxeny (varieta Třemošná), v úseku km 2,48 – 4,95 melanokratickým jemnozrnným syenitem s pyroxeny (varieta Dražice) a v úseku km 4,95 – 7,264 melanokratickým jemnozrnným porfyrickým syenitem (varieta Dražice). Proniky žilných vyvřelin (aplopegmatit s turmalínem) jihozápad severovýchodního směru jsou mapovány v km 3,32 – 3,34 a v km 3,64. V údolích Pílského potoka (km 1,06 – 1,11), Vlášnického potoka (km 2,55 – 2,63), Paseckého potoka (km 2,94 – 2,99) a Raštského potoka (km 4,15 – 4,18) jsou uloženy fluvialní a deluviofluvialní sedimenty (hlíny, písky štěrkopísky), jejichž mocnost zřejmě nepřesahuje 4,0 m.

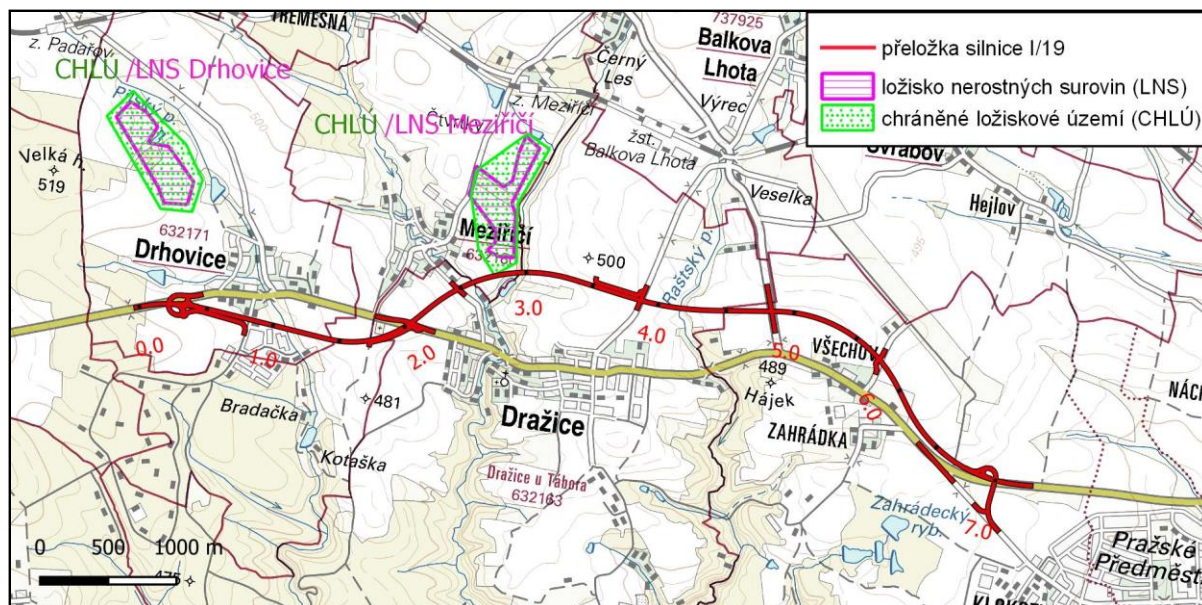
Kvartérní pokryv v oblasti vyvřelin je zastoupen deluviálními, svrchu humózními nestejnozrnně písčítými hlínami a písky s proměnlivým obsahem jílovité složky a při bázi se zvýšeným podílem úlomků zvětraných podložních hornin o mocnosti do 2,0 m. Převaha jílovité nebo písčité složky je závislá charakteru podložních hornin. Větší mocnosti deluviálních hlinitopísčitých sedimentů (více než 2 m) jsou pak uloženy na jihozápadních stranách údolí vodotečí, které trasa přetíná a v údolí bezejmenného levostranného přítoku Raštského potoka v km 5,3 – 5,54.

Tektonické porušení hornin má v celé oblasti jv – sz a kolmý směr, významnější tektonické poruchy však v trase přeložky nebyly mapovány.

#### Ložiska nerostných surovin, sesuvy, stará důlní díla

Severní část zářezu přeložky I/19 v km 2,76 zasahuje do chráněného ložiskového území netěženého ložiska cihlářských surovin 22632000 Meziříčí.

Trasa přeložky neprochází ani se nepřibližuje k registrovanému poddolovanému, sesuvnému území nebo svahové nestabilitě.



Obr. 21. Ochrana nerostného bohatství

### C.2.6. Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)

Kapitola vychází ze zpracovaného hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, které je uvedeno v příloze č. 7.

#### Flóra

##### Fytogeografická charakteristika

Podle regionálně fytogeografického členění prochází plánovaná přeložka silnice I/19 Drhovice – Tábor fytogeografickou oblastí mezofytikum, obvodem Českomoravské mezofytikum, fytogeografickým okresem Votická pahorkatina, podokresem Tábořsko – Vlašimská pahorkatina. Pro fytogeografický podokres Tábořsko – Vlašimská pahorkatina je charakteristický suprakolinní vegetační stupeň (kopcovina) s květenou tvořenou jednotvárnými mezofyty, relativně kontinentální, srážkově nedostatkové klima (= vztah k průměrné izohyetě odpovídající nadmořské výšce fytochorionu), terén spíše plochý než svažité, rulový substrát a mozaika lesnaté a zemědělsky využívané krajiny.

##### Rekonstrukční a potenciální vegetace

Rekonstrukční vegetací zájmového území byly převážně kyselé doubravy třídy *Quercetea robori – petraea* na chudém substrátu zvýšené paroviny. Všechny křížené vodní toky (přítoky Lužnice) byly doprovázeny liniemi luhů a olšin tříd *Salicetea purpureae*, *Alnetea glutinosae* a *Quercus - Fagetea* (podsvaz *Alnenion glutinoso - incanae*).

Potenciální vegetace je taková vegetace, která by se na určité ploše vyvinula, kdyby na ni přestal působit člověk. Na rozdíl od vegetace rekonstrukční bere v úvahu ireverzibilní změny (např. odvodnění). Jelikož mapa potenciální vegetace má hrubší měřítko než rekonstrukční geobotanická mapa, v zájmovém území předpokládá pouze bikovou a/nebo jedlovou doubravu.

### Stávající vegetační charakteristika

Zájmové území, do něhož je situován návrh přeložky silnice I/19, leží v mírně zvlněném území tábořské pahorkatiny v nadmořské výšce kolem 480 m. n. m. Jedná se o krajinu spíše plochou, v níž převažují rozlehlá pole, naopak kolem Lužnice převažují lesy. Na drobných přítocích Lužnice byly vybudovány menší rybníky.

V následujícím textu je popsán charakter vegetace ve směru staničení, tedy od západu k východu.

Začátek přeložky je projektován napojením nové komunikace na stávající silnici prostřednictvím MUK Drhovice, alternativou je okružní křižovatka. Stávající silnice je doprovázena mezerovitým stromořadím ponejvíce starých jabloní (*Malus domestica*), u pomníčku u silnice rostou dvě břízy bělokoré (*Betula pendula*). Příkopy jsou travnaté a poměrně pestré, z trav jsou nejčastější psárka luční, ovsík vyvýšený a lipnice luční (*Alopecurus pratensis*, *Arrhenatherum elatius*, *Poa pratensis*), z bylin zde rostou např. jitrocel kopinatý, řebříček obecný, vikev plotní, knotovka bílá, místy hluchavka skvrnitá nebo kohoutek luční (*Plantago lanceolata*, *Achillea millefolium*, *Vicia sepium*, *Melandrium album*, *Lamium maculatum*, *Lychnis flos-cuculi*).

Do km cca 0,8 je přeložka včetně napojení na stávající silnici projektována přes rozlehlé pole, v roce 2025 na něm byly pěstovány obiloviny.

V km cca 0,8 kříží projektovaná přeložka silnici z Drhovic k jihu, příjezd do bývalých kasáren. Podél západní strany silnice se táhne dlouhá mez. Rostou zde vzrostlé dřeviny, a to dva duby letní, jasan ztepilý, třešeň ptačí a jabloň domácí (*Quercus robur*, *Fraxinus excelsior*, *Prunus avium*, *Malus domestica*). Za nimi jsou vysazeny tři mladé keře, a to bez černý a dva šeříky (*Sambucus nigra*, *Syringa vulgaris*). Dále směrem k jihu k obecnímu úřadu rostou po stejné straně ještě další vzrostlé dřeviny, a to bříza bělokorá, třešeň ptačí a planá slivoň (*Betula pendula*, *Prunus avium*, *P. cerasifera*). Podrost meze je květnatý a bohatý, zaznamenány byly druhy kostřava červená, lipnice luční, trojštět žlutavý, jetel luční, jetel plazivý, jetel pochybný, jetel prostřední, kručinka barvířská, lomikámen zrnatý, štirovník růžkatý, zvonek řepkovitý, zvonek kopřivolistý, rožec rolní, rozrazil rezevitek, svízel syřišťový, bukvice lékařská, chrpa luční, jahodník obecný, třezalka tečkovaná, vrbina penízková, rozchodník křovištní, řepík lékařský, mochna jarní (*Festuca rubra*, *Poa pratensis*, *Trisetum flavescens*, *Trifolium pratensis*, *T. repens*, *T. dubium*, *T. medium*, *Genista tinctoria*, *Saxifraga granulata*, *Lotus corniculatus*, *Campanula rapunculoides*, *C. trachelium*, *Cerastium arvense*, *Veronica chamaedrys*, *Galium verum*, *Betonica officinalis*, *Centaurea jacea*, *Fragaria vesca*, *Hypericum perforatum*, *Lysimachia nummularia*, *Hylotelephium jullianum*, *Agrimonia eupatoria*, *Potentilla tabernaemontanii*). V jarním aspektu je nápadná početná populace modřence (*Muscari armeniacum*) původem ze zahrad.

Na protější (východní) straně silnice stavba zasáhne tři vzrostlé stromy, a to dva jasanů ztepilých a hrušňů obecnou (*Fraxinus excelsior*, *Pyrus communis*). Linie keřů původně rostoucí podél hranic areálu bývalých kasáren byly na jaře r. 2026 již odstraněny.

V následujícím úseku v km cca 0,8 – 1,1 projektovaná stavba zasáhne rozhraní mezi loukou a oploceným areálem bývalých kasáren. V současnosti je zde v celé délce linie dřevin. Do řady byly vysazeny kanadské topoly a zeravy (*Populus x canadensis*, *Thuja occidentalis*). V menší míře se v linii uchytily vrba jíva, třešeň ptačí, jasan ztepilý a růže šípová (*Salix caprea*, *Prunus avium*, *Fraxinus excelsior*, *Rosa canina*).

Louka, jejíž jižní okraj spadá pod zábor projektované stavby, je psárková a druhově ochuzená. Dominantou lučního porostu je tráva psárka luční (*Alopecurus pratensis*), z doprovodných bylin byly zaznamenány druhy: pryskyřník prudký, kohoutek luční, hrachor luční, lomikámen zrnatý, kontryhel a ruderalní pampelišky (*Ranunculus acris*, *Lychnis flos-cuculi*, *Lathyrus pratensis*, *Saxifraga granulata*, *Alchemilla* sp., *Taraxacum* sect. *Ruderalia*).

V km cca 1,1 kříží projektovaná přeložka Pílský potok a silnici. Pílský potok je doprovázen širokou linií dřevin. Přímo podél potoka rostou vrby křehké (*Salix fragilis*), podél potoka je vysazen pruh kanadských topolů (*Populus x canadensis*), u plotu roste několik třešní (*Prunus avium*). Podrost je ruderalní tvořený druhy vlaštovičník větší, kopřiva dvoudomá, svízel přítula, kuklík městský, chrastice rákosovitá, skřípina lesní (*Chelidonium majus*, *Urtica dioica*, *Galium aparine*, *Geum urbanum*, *Phalaris arundinacea*, *Scirpus sylvaticus*). Na protější straně silnice rostou vícekmenné vrby křehké (*Salix fragilis*), v příkopu rostou vlhkomilné druhy jako orobinec široolistý, tužebník jilmový, lilek potměchuť, kopřiva dvoudomá (*Typha latifolia*, *Filipendula ulmaria*, *Solanum dulcamara*, *Urtica dioica*).

V km cca 1,1 – 1,2 je přeložka projektována přes úzký pás louky. Jedná se o vlhkou psárkovou louku, pravděpodobně uměle založenou a druhově chudou. Dominantou je psárka luční (*Alopecurus pratensis*), doprovodné byliny jsou zastoupeny jen málo, z druhů např.: pryskyřník prudký, kohoutek luční, kopretina irkutská (*Ranunculus acris*, *Lychnis flos-cuculi*, *Leucanthemum ircutianum*).

V km cca 1,2 – 1,75 je přeložka projektována přes pole, v roce 2025 na něm byly pěstovány obiloviny. V km cca 1,75 přeložka kříží cestu od hřbitova k jihu. V místě křížení neroste žádný strom, v blízkosti stojí dva javory mléče (*Acer platanoides*). Zajímavějším nalezeným druhem zde byla řepinka latnatá (*Neslia paniculata*), což je zajímavější polní plevel. Poměrně hojně zde na okraji pole v roce 2025 rostla chrpa modrá (*Cyanus segetum*) nebo kakost dlanitosečný (*Geranium dissectum*).

V km cca 1,75 – 2,5 je přeložka projektována přes rozlehlá pole, na nichž byly v roce 2023 pěstovány obiloviny a ozimá řepka. V km cca 2,0 projektovaná přeložka kříží stávající silnici I/19. Podél silnice vede nová cyklostezka, podél níž je vysazeno mladé pěkné stromořadí z druhů javor babyka a červenokvětý hloh (*Acer campestre*, *Crataegus* sp.). Podél silnice samotné nejsou v tomto úseku žádné dřeviny, jen travnaté příkopy. Spektrum rostlin v ruderalním trávníku těchto příkopů podél silnice v celé délce tvoří travní dominanta, zejména ovsík vyvýšený, psárka luční, lipnice

luční, medyněk vlnatý, srha říznačka (*Arrhenatherum elatius*, *Alopecurus pratensis*, *Poa pratensis*, *Holcus lanatus*, *Dactylis glomerata*), z bylin jsou přimíšeny odolné luční druhy a druhy ruderální včetně plevelů, např.: Jetel luční, jetel plazivý, jitrocel kopinatý, řebříček obecný, svízel bílý, sedmikráska chudobka, rožec obecný, máchelka srstnatá, vikev ptačí, zvonek řepkovitý, kostival lékařský, ruderální pampelišky, pryskyřník plazivý, škarda dvouletá, bršlice kozí noha, hluchavka bílá, kopřiva dvoudomá, šťovík kadeřavý, šťovík tupolistý, pcháč oset, pcháč obecný, ruderální ostružiníky, svačec obecný, heřmánkovec nevonný (*Trifolium pratensis*, *T. repens*, *Plantago lanceolata*, *Achillea millefolium*, *Galium album*, *Bellis perennis*, *Cerastium holosteoides*, *Leontodon hispidus*, *Vicia cracca*, *Campanula rapunculoides*, *Symphytum officinalis*, *Taraxacum* sect. *Ruderalia*, *Ranunculus repens*, *Crepis biennis*, *Aegopodium podagraria*, *Lamium album*, *Urtica dioica*, *Rumex crispus*, *R. obtusifolius*, *Cirsium arvense*, *C. vulgare*, *Rubus* sp., *Convolvulus arvensis*, *Tripleurospermum inodorum*).

V km cca 2,4 – 2,5 je pole oseto dočasnou travní směsí kostřavy a lipnice (*Festuca* sp., *Poa* sp.), v níž je hojně přimíšena ruderální pampeliška (*Taraxacum* sect. *Ruderalia*).

V km cca 2,5 projektovaná přeložka kříží silnici Dražice – Meziříčí. Silnice vede po násypu nad nivou Vlášnického potoka. V roce 2023 tuto silnici doprovázel široký pruh dřevin: dub letní, lípa srdčitá, třešeň ptačí, jeřáb ptačí, hloh, růže šípková, slivoň trnka (*Quercus robur*, *Tilia cordata*, *Cerasus avium*, *Sorbus aucuparia*, *Crataegus* sp., *Rosa canina*, *Prunus spinosa*), pod násypem v nivě vrba křehká, olše lepkavá, střemcha hroznovitá, vrba popelavá (*Salix fragilis*, *Alnus glutinosa*, *Prunus padus*, *Salix cinerea*). V roce 2025 jsou dřeviny kompletně odstraněny a podél silnice vznikl ruderální pás z druhů: kopřiva dvoudomá, bršlice kozí noha, svízel přítula, kuklík městský, česnáček lékařský, vlaštovičník větší (*Urtica dioica*, *Aegopodium podagraria*, *Galium aparine*, *Geum urbanum*, *Alliaria petiolata*, *Chelidonium majus*).

V km cca 2,5 – 2,6 je přeložka projektována přes malou louku. Jedná se o vlhkou louku v nivě Vlášnického potoka, kosenou a druhově velice pestrá. Travní dominantou je psárka luční (*Alopecurus pratensis*), dále jsou ve spektru trav zastoupeny druhy jako metlice trsnatá, medyněk vlnatý, lipnice luční, ovsíř pýřitý, tomka vonná, trojštět žlutavý nebo ovsík vyvýšený (*Deschampsia caespitosa*, *Holcus lanatus*, *Poa pratensis*, *Avenula pubescens*, *Anthoxanthum odoratum*, *Trisetum flavescens*, *Arrhenatherum elatius*). Hojně je zastoupení typických bylin jako pryskyřník prudký, kohoutek luční, krvavec toten, řeřišnice luční, jetel luční, jetel plazivý, vikev plotní, hrachor luční, vrbina penízková, kontryhel, řebříček obecný, kopretina bílá, chrastavec rolní, pryskyřník plazivý, mochna husí (*Ranunculus acris*, *Lychnis flos-cuculi*, *Sanguisorba officinalis*, *Cardamine pratensis*, *Trifolium pratensis*, *T. repens*, *Vicia sepium*, *Lathyrus pratensis*, *Lysimachia nummularia*, *Alchemilla* sp., *Achillea millefolium*, *Leucanthemum ircutianum*, *Knautia arvensis*, *Ranunculus repens*, *Potentilla anserina*). Zastoupeny jsou též běžné ostřice, např. ostřice zaječí a ostřice srstnatá (*Carex leporina*, *C. hirta*) a přeslička bahenní (*Equisetum palustre*). Z botanického hlediska se jedná o nejpestřejší a nejzajímavější úsek celé trasy.

Úsek končí v km cca 2,6 křížením s tokem Vlášnického potoka. Potok má neregulované přirozené koryto a doprovázejí ho břehové porosty dřevin spektra: vrba křehká, dub letní, olše lepkavá, topol kanadský, jasan ztepilý, javor mléč,

střemcha hroznovitá a bez černý (*Salix fragilis*, *Quercus robur*, *Alnus glutinosa*, *Populus x canadensis*, *Fraxinus excelsior*, *Acer platanoides*, *Prunus padus*, *Sambucus nigra*), v podrostu orsej jarní, vrbina penízková, bršlice kozí noha, kuklík městský a kopřiva dvoudomá (*Ficaria verna* ssp. *bulbifera*, *Lysimachia nummularia*, *Aegopodium podagraria*, *Geum urbanum*, *Urtica dioica*). V roce 2025 se u potoka objevila velká hromada biologického odpadu ze zahrad.

V km cca 2,6 – 3,0 je přeložka projektována přes oplocenou pastvinu hovězího dobytka. Trávník je nakrátko spasený, nicméně spektrum není úplně chudé, zaznamenány byly druhy jako kopretina irkutská, zvonek rozkladitý a pryskyřník plazivý (*Leucanthemum ircutianum*, *Campanula patula*, *Ranunculus repens*).

V km cca 3,0 kříží navrhovaná přeložka Pasecký potok těsně nad rybníkem. Niva potoka je zarostlá dřevinami – ponejvíce olší lepkavou a vrbou křehkou (*Alnus glutinosa*, *Salix fragilis*), dále jsou zastoupeny např. dub letní, bříza bělokorá, hrušeň obecná, smrk ztepilý, borovice lesní, střemcha hroznovitá, bez černý, slivoň trnka, hloh a růže šípková (*Quercus robur*, *Betula pendula*, *Pyrus communis*, *Picea abies*, *Pinus sylvestris*, *Prunus padus*, *Sambucus nigra*, *Prunus spinosa*, *Crataegus* sp., *Rosa canina*), v podrostu dominuje kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*). Přímo v místě projektovaného křížení je brod a vyšlapaná pěšina, kudy se přehánějí krávy mezi sousedními pastvinami.

V km cca 3,0 – 3,1 je pruh pole osetý travní směskou, který je součástí pastvin hovězího dobytka.

V km cca 3,1 – 4,2 je přeložka projektována přes velká pole. V roce 2025 na nich byly pěstovány obiloviny. V km cca 3,3 kříží přeložka polní cestu, podél níž je vysazeno mladé stromořadí sliv (*Prunus* sp.). V km cca 3,8 kříží přeložka silnici, v upravovaném úseku rostou podél ní třešeň ptačí, plané slivoně a bříza bělokorá (*Prunus avium*, *Prunus cerasifera*, *Betula pendula*).

V km cca 4,2 kříží navrhovaná přeložka Raštský potok. Niva potoka je zarostlá dřevinami spektra: olše lepkavá, olše šedá, vrba křehká, dub letní, borovice lesní, smrk ztepilý, javor mléč, třešeň ptačí, bez černý (*Alnus glutinosa*, *A. incana*, *Salix fragilis*, *Quercus robur*, *Pinus sylvestris*, *Picea abies*, *Acer platanoides*, *Prunus avium*, *Sambucus nigra*). V podrostu dominuje chrastice rákosovitá a kopřiva dvoudomá (*Phalaris arundinacea*, *Urtica dioica*).

V km cca 4,2 – 5,7 je přeložka projektována přes rozlehlá pole. V roce 2025 na nich byly pěstovány obiloviny a ozimá řepka. V km cca 5,0 kříží přeložka stávající silnici. U ní rostou ojedinělé stromy – lípa srdčitá a jasan ztepilý (*Tilia cordata*, *Fraxinus excelsior*). V km cca 5,6 se přeložka přibližuje jižnímu okraji stávajícího remízu, roste zde bez černý (*Sambucus nigra*).

Úsek končí křížením s cestou k polnímu letišti v km cca 5,7. Cesta je po obou stranách doprovázena dřevinami v širokých lemech: javor mléč, javor klen, topol osika, dub letní, jasan ztepilý, třešeň ptačí, jeřáb ptačí, jabloň domácí, vrba jíva, hloh, růže šípková (*Acer platanoides*, *A. pseudoplatanus*, *Populus tremula*, *Quercus robur*, *Fraxinus excelsior*, *Prunus avium*, *Sorbus aucuparia*, *Malus domestica*, *Salix caprea*, *Crataegus* sp., *Rosa canina*). Kolem doprovázejí cestu široké travnaté lemy

s ruderálními prvky. Z trav zde rostou třtina křovištní, ovsík vyvýšený, srha říznačka, lipnice luční (*Calamagrostis epigeios*, *Arrhenatherum elatius*, *Dactylis glomerata*, *Poa pratensis*). Z bylin kakost luční, třezalka tečkovaná, svízel bílý, svízel přítula, kopřiva dvoudomá, kerblík lesní, vratič obecný (*Geranium pratense*, *Hypericum perforatum*, *Galium album*, *G. aparine*, *Urtica dioica*, *Anthriscus sylvestris*, *Tanacetum vulgare*).

V km cca 5,7 – 6,7 je přeložka projektována přes rozlehlá pole. V roce 2025 na nich byly pěstovány obiloviny a ozimá řepka. Jen nad vodojemem je kus pole zatravněno. Travní porost je zde druhově chudý, dominuje psárka luční (*Alopecurus pratensis*). Jen sporadicky byly zaznamenány další taxony např.: trojštět žlutavý, lipnice luční, srha říznačka, sveřep měkký (*Trisetum flavescens*, *Poa pratensis*, *Dactylis glomerata*, *Bromus mollis*), z bylin pryskyřník prudký, pryskyřník plazivý, kohoutek luční, svízel bílý, hrachor luční, řebříček obecný, jetel luční, šťovík luční, bolševník obecný (*Ranunculus acris*, *R. repens*, *Lychnis flos-cuculi*, *Galium album*, *Lathyrus pratensis*, *Achillea millefolium*, *Trifolium pratense*, *Rumex pratensis*, *Heracleum sphondylium*).

V km cca 6,7 kříží projektovaná přeložka druhou cestu k polnímu letišti, která je doprovázena dřevinami – jasan ztepilý, třešeň ptačí, vrba jíva, vrba popelavá, jabloň domácí, růže šípková, svída (*Fraxinus excelsior*, *Prunus avium*, *Salix caprea*, *S. cinerea*, *Malus domestica*, *Rosa canina*, *Swida sp.*).

V km cca 6,7 – 6,9 je přeložka projektována přes pole, v roce 2025 na něm byly pěstovány obiloviny.

Na konci navrhované přeložky v km cca 7,0 je počítáno s napojením na stávající komunikace. Je zde projektována rozlehlá mimoúrovňová křižovatka, jejíž realizace zasáhne všechny stávající cesty a přilehlé pozemky. Severně od stávající silnice I/19 jsou pozemky využívány jako oraná pole, v roce 2025 na nich byly pěstovány obiloviny. Od stávající silnice k severu zde vybíhá úzká linie dřevin oddělující jednotlivá pole. Rostou zde vrba jíva, vrba popelavá, planá slivoň, bez černý, růže šípková a zplanělý rybíz (*Salix caprea*, *S. cinerea*, *Prunus cerasifera*, *Sambucus nigra*, *Rosa canina*, *Ribes sp.*).

Hlavní silnice I/19 na konci úseku, kde je plánováno napojení, vede po násypu. Boky a paty násypu po obou stranách silnice jsou obsazeny dřevinami: vrba jíva, vrba křehká, vrba popelavá, bříza bělokorá, borovice lesní, topol osika, dub letní, pustoryl věncový, růže šípková, svída (*Salix caprea*, *S. fragilis*, *S. cinerea*, *Betula pendula*, *Pinus sylvestris*, *Populus tremula*, *Quercus robur*, *Philadelphus coronarius*, *Rosa canina*, *Swida sp.*).

Jižně od stávající silnice I/19 mezi hlavní silnicí I/19 a odbočkou do Tábora do ulice kpt. Jaroše se rozkládá louka. Louka je kosená a vegetačně pestrá. Z trav se ve spektru uplatňují psárka luční, medyněk vlnatý, sveřep měkký, ovsík vyvýšený, trojštět žlutavý, ovsíř pýřitý, lipnice luční, tomka vonná, pohánka hřebenitá, metlice trsnatá, kostřava luční, kostřava červená (*Alopecurus pratensis*, *Holcus lanatus*, *Bromus mollis*, *Arrhenatherum elatius*, *Trisetum flavescens*, *Avenula pubescens*, *Poa pratensis*, *Anthoxanthum odoratum*, *Cynosurus cristatus*, *Deschampsia caespitosa*, *Festuca pratensis*, *F. rubra*). Z doprovodných bylin byly identifikovány

druhy: Pryskyřník prudký, kohoutek luční, krvavec toten, kontryhel, jitrocel kopinatý, hrachor luční, kmín kořený, rožec obecný, vikev plotní, vikev ptačí, jetel luční, jetel plazivý, jetel pochybný, lomikámen zrnatý, řebříček obecný, prasetník kořenatý, šťovík kyselý, kontryhel, (*Ranunculus acris*, *Lychnis flos-cuculi*, *Sanguisorba officinalis*, *Alchemilla* sp., *Plantago lanceolata*, *Lathyrus pratensis*, *Carum carvi*, *Cerastium holosteoides*, *Vicia sepium*, *V. cracca*, *Trifolium pratense*, *T. repens*, *T. dubium*, *Saxifraga granulata*, *Achillea millefolium*, *Hypochaeris radicata*, *Rumex acetosa*, *Alchemilla* sp.).

Podél odbočky do Tábora je vysazeno mladé stromořadí třešní (*Prunus avium*), zhruba polovina stromků je suchá. Stromky jsou vysazeny pouze po jihozápadní straně, tedy by kvůli napojení nemusely být odstraněny. V příkopě odbočky byly zaznamenány např. hluchavka bílá, knotovka bílá, prlina rolní (*Lamium album*, *Melandrium album*, *Lycopsis arvensis*). Stávající křižovatkové napojení této silnice se stávající I/19 bude nahrazeno napojením průběžným. V trase této nové silnice stojí několik starých slivoní a mladé mahalebky (*Prunus* sp., *P. cerasifera*), okraj linie vedoucí k jihu tvoří vrba křehká, plané slivoně a bez černý (*Salix fragilis*, *Prunus cerasifera*, *Sambucus nigra*).

#### Zvláště chráněné a významné druhy rostlin

Během terénního průzkumu ve vegetačním období roku 2023 ani během aktualizací průzkumu provedeného od května r. 2025 do května r. 2026 nebyl ve zkoumaném území zaznamenán přirozený výskyt žádného rostlinného druhu jmenovaného v seznamu zvláště chráněných druhů rostlin v Příloze č.II vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114 /1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádný ZCHD rostlin za posledních 10 let není ze zkoumaného koridoru evidován ani v nálezové databázi Agentury ochrany přírody a krajiny NDOP.

## **Fauna**

#### Zoogeografická charakteristika

Zájmové řešeného záměru spadá do Bechyňského bioregionu (1.21) dle Culka a kol., 2013. Fauna regionu je představována ochuzenými a silně pozměněnými živočišnými společenstvy. Významnějším prvkem je fauna rybníků, rybníčních okrajů a zbytkových mokřadů, patrná zejména ve fauně ptáků nebo vážek. Výrazná je fauna údolí Vltavy, zvl. měkkýši, podobně jako ve Slapském bioregionu (1.20), v jižní části zejména s výskytem zemouna skalního, sklovatky krátkonohé a řasnatky nadmuté. Vltava a Otava náležely původně parmovému pásmu, které je zachováno na Lužnici. Přítoky řek náleží pstruhovému pásmu, místy se v nich vyskytuje rak kamenáč. Mezi významné druhy bioregionu patří ježek východní (*Erinaceus roumanicus*), polák chocholačka (*Aythya fuligula*), hohol severní (*Bucephala clangula*), holub doupňák (*Columba oenas*), výr velký (*Bubo bubo*), strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), lejsek malý (*Ficedula parva*), ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*). Měkkýši: zemoun skalní (*Aegopis verticillus*), sklovatka krátkonohá (*Daudebardia brevipes*), řasnatka

nadmutá (*Macrogastra tumida*), rak kamenáč (*Astacus torrentium*), vážka podhorní (*Sympetrum pedemontanum*), vážka jasnoskvrnná (*Leucorrhinia pectoralis*), střevlíčci (*Pterostichus diligens*, *P. minor*), pestrokrovečník (*Tillus elongatus*), páchník hnědý (*Osmoderma eremita*), zdobenec zelenavý (*Gnorimus nobilis*) a roháč obecný (*Lucanus cervus*).

### **Zoologický průzkum - bezobratlí**

Faunu bezobratlých tvoří běžné druhy otevřené a ruderální krajiny. Jedná se o poměrně chudá společenstva s výskytem euryektních a běžných druhů běžných v agrocenózách. Nízký počet nalezených druhů je pravděpodobně způsoben intenzivním využíváním krajiny, které homogenizuje společenstva bezobratlých. Druhově nejbohatší jsou porosty rostoucí podél menších vodních toků (např. Vlášnický nebo Raštský potok). Zde se nachází společenstva částečně lesních biotopů, lesních lemů a krajů vodních toků.

Trasa záměru je charakterizovaná převážně agrocenózami, otevřenými stanovišti, travními porosty, remízky či fragmenty lesních ekosystémů. Předchozí průzkum byl proveden v roce 2023 během něhož bylo nalezeno 79 druhů bezobratlých. Tehdejší průběh vegetační sezony (deštivo, chladno) ale přispěl k nízké aktivitě hmyzu, což se pravděpodobně odrazilo na počtech nalezených druhů.

Při průzkumu v roce 2025 bylo identifikováno celkem 131 druhů bezobratlých. Bylo nalezeno 7 druhů zvláště chráněných druhů. Jedná se o čmeláka rolního (*Bombus pascuorum*), čmeláka zemního (*Bombus terrestris*), čmeláka zahradního (*Bombus hortorum*), čmeláka hájového (*Bombus lucorum*) a čmeláka skalního (*Bombus lapidarius*). Všechny tyto druhy čmeláků jsou relativně běžné, vyhovuje jim však dostatek nektaru a narušených míst pro hnízdění. Dále byli nalezeni jedinci mravence lesního (*Formica rufa*) a zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta*).

Oproti předchozímu průzkumu provedeným v roce 2023 bylo nalezeno více druhů hmyzu a pavouků. To může být způsobeno delší dobou průzkumu, a hlavně povětrnostními podmínkami, které byly v porovnání s předchozím průzkumem výrazně vhodnější pro sběr herbivorních druhů. Z hlediska funkčnosti se ale jedná o velmi podobné společenstvo. Během předchozího průzkumu bylo nalezeno hnízdo mravence rodu *Formica* (49.4347458N, 14.5964675E). Během aktualizací průzkumu se nepodařilo jeho přítomnost již znovu potvrdit.

Celkový seznam nalezených druhů včetně jejich taxonomického zařazení a statusu ochrany je uveden v tabulce v příloze č. 7 (Hodnocení vlivů posuzovaného záměru na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zákona č. 114/1992 Sb.). Nebyly nalezeny druhy uvedené na červeném seznamu.

### **Zvláště chráněné druhy bezobratlých**

Během terénního průzkumu bezobratlých živočichů v roce 2025 bylo ve zkoumané trase zaznamenáno sedm zvláště chráněných druhů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992

Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, všechny zařazené do kategorie druhů ohrožené. Jedná se o následující druhy:

- Čmelák skalní (*Bombus lapidarius*)
- Čmelák zahradní (*Bombus hortorum*)
- Čmelák hájový (*Bombus lucorum*)
- Čmelák rolní (*Bombus pascuorum*)
- Čmelák zemní (*Bombus terrestris*)
- Zlatohlávek tmavý (*Oxythya funesta*)
- Mravenec lesní (*Formica rufa*)

### **Zoologický průzkum - obratlovci**

Základní zoologický průzkum obratlovců zájmového území byl proveden od února 2023 do září 2023. Následně byl proveden aktualizací průzkum, a to od května r. 2025 do května r. 2026.

Řešená přeložka byla v celé trase prochozena, navštíveny byly také zajímavější biotopy v blízkosti řešené silnice (především vodní a mokřadní plochy). Průzkum byl zaměřen zejména na zjištění přítomnosti živočichů uvedených v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb. a existenci jejich potenciálních rozmnožišť. Dominantní roli při vyhledávání zvířat hrály obchůzky, při nichž byly jednotlivé druhy determinovány na základě přímého pozorování nebo na základě rozpoznávání zvukových projevů. Kromě přímého pozorování byly také využívány čerstvé pobytové známky jako jsou stopy, okus nebo trus, vyhledávání kadáverů.

Průzkum živočichů byl prováděn různými kvalitativními metodami, většina terestrických obratlovců byla zjišťována při terénních pochůzkách přímým pozorováním nebo na základě akustických projevů či pobytových stop.

V trase přeložky silnice I/19 v řešeném úseku bylo během realizovaných průzkumů zaznamenáno celkem 76 druhů obratlovců. Jejich seznam je uveden v příloze č. 7 (Hodnocení vlivů posuzovaného záměru na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zákona č. 114/1992 Sb.). Zpravidla se jedná o běžné druhy kulturní zemědělské krajiny, v menší míře pak o druhy vázané na lesní, vodní a mokřadní prostředí, ale také druhy synantropní, obývající lidská sídla a obydlí. 21 ze zaznamenaných druhů patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Pět druhů je uvedeno v příloze směrnice o ochraně volně žijících ptáků 2009/147/ES nebo v přílohách II a IV směrnice o stanovištích (92/43/EHS).

### **Zvláště chráněné druhy obratlovců**

Co se týká obratlovců, během biologických průzkumů realizovaných v letech 2023 - 2026 bylo v širším zájmovém území řešené přeložky nalezeno 21 druhů patřících mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jeden druh (luňák červený) je uveden v kategorii

kriticky ohrožené, sedm druhů (skokan zelený, slepýš křehký, kavka obecná, křepelka polní, ledňáček říční, žluva hajní a vydra říční) jsou uvedeny v kategorii silně ohrožené a třináct druhů (ropucha obecná, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, koroptev polní, krkavec velký, lejsek šedý, moták pochop, rorýs obecný, slavík obecný, ťuhák obecný, ťuhák šedý, vlaštovka obecná, veverka obecná) v kategorii ohrožené.

Během průzkumu realizovaného v roce 2023 bylo nalezeno 17 druhů patřících mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Výskyt jedenácti druhů byl potvrzen také během aktualizací průzkumu provedeného v roce 2025/26 (ropucha obecná, skokan zelený, koroptev polní, krkavec velký, křepelka polní, moták pochop, slavík obecný, rorýs obecný, ťuhák obecný, vlaštovka obecná, veverka obecná). Nově byl zjištěn výskyt luňáka červeného, kavky obecné, lejska šedého a žluvy hajní. Výskyt šesti druhů v roce 2025/26 nebyl zaznamenán (slepýš křehký, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, ledňáček říční, ťuhák šedý a vydra říční), nicméně jejich výskyt v území je pravděpodobný také v současnosti.

Pět druhů je uvedeno v příloze I směrnice o ochraně volně žijících ptáků 2009/147/ES nebo v přílohách II a IV směrnice o stanovištích 92/43/EHS (luňák červený, ledňáček říční, moták pochop, ťuhák obecný, vydra říční).

V nálezových databázích je pro období 2015 - 2026 dokumentován výskyt dalších pěti zvláště chráněných nebo jinak ochrannářsky významných druhů, jejichž výskyt nebyl vlastním průzkumem prokázán (čáp černý, kulíšek nejmenší, moták lužní, orel mořský, roroh velký).

Tabulka 1: Zvláště chráněné a významné druhy obratlovců zjištěné v koridoru přeložky, včetně údajů z nálezových databází (NDOP, AVIF).

| Druh česky                                        | VP 2023/<br>2025 -<br>2026 | NDOP<br>/AVIF | EU/ČS   | poznámka/kategorie hnízdního<br>výskytu                                                                                      |
|---------------------------------------------------|----------------------------|---------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kriticky ohrožené</b>                          |                            |               |         |                                                                                                                              |
| luňák červený<br>( <i>Milvus milvus</i> )         | -/+                        | +             |         | Podhájský r.<br>0 – lov/sběr potravy                                                                                         |
| moták lužní<br>( <i>Circus pygargus</i> )         |                            | +             | BD I/EN | Drhovice V dolinách (Šimandl D. 2025)<br>Meziříčí (Muláček R. 2015)<br>0 – přelety, lov/sběr potravy<br>B5 – tok nebo páření |
| orel mořský<br>( <i>Haliaeetus albicilla</i> )    |                            | +             | BD I/EN | Meziříčí, ojedinelá pozorování<br>0 - přelet                                                                                 |
| roroh velký ( <i>Falco cherrug</i> )              |                            | +             | BD I/CR | Dražice, ojedinelé (Bažant M. 2023)<br>0 – přelet                                                                            |
| <b>Silně ohrožené</b>                             |                            |               |         |                                                                                                                              |
| skokan zelený<br>( <i>Pelophylax esculentus</i> ) | +/+                        |               | -/NT    | Podhájský r, rybníček pod silnicí,<br>Dražice jezírko - akustické projevy,<br>pozorování                                     |
| slepýš křehký<br>( <i>Anguis fragilis</i> )       | +/-                        | +             | -/NT    | pozorován 1 ex. v blízkosti<br>zahrádkářské kolonie u Dražic                                                                 |
| čáp černý ( <i>Ciconia nigra</i> )                |                            | +             | BD I/VU | Dražice, (Janeček P. 2024, 2025)<br>0 – přelet                                                                               |
| kavka obecná<br>( <i>Coloeus monedula</i> )       | -/+                        | +             | -/NT    | pole v okolí Všechnova<br>0 – lov/sběr potravy                                                                               |

| Druh česky                                              | VP 2023/<br>2025 -<br>2026 | NDOP<br>/AVIF | EU/ČS   | poznámka/kategorie hnízdního<br>výskytu                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------|----------------------------|---------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| křepelka polní ( <i>Coturnix coturnix</i> )             | +/+                        | +             | -/LC    | luční porosty v okolí Vlásenického a Paseckého p.<br>A2 – zpěv                                                                                        |
| kulíšek nejmenší<br>( <i>Glaucidium passerinum</i> )    |                            | +             | BD I/VU | Les Na Záhorsku<br>A2 – zpěv (akustický monitoring)                                                                                                   |
| ledňáček říční ( <i>Alcedo atthis</i> )                 | +/-                        |               | BD I/VU | Pasecký p., r. Na Suchých<br>A1 – v hn. době ve vhodném prostředí                                                                                     |
| žluva hajní ( <i>Oriolus oriolus</i> )                  | -/+                        | +             | -/LC    | niva Ražského p.<br>A2 - zpěv                                                                                                                         |
| vydra říční ( <i>Lutra lutra</i> )                      | +/-                        | +             |         | pobytové stopy na Vlásenickém p.                                                                                                                      |
| <b>Ohrožené druhy</b>                                   |                            |               |         |                                                                                                                                                       |
| ropucha obecná ( <i>Bufo bufo</i> )                     | +/+                        | +             | -/VU    | r. Podhájský (vývojová stadia snůšky, pulci, adulti), Na Suchých, Dražice jezírko), adultní jedinci                                                   |
| bramborníček černohlavý<br>( <i>Saxicola torquata</i> ) | +/-                        | +             | -/VU    | ruderal Všechnov<br>B3 – pár v hn. době ve vhodném prostředí                                                                                          |
| bramborníček hnědý<br>( <i>Saxicola rubetra</i> )       | +/-                        | +             | -/LC    | luční porosty nad Paseckým p.<br>A2 - zpěv                                                                                                            |
| koroptev polní ( <i>Perdix perdix</i> )                 | +/+                        | +             | -/NT    | opakovaně pozorovány v poli nad Dražicemi, v lučních porostech u jezírka Dražice, v poli u Všechnova B3 – pár v hn. době ve vhodném prostředí         |
| krkavec velký ( <i>Corvus corax</i> )                   | +/+                        | +             | -/LC    | 0 – přelety, prakticky v celé trase                                                                                                                   |
| lejsek šedý ( <i>Muscicapa striata</i> )                | -/+                        |               | -/LC    | porosty v nivě Vlásenického p.<br>A2 - zpěv                                                                                                           |
| moták pochop<br>( <i>Circus aeruginosus</i> )           | +/+                        | +             | BD I/VU | 0 – přelety, prakticky v celé trase                                                                                                                   |
| rorýs obecný ( <i>Apus apus</i> )                       | +/+                        | +             | -/LC    | Všechnov<br>0 – lov, sběr potravy                                                                                                                     |
| slavík obecný<br>( <i>Luscinia megarhynchos</i> )       | +/+                        |               | -/LC    | okolí Všechnova, niva Ražského p., niva Vlásenického p., u zahrádkářské kolonie<br>A2 - zpěv                                                          |
| ťuhýk obecný ( <i>Lanius collurio</i> )                 | +/+                        |               | BD I/NT | ruderal Všechnov, niva Vlásenického potoka<br>A1 – v hn. době ve vhodném prostředí                                                                    |
| ťuhýk šedý<br>( <i>Lanius excubitor</i> )               | +/-                        | +             | -/NT    | porosty při okraji nivy Ražského p.<br>A1 – v hn. době ve vhodném prostředí                                                                           |
| vlaštovka obecná<br>( <i>Hirundo rustica</i> )          | +/+                        | +             | -/NT    | během lovu potravy prakticky v celé trase, hnízdění v blízkých obcích<br>B6 – přílety na hnízdiště<br>0 - lov, sběr potravy                           |
| veverka obecná ( <i>Sciurus vulgaris</i> )              | +/+                        |               | -/DD    | pobytové stopy v nivě Vlásenického p.                                                                                                                 |
| <b>Další ochranný významné druhy</b>                    |                            |               |         |                                                                                                                                                       |
| čejka chocholátá<br>( <i>Vanellus vanellus</i> )        |                            | +             | -/VU    | Všechnov (Janeček P. 2021)<br>Zahrádka (Muláček R. 2017)<br>Drhovice (Muláček R. 2016)<br>B5 – tok, nebo páření, A1 – v hn. době ve vhodném prostředí |

U ptáků je provedeno zařazení do příslušné kategorie „průkaznosti hnízdění“ dle metodiky Mapování hnízdního rozšíření ptáků (Bejček, Šťastný a kol. 2014), kde kategorie 0 znamená nehnízdící jedince, A indikuje možné hnízdění, B pravděpodobné hnízdění, C – prokázané hnízdění). Druhy, jejichž

výskyt nebyl ověřen vlastním průzkumem a jejich výskyt je dokumentován v nálezových databázích jsou níže v tabulce podbarveny zeleně a uvedeny se jménem pozorovatele.

VP – vlastní průzkum 2023 a 2025/206

KO – kriticky ohrožený druh, SO – silně ohrožený druh, O – ohrožený druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb.

EU: Směrnice Rady 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin a Směrnice Rady 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků

BD I – Příloha I směrnice 2009/147/ES Seznam chráněných druhů a poddruhů ptáků

HD II – Příloha II směrnice 92/43/EHS Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany

HD IV – Příloha IV směrnice 92/43/EHS Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, které vyžadují přísnou ochranu

ČS – Červený seznam 2017, CR – kriticky ohrožený, VU – zranitelný, NT – téměř ohrožený, LC – málo dotčený, DD – nedostatek údajů

## Migrace

Volná migrace živočichů (tedy pohyb na delší vzdálenosti mimo původní okrsky) se v současné krajině stává velmi problematickou. Krajina, a tedy i vhodné biotopy živočichů jsou činností člověka (především stavbou dopravních komunikací, obytných souborů, průmyslových areálů atd.) fragmentovány do stále menších a izolovanějších celků. Jednotlivé fragmenty původního stanoviště jsou zpravidla oddělené většími plochami nepříznivého prostředí, které mohou představovat pro některé druhy organismů bariéry v pohybu. Právě pro takto izolované a malé populace je možnost migrací často zcela zásadní a nezbytná. Volně žijící živočichové se v krajině pohybují z mnoha důvodů (při vyhledávání potravy, rozmnožování, přemnožení, zničení životního prostředí, rušení, výskyt predátorů atd.). Jakékoli přerušení těchto migračních toků výskytem nějaké bariéry může mít tedy pro takto izolované populace závažné následky.

Rozšiřování sítě pozemních komunikací proto představuje v současnosti významný problém z hlediska ochrany fauny. Tělesa silnic a dálnic vytvářejí v krajině pro volně žijící živočichy neprůchodné bariéry, které způsobují fragmentaci prostředí i populací. Nezanedbatelné je i riziko přímého střetu živočichů s projíždějícími automobily. K dalším nepříznivým vlivům patří například také zábor biotopů, zvýšení hluchosti a prašnosti v bezprostředním okolí komunikace, ale také nepřímé vlivy dopravních staveb (zvýšení civilizačního tlaku v dosud dopravně nepřístupných oblastech, výstavba doprovodných komunikací a podobně).

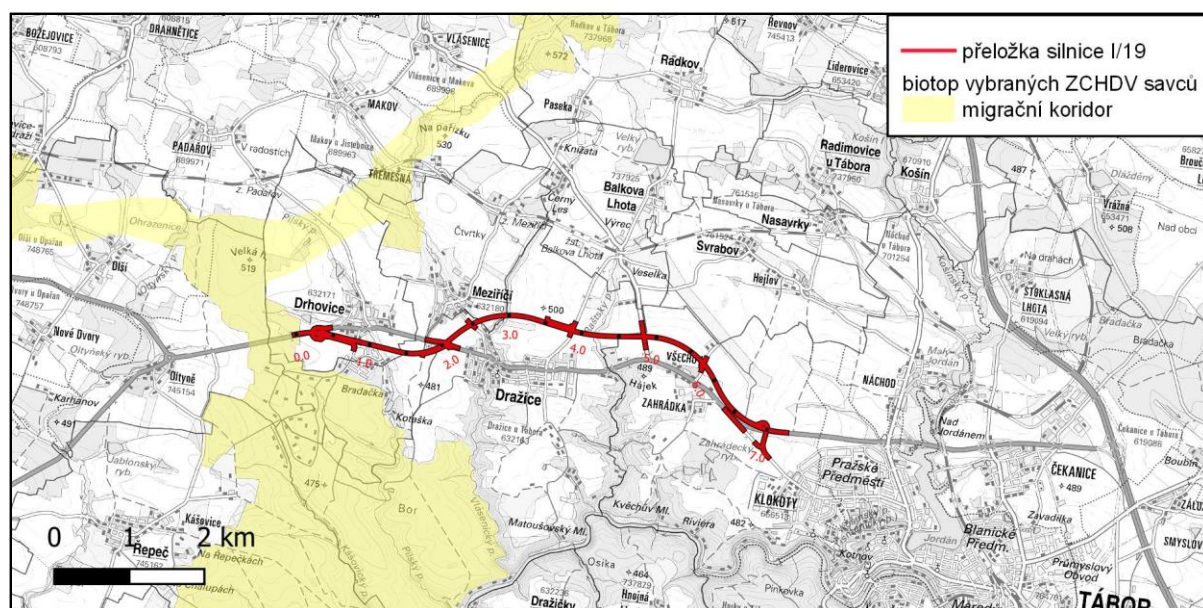
Bariéry tvořené komunikacemi (buď vícepruhovými nebo dvoupruhovými se silným provozem) mají charakter dlouhých linií, které zvěř nemůže žádným způsobem obejít. Stále houstnoucí síť silně frekventovaných silnic a dálnic pak postupně vytváří z původně souvisle průchodné krajiny systém vzájemně izolovaných "ostrovů", jejichž populace jsou následkem fragmentace prostředí ohrožovány souborem vlivů, označovaných jako tzv. "ostrovní efekt". Malé izolované populace se obecně obtížně vyrovnávají s přirozenými výkyvy početnosti (vyvolanými například klimatickými výkyvy, živelnými pohromami, epidemiemi apod.), v dlouhodobé perspektivě se může projevit i nedostatečná genetická rozmanitost izolovaných populací. Tento problém se při určité hustotě silnic a dálnic stává otázkou přežití některých druhů, zejména těch, které obývají rozsáhlá území při relativně malém počtu jedinců. Mezi potenciálně nejvíce ohrožené tedy zákonitě patří zejména některé druhy velkých savců. Savci menší velikosti nejsou existencí silnic a dálnic obvykle tak významně

ovlivnění. Je to dáno zejména tím, že jejich populace, obývajících výseče krajiny vymezené dálniční sítí, jsou dostatečně početné a ostrovní efekt se u nich neprojevuje tak výrazně. Navíc drobní savci nalézají obvykle dostatek možností k překonání silnice či dálnice v podobě početných trubních nebo rámových propustků, které větší zvířata nemohou využít. Největší pozornost je proto věnována velkým a středním druhům savců.

Pro udržení rozsahu a kvality (zejména spojitosti) biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (rys ostrovid, medvěd hnědý, vlk obecný a los evropský), a tím zajištění dlouhodobé existence uvedených druhů na území ČR, byla mezi standardy sledovaných jevů pro územně analytické podklady na konci roku 2019 zařazena vrstva – Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (jev ÚAP 21). Jedná se o vymezení biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (rys ostrovid, medvěd hnědý, vlk obecný a los evropský) v rozdělení na 3 kategorie:

- a) jádrová území - oblasti, které svojí rozlohou a biotopovými charakteristikami umožňují rozmnožování vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Minimální rozloha jádrových území proto vychází z údajů o velikosti domovských okrsků předmětných druhů, měla by činit minimálně 300 km<sup>2</sup> (pokud jedno jádrové území tvoří funkční celek se sousedním územím, může se jejich plocha sčítat). Součástí jádrových území nejsou zastavěná území (zastavěné území je z plochy jádrových území vyjmuto i v případech, kdy měřítko zpracování neumožňuje zastavěné území graficky vyčlenit). S ohledem na svoji rozlohu zahrnují jádrová území jak plochy přírodního charakteru, tak i zemědělsky využívanou krajinu
- b) migrační koridory - propojují oblasti vhodné pro rozmnožování (jádrová území) tak, aby umožnily migrační spojení, a to v minimální míře, která ještě zajistí dlouhodobé přežití populací vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců;
- c) kritická místa - místa, která jsou součástí migračních koridorů nebo jádrových území, kde je zároveň průchodnost významně omezena nebo kde hrozí, že k omezení průchodnosti může v blízké budoucnosti dojít. V případě jádrových území jsou kritická místa vymezena tam, kde hrozí ztráta konektivity uvnitř jádrového území. Negativní zásah do kritického místa může znamenat přerušení celého dílčího úseku migračního koridoru nebo významné omezení funkčnosti jádrového území.

Z hlediska uvedené kategorizace se řešená přeložka dotýká okraje území, které je vymezeno jako migrační koridor (viz následující obrázek).



Obr. 22. Vymezení migračních koridorů pro velké savce dle vrstvy AOPK

Vedle dálkových migračních koridorů pro velké savce je důležité věnovat pozornost i známým kolizním místům pro střední a malé živočichy. Dle údajů AOPK (<http://mapy.nature.cz/>) se v řešeném území žádné takové místo nenachází.

Na základě terénních šetření, biologických průzkumů, mapy rozšíření a údajů z nálezové databáze AOPK (NDOP) se mohou v zájmovém území vyskytnout živočišné uvedení v následující tabulce.

Tabulka 22: Kategorizace fauny z hlediska nároků na migrační opatření

| Kategorie/druhy               | Specifika jednotlivých kategorií                                                                           | Výskyt v zájmovém území                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>A Velcí savci</b>          |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| A1<br>šelmy: rys, vlk, medvěd | lokální i dálkové přesuny, vazba na jádrová území a migrační koridory, vysoké nároky na parametry opatření | Výskyt druhů této kategorie nebyl v řešeném území zjištěn a není z blízkosti přeložky dokladován ani v nálezových databázích. Vzhledem k lokalizaci přeložky (při okraji biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců v kategorii migrační koridor) náhodný výskyt některých druhů této kategorie nelze zcela vyloučit. Ze širšího okolí přeložky je v NDOP dokumentován aktuální výskyt (2025) vlka obecného z k.ú. Liderovice. |
| A2<br>kopytníci: jelen, los   | lokální přesuny i dálkové migrace, nejvyšší nároky na velikost průchodů                                    | Výskyt druhů této kategorie nebyl v řešeném území zjištěn a není z blízkosti přeložky dokladován ani v nálezových databázích. Vzhledem k lokalizaci přeložky (při okraji biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců v                                                                                                                                                                                                          |

| Kategorie/druhy                               | Specifika jednotlivých kategorií                                                                                                                                                        | Výskyt v zájmovém území                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                               |                                                                                                                                                                                         | kategorii migrační koridor) náhodný výskyt některých druhů této kategorie nelze vyloučit.                                                      |
| <b>B Středně velcí kopytníci</b>              |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                |
| B<br>srnec, prase                             | lokální i sezónní přesuny, plošné rozšíření, vliv zemědělských kultur, vysoká mortalita, nejčastější původci dopravních nehod                                                           | Běžný výskyt srnce a prasete.                                                                                                                  |
| <b>C Savci do velikosti jezevce a lišky</b>   |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                |
| C1<br>liška, kočka d., lasicovitě kromě vydry | bez dálkových migračních tendencí, vysoká mortalita, využívají i malé podchody, nutná je vysoká hustota průchodů                                                                        | Výskyt běžných druhů (kuna skalní, lasice kolčava, jezevec)                                                                                    |
| C2<br>zajíc                                   | stálý druh bez migračních tendencí, vysoká mortalita na silnicích, nevyužívá úzké podchody, vyžaduje spíše nadchody (včetně nadjezdů polních, lesních cest) nebo větší podchody         | Roztroušený výskyt podél celé trasy.                                                                                                           |
| C3<br>drobní savci                            | stálé druhy bez migračních tendencí, vysoká mortalita na silnicích nižších tříd, využívají všechny typy průchodů, problémem mohou být výškové stupně, usazovací jímky u propustků apod. | Běžné druhy (hraboš polní, krtek atd.).                                                                                                        |
| C4<br>semiakvatičtí savci (bobr, vydra)       | lokální i dálková migrace podél vodních toků, u vydry vysoká mortalita, vydra preferuje mosty a propustky se suchými břehy.                                                             | Potvrzený výskyt vydry říční na Vlášnickém a Raštském p. možný výskyt také u dalších vodních toků a ploch.                                     |
| C5<br>savci žijící v korunách stromů          | veverka, plši, kuny: stálé druhy bez migračních tendencí, preferují nadchody s keřovou a stromovou vegetací, popř. specifické nadchody spojující koruny stromů                          | Na vhodných biotopech zjištěn výskyt veverky obecné.                                                                                           |
| <b>D Obojživelníci, plazi</b>                 |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                |
| D1<br>obojživelníci                           | každoroční migrace k místům rozmnožování a zpět, lokálně významná mortalita, opatřením jsou propustky s naváděcími bariérami, případně náhradní lokality pro rozmnožování               | Zjištěn výskyt skokana hnědého, skokana zeleného a ropuchy obecné.                                                                             |
| D2<br>plazi                                   | u některých druhů každoroční migrace mezi zimovišti a místy rozmnožování, lokálně je problémem mortalita, druhově specifické nároky (mokřadní, lesní i stepní druhy)                    | Během vlastního průzkumu zjištěn výskyt slepýše křehkého, pravděpodobný výskyt dalších běžných druhů (např. ještěrka obecná, užovka obojková). |

| Kategorie/druhy                               | Specifika jednotlivých kategorií                                                                                                                                                                         | Výskyt v zájmovém území                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>E Ryby a ostatní vodní živočichové</b>     |                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                          |
| E<br>ryby, mihulovci,<br>vodní bezobratlí     | vázané výlučně na vodní prostředí,<br>problémem jsou přeložky a úpravy<br>koryt toků ve vazbě na mosty, nutná<br>plná obousměrná migrační<br>průchodnost, riziko kontaminace<br>vody při stavbě i údržbě |                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>F Ptáci, letouni (netopýři a vrápenci)</b> |                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                          |
| F1<br>ptáci                                   | mortalita v místě křížení s letovými<br>koridory, v ornitologicky významných<br>lokalitách (mokřady), v místech potravní<br>nabídky a mortalita na prosklených<br>stěnách.                               | Zjištěn výskyt 64 druhů, 16 zvláště<br>chráněných. Výskyt dalších druhů<br>v NDOP. Zjištěn výskyt ledňáčka<br>říčního. Výskyt dalších 6 zvláště<br>chráněných nebo ochrannásky<br>významných druhů je uveden<br>v nálezových databázích (NDOP,<br>AVIF). |

Kategorizace je dle metodické příručky AOPK Doprava a ochrana fauny v České republice z roku 2020

Silnice v hodnoceném úseku není migrační bariérou pro živočichy kategorie E, proto nebylo hodnocení pro danou skupinu dále prováděno.

## Ekosystémy

Trasa projektované přeložky silnice I/19 prochází zemědělskou mírně zvlněnou (Malická pahorkatina) krajinou. V krajině dominují rozsáhlá pole členěná drobnými toky. Malé vodní toky (Pilský, Vlášnický, Pasecký a Raštský) směřují od severu k jihu. Toky jsou morfologicky zahloubené a doprovázené dřevinami.

Ze tří základních druhů ekosystémů (orná půda, louky, les) převažuje orná půda. Oraná pole představují chudý ekosystém, kde dominuje pěstovaná zemědělská plodina, která je doprovázena charakteristickým spektrem plevelů. Pole jsou obývána i typickými druhy bezobratlých živočichů a obratlovců. Jedná se většinou o přizpůsobivé a nenáročné druhy. Druhová bohatost flóry i fauny je nízká.

Lesní porosty jsou reprezentovány doprovodnými dřevinami podél vodních toků Pasecký a Raštský, které přeložka kříží v km cca 3,0 a 4,2. Dominantní jsou olše lepkavá a vrba křehká, dále jsou zastoupeny např. dub letní, bříza bělokorá, hrušeň obecná, smrk ztepilý, borovice lesní, střemcha hroznovitá, bez černý, slivoň trnka, hloh a růže šípová. Dotčeným souborem lesních typů je 3S (svěží dubová bučina). Lesní porosty jsou součástí lesní oblasti Středočeská pahorkatina (LO10). Rozsáhlé lesní porosty se nacházejí jižně Drhovic a Dražic a přeložka se jim vyhýbá.

Vegetačně pestrá louka se nachází na konci úseku, v místě realizace MÚK Tábor. Další travní porosty se nacházejí mezi km cca 2,6-3,1. Jsou využívány jako pastviny.

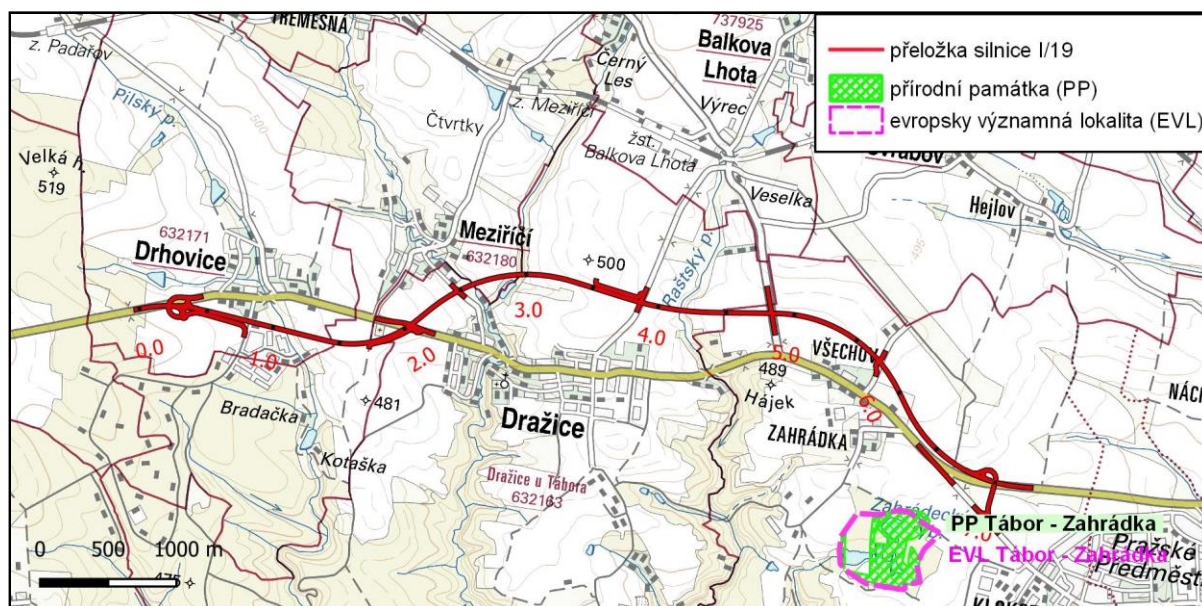
Nejcennějšími ekosystémy jsou vodní toky s doprovodnou vegetací. Tvoří pestřejší biotop v poměrně chudé zemědělské krajině.

Celkově přeložka prochází méně hodnotnými ekosystémy s poměrně nízkou druhovou diverzitou.

## C.2.7. Krajina a její ekologické funkce

### Zvláště chráněná území

Stavba nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území. Nejbližším takovým územím je přírodní památka (PP) Tábor Zahrádka, která se nachází ve vzdálenosti cca 250 m od MÚK Tábor. Přírodní památka zahrnuje ekosystémy extenzivně využívaných rybníků, periodických vodních ploch a podmáčených ploch s výskytem významných a chráněných druhů živočichů a rostlin, zejména pak populace silně ohroženého druhu kuňka obecná (*Bombina bombina*), škeble rybníčná (*Anodonta cygnea*), čolek obecný (*Triturus vulgaris*), čolek horský (*Ichthyosaura alpestris*), čolek velký (*Triturus cristatus*), skokan krátkonohý (*Pelophylax lessonae*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), slavík modráček střeoevropský (*Luscinia svecica cyaneola*), kriticky ohroženého druhu listonoh letní (*Triops cancriformis*), skokan ostronosý (*Rana arvalis*), ohroženého druhu ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), potápka malá (*Tachybaptus ruficollis*), včetně jejich biotopů.



Obr. 23. Zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000

## Natura 2000

Navrhovaná přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor nezasahuje do žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (území soustavy Natura 2000). EVL Tábor - Zahrádka se nachází ve vzdálenosti cca 250 m od MUK Tábor (v území je také vyhlášena PP).

Tabulka 23: Informace o EVL v okolí přeložky

| EVL                     | Tábor - Zahrádka                        |
|-------------------------|-----------------------------------------|
| Kód území               | CZ0313125                               |
| Rozloha                 | 30,1 ha                                 |
| Předměty ochrany -druhy | kuňka ohnivá ( <i>Bombina bombina</i> ) |

Příslušný orgán ochrany přírody (Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí) vyloučil ve svém stanovisku ze dne 18.1.2024 významný vliv na předmět ochrany a celistvost PO a EVL (Příloha č. 9).

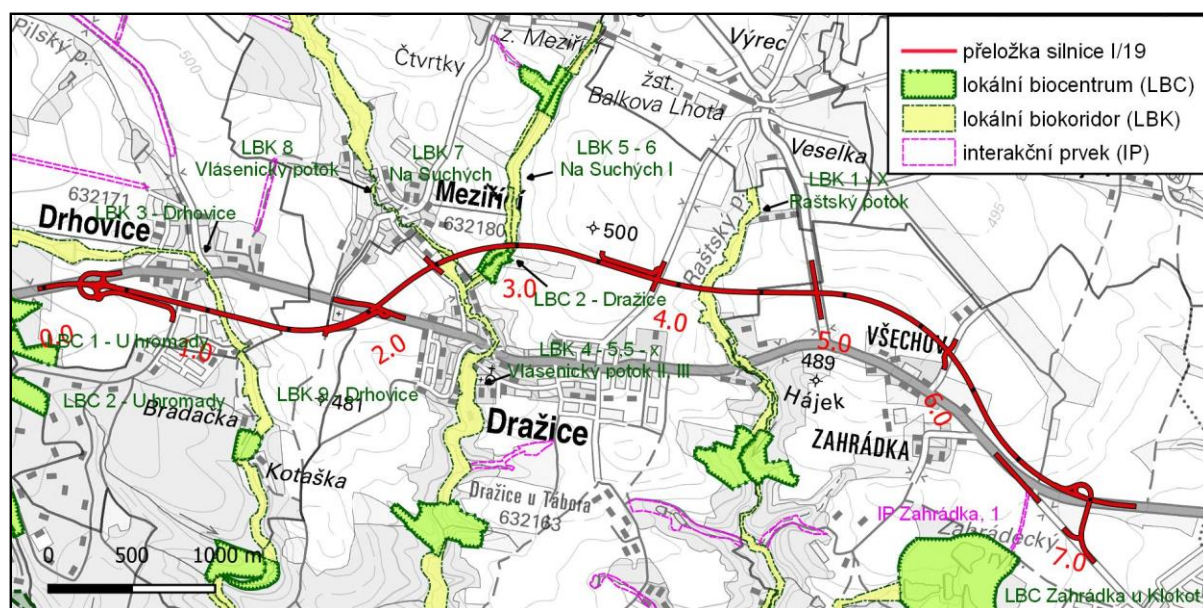
## Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Vymezení nadregionálního a regionálního ÚSES je převzato z aktuální verze Zásad územního rozvoje (ZÚR) Jihočeského kraje dostupné na geoportálu Jihočeského kraje (<https://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/>). Lokální ÚSES vychází z územních plánů obcí (vrstva „ÚSES\_up\_P“ v ÚAP)

Trasa přeložky se nedotýká nadregionální a regionální sítě ÚSES.

Kostru lokálního ÚSES v řešeném území tvoří vodní toky, podél kterých jsou vymezeny lokální biokoridory. Do cennějších územích jsou vložena lokální biocentra. Přeložka kříží LBK podél Pilského potoka v km cca 1,1, LBK podél Vlášnického potoka v km cca 2,5, LBK podél Paseckého potoka v km cca 3,0 a LBK podél Raštského potoka v km cca 4,2. Přeložka je vedena severně od rybníka „Na Suchých“ na Paseckém potoce, který je vymezen jako LBC. Přeložka do severní části biocentra zasahuje.

Umístění jednotlivých prvků ÚSES je patrné z následujícího obrázku:



Obr. 24. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

### Významné krajinné prvky (VKP)

Významnými krajinnými prvky ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy a dále ty části krajiny, které zaregistruje podle § 6 uvedeného zákona příslušný orgán ochrany přírody.

Posuzovaná přeložka silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem kříží 4 vodní toky – v km 1,1 Pilský potok, v km 2,55 Vlášnický potok, v km cca 2,95 Pasecký potok a v km cca 4,15 Raštský potok.

V km cca 3,0 se přeložka dotýká rybníka „Na Suchých“, který je vybudován na Paseckém rybníku nad soutokem s Vlášnickým potokem.

VKP ve smyslu zákona jsou rovněž lesní porosty (PUPFL). Ty protíná navržená přeložka v km cca 3,0 nad nivou Paseckého potoka a 4,2 nad nivou Raštského potoka.

V zájmovém území se nenacházejí registrované významné krajinné prvky.

### Památné stromy

V trase posuzované přeložky ani v její blízkosti se nenachází žádné památné stromy.

## **Krajina (krajinný ráz)**

Pro posuzovaný záměr bylo zpracováno hodnocení vlivů na krajinný ráz, zpracovatel EIA SERVIS s.r.o. (Příloha č. 8). Z tohoto hodnocení uvádíme v dalším textu základní informace.

Posouzení vlivu na krajinný ráz je vyhotoveno podle Metodického postupu pro posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz, ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 sb. o ochraně přírody a krajiny (metoda prostorové a charakterové diferenciacie území), autoři Vorel I., Bukáček R., Matějka P., Culek M., Sklenička P., Praha 2004. Zohledňuje také aktuální Metodiku hodnocení krajinného rázu (Bukáček, Vondráčková, Vorel), která je ve fázi schvalování AOPK. Nová metodika vychází z dosavadních metodik a přístupů, jejím cílem je sjednocení postupů (výstupů). Důraz klade na zákonem stanovená kritéria, předmět ochrany, transparentnost, přezkoumatelnost.

Krajinný ráz je v § 12 zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny definován jako přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Ochrana krajinného rázu zajišťuje komplexní ochranu krajiny, především ochranu přírodních a estetických hodnot, významných krajinných prvků (VKP) a zvláště chráněných území (ZCHÚ), kulturních dominant, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Krajinný ráz není všude stejně výrazný, neopakovatelný, jedinečný a cenný. Krajinu, ve které jsou přítomny mimořádné a jedinečné hodnoty přírodní, kulturní nebo estetické, je třeba chránit s větší přísností než krajinu, ve které jsou tyto hodnoty přítomny sporadicky nebo v ní přítomny nejsou vůbec. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může příslušný orgán ochrany přírody a krajiny zřídit přírodní park.

Navržená linie přeložky silnice I/19 Drhovice – Tábor se nenachází uvnitř přírodního parku. Nejbližším přírodním parkem ve smyslu zákona je přírodní park Jistebnická vrchovina. Jeho jižní hranice prochází ve vzdálenosti cca 5 km severně od linie plánované přeložky.

### Identifikace krajinného celku a dotčených krajinných prostorů

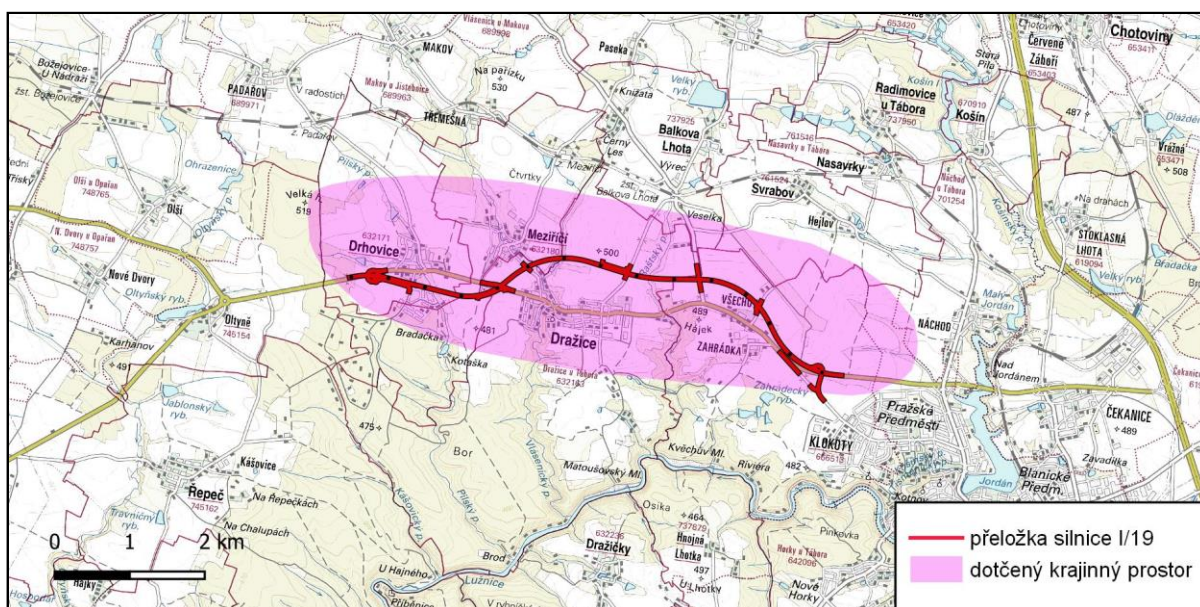
#### *Krajinný celek*

Krajinný celek Tábořsko je východní částí Tábořské pahorkatiny. Ze severu je ohraničen Vlašimskou pahorkatinou, konkrétně její jižní částí Jistebnická vrchovina, z východu Křemešnickou vrchovinou, z jihu okrajem Třeboňské pánve. Osou je řeka Lužnice, která zde tvoří zajímavou podkovu – do Tábora teče k severu, zde se její tok ohýbá k jihozápadu.

### Dotčený krajinný prostor

Potenciálně dotčený krajinný prostor (DoKP) je dle použité metodiky území, kde se pravděpodobně projeví vlivy navrhovaného záměru na krajinný ráz, a to jak bezprostřední fyzické vlivy, tak i vlivy vizuální, sluchové, čichové, dojemové a jiné.

Dotčený krajinný prostor (DoKP), do něhož je situována plánovaná přeložka silnice, je okolí obce Dražice. Jedná se o mírnou pahorkatinu v podhůří Jistebnické vrchoviny, mírně skloněnou k jihu do údolí řeky Lužnice. Ze západu DoKP ohraničují lesní celky kolem vrchu Velká hora (520 m n.m.), z jihu lesy na pravém břehu řeky Lužnice, z východu zástavba města Tábor a ze severu horizont a menší lesní celky v podhůří Jistebnické vrchoviny. Uvnitř DoKP se nacházejí obce Dražice, Drhovice a Meziříčí. Na východním okraji se rozkládají Všechnov a Zahrádka, které správně spadají pod město Tábor jako jeho městské části.



Obr. 25. Vymezení dotčeného krajinného prostoru

### Přírodní charakteristiky krajinného rázu

Identifikovaný DoKP je součástí Bechyňského bioregionu. Rekonstrukční vegetací zájmového území byly převážně kyselé doubravy třídy *Quercetea robori – petraea* na chudém substrátu zvýšené paroviny. Všechny křížené vodní toky (přítoky Lužnice) byly doprovázeny liniemi luhů a olšin tříd *Salicetea purpureae*, *Alnetea glutinosae* a *Quercetum - Fagetea* (podsvaz *Alnenion glutinoso - incanae*). Mapa potenciální vegetace (tj. takové, která by se zde vyvinula, kdyby na ni přestal působit člověk) je hrubšího měřítka než rekonstrukční geobotanická mapa a v řešeném území předpokládá pouze bikovou a/nebo jedlovou doubravu.

Dle geomorfologického členění je linie uvažovaného záměru umístěna v provincii Česká vysočina, soustava Českomoravská, podsoustava Středočeská pahorkatina, celek Tábořská pahorkatina, podcelek Soběslavská pahorkatina, okrsek Malšická pahorkatina. DoKP je mírně zvlněné území s průměrnou nadmořskou výškou kolem 480 m n.m.

Každý dotčený krajinný prostor má své charakteristické rysy. Základní přírodní charakteristikou posuzovaného DoKP jsou poměrně plochá, rozlehlá pole, oddělená od sebe liniemi čtyř drobných potoků Pílský, Vlášnický, Pasecký a Ražtský, které všechny shodně směřují k jihu do řeky Lužnice. Potoky jsou jednak vzhledem k okolnímu terénu morfologicky zahloubené, jednak doprovázené dřevinami, a tak představují pozitivní členící prvky v zemědělské krajině. U obce Drhovice jsou na Pílském potoce a jeho přítoku vybudovány dva menší rybníky, Mlýnský a Podhájský, na okraji obce Meziříčí na přítoku Vlášnického potoka jeden malý rybník a na potoku Pasecký a jeho přítoku jsou vybudovány dva rybníky (Na Suchých a Bezejmenný rybník).

V DoKP nejsou zastoupena žádná ZCHÚ ani památné stromy. Zastoupeny jsou významné krajinné prvky ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., a to čtyři jmenované potoky a jejich nivy a v malé míře lesy (PUPFL).

V dotčeném krajinném prostoru se nenachází žádné maloplošné ani velkoplošné zvláště chráněné území.

Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka (PP) Tábor Zahrádka, která se nachází ve vzdálenosti cca 250 m od MÚK Tábor. Přírodní památka zahrnuje ekosystémy extenzivně využívaných rybníků, periodických vodních ploch a podmáčených ploch s výskytem významných a chráněných druhů živočichů a rostlin.

PP Lužnice a PP Údolí Lužnice a Vlášnického potoka jsou vymezeny cca 2 km jižně od posuzovaného záměru.

Nejbližším přírodním parkem ve smyslu zákona je přírodní park Jistebnická vrchovina. Jeho jižní hranice prochází ve vzdálenosti cca 5 km severně od linie plánované přeložky. Přírodní park byl zřízen na ochranu členité kopcovité krajiny s pestrou mozaikou polí, luk a lesíků, s množstvím vodních ploch a menších toků. Jistebnická vrchovina je součástí Vlašimské pahorkatiny a jejími nejvyššími body jsou Javorová skála (722,6 m n.m.) a Čertovo břemeno (713,6 m n.m.), které leží cca 12 km severně.

Přírodní park Kukle je malebné území o rozloze 11,2 km<sup>2</sup> v členité pahorkatině povodí Třebelického potoka u řeky Lužnice, zasahující do katastrů obcí Černýšovice, Dobronice u Bechyně a Malšice. PP se nachází cca 7 km jižně DoKP.

PPk Turovecký les, který je od DoKP vzdálen cca 8 km jihozápadně byl zřízen k ochraně území s rozsáhlým lesním komplexem a soustavou rybníků. Lesní porosty jsou převážně jehličnaté, s převahou smrku a borovice a s menší příměsí dubu a vtroušenou olší na podmáčených stanovištích.

V dotčeném krajinném prostoru se nenachází žádná evropsky významná lokalita (EVL) ani ptačí oblast (PO) ve smyslu soustavy Natura 2000. Nejbližšími prvky soustavy Natura 2000 jsou EVL Tábor – Zahrádka (250 m jihozápadně od křižovatky v km 7,0), EVL Lužnice a Nežárka a EVL Údolí Lužnice a Vlášnického potoka, které jsou obě cca 2 km jižně od posuzovaného záměru a víceméně kopírují hranice maloplošných ZCHÚ.

Trasa přeložky se nedotýká nadregionální a regionální sítě ÚSES. Kostru lokální ÚSES v řešeném území tvoří vodní toky, podél kterých jsou vymezeny lokální biokoridory. V cennějších územích jsou vložena lokální biocentra. Přeložka kříží LBK podél Pílského potoka v km cca 1,1, LBK podél Vlášnického potoka v km cca 2,6, LBK podél Paseckého potoka v km cca 2,9 a LBK podél Raštského potoka v km cca 4,2. Přeložka je vedena severně rybníka na Paseckém potoce, který je vymezen jako LBC. Přeložka do severní části biocentra zasahuje.

Z hlediska přírodních hodnot představuje DoKP okraj Tábořské pahorkatiny, která je využívána především zemědělsky (převažují orné půdy). Je zde vyšší podíl menších lesních porostů a rozptýlené zeleně s liniovou výsadbou v okolí komunikací a rybníků.



Obr. 26. Pohled od I/19 na Podhájský rybník, stromy kolem cest jako krajinný prvek

### Kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu

Kulturní a historické charakteristiky reprezentují lidskou činnost v krajině. Zejména jsou vyjádřeny historií a stavebními památkami obcí, které se mohou s navrhovaným záměrem dostat do konfliktu. Dále je kulturní a historická charakteristika dána způsoby využívání krajiny, které se projevují stopami kultivace a osidlování krajiny, způsobem využívání přírodních zdrojů

DoKP spadá do kulturní krajiny, která je dlouhodobě intenzivně zemědělsky využívána. V dotčeném krajinném prostoru se nacházejí menší obce Dražice, Drhovice a Meziříčí. Na východním okraji se rozkládají Všeňov a Zahradka, které správně spadají pod město Tábor jako jeho městské části. Sídla obklopují rozsáhlá pole doplněná cestní sítí s drobnou sakrální architekturou.

Důležitá je blízkost města Tábor, která se projevuje zejména dopravní vazbou, a to umístěním silnice I. třídy I/19, která tvoří osu DoKP.

V obci Dražice a v obci Meziříčí se nacházejí památkově chráněné objekty. Jejich popis je uveden v následující kapitole C.2.8. *Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.*

Severozápadně od obce Dražice, v údolí Vlásenického potoka, se nachází chatová kolonie. Chatky a jejich okolí jsou využívány k individuální rekreaci.

Drhovicím dominuje rozsáhlý bývalý vojenský areál, který tvoří jižní část obce.

Severovýchodně od konce přeložky se nachází bývalé vojenské letiště Tábor – Všechnov. Vlastníkem letiště je Vězeňská služba ČR, která určité části někdejší ranveje pronajímá soukromým podnikatelům. Například společnost Dřevošrot tu skladuje štěpku, pronajaté území si zaplotila. U letiště stojí pouze malý hangár, dnes využívaný jako dílna.



Obr. 27. Pohled na bývalý vojenský areál v Drhovicích a kaplička u chatové kolonie

### Vizuální charakteristiky krajinného rázu

Prostorové (estetické, vizuální) hodnoty krajiny jsou dány zejména prostorovými vztahy a uspořádáním krajinné scény, harmonií vztahů a měřítka. Předpokladem vzniku estetické hodnoty jsou subjektivní vlastnosti pozorovatele, objektivní okolnosti pozorování a objektivní vlastnosti krajiny (estetická atraktivnost daná vymezením, skladbou a formami prostorů, rozlišitelnou a zapamatovatelnou konfigurací prvků, harmonií vztahů v krajině a absencí rušivých prvků).

Harmonické měřítko krajiny vyjadřuje takové členění krajiny, které odpovídá harmonickému souladu činností člověka a přírodního prostředí a způsobům trvale udržitelného využívání dané krajiny. Z hlediska fyzických vlastností krajiny se jedná o soulad měřítko celku a měřítko jednotlivých prvků. Harmonické vztahy v krajině vyjadřují soulad činností člověka a přírodního prostředí (absence rušivých jevů), trvalou udržitelnost užívání krajiny, harmonický soulad jednotlivých prvků a prostorů krajinné scény.

Každý dotčený krajinný prostor má své charakteristické rysy. V pohledové scéně DoKP dominují plochá, rozlehlá pole, oddělená od sebe liniemi čtyř drobných potoků, jménem Pílský, Vlásenický, Pasecký a Raštský, které všechny směřují k jihu do řeky Lužnice. Potoky jsou jednak vzhledem k okolnímu terénu morfologicky zahloubené, jednak doprovázené dřevinami a vertikálně člení zemědělskou krajinu.

DoKP představuje mírně zvlněnou krajinu Tábořské pahorkatiny. Má výrazně zemědělský charakter s hrubou strukturou velkých polí kolem přítomných drobných sídel. Pole jsou členěna cestami a vodními toky směřujícími od severu k jihu do Lužnice. Jedná se o krajinu velkého měřítka.

Obec Dražice s kostelem sv. Jana Křtitele vytváří charakteristické panorama, které je viditelné pouze ze směru od Drhovic. Jedná se o cennou hodnotu z hlediska krajinného rázu v lokálním měřítku. DoKP je ze západu a jihu ohraničeno lesními porosty. Krajina je zde uzavřenější. Na východě se otevírá směrem k městu Tábor, na sever směrem na Jistebnickou vrchovinu. Jediná výšková stavba – komín v bývalém vojenském areálu je umístěn mimo významné pohledy.

DoKP se nevyznačuje mnoha významnými estetickými hodnotami, ale jednotlivé „běžné“ prvky krajiny jako jsou drobná sídla, rybníky, pole, cesty vytváří poměrně harmonickou agrární krajinu. Je to dáno také tím, že rušící prvky jsou umístěny v okolí Tábora (výšková zástavba, výrobní a skladové areály), případně do údolních prostor (bývalý vojenský prostor u Drhovic).



Obr. 28. Pohled na Dražice od hřbitova, panorama Tábora od silnice na letiště Tábor - Všechnov

#### **C.2.8. Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Předložený záměr představuje realizaci obchvatu sídel Drhovice, Dražice a Všechnov. Stavba začíná na stávající silnici před obcí Drhovice, kterou obchází jižně. Za dražickým hřbitovem kříží stávající silnici I/19. Obec Dražice obchází severně, kde se přibližuje obci Meziříčí. Sídlo Všechnov obchází také severně. Na stávající I/19 se napojuje mimoúrovňovou křižovatkou, která také umožňuje napojení města Tábor.

Nejblíže stavby se nachází objekt č. p. 79, v areálu bývalých kasáren, na pravé straně od komunikace. V katastru nemovitostí je veden jako jiná stavba. Tento objekt je od stavby vzdálen cca 5 m a v místě, kde se nachází je navržena opěrná stěna. Na levé straně komunikace se nejblíže ke komunikaci nachází objekt, stojící na parcele st. 27, který vypadá jako hospodářská budova. Od stavby je vzdálen cca 19 m a je zde také navržena opěrná stěna.

### Drhovice

Oblast jižně od Drhovice byla osídlena již v době bronzové, kde bylo nalezeno mohylové pohřebiště. První písemná zmínka o Drhovicích pochází z roku 1219. Na listině krále Přemysla Otakara I. pro milevský klášter je jako svědek podepsán vladyka Volkmar z Druhovic. Obec byla majetkem rodu Vítkovců, kteří ji ve 14. století darovaly klášteru louňovickému a v roce 1420 připadla městu Tábor, ke kterému patřila po několik staletí. Po skončení třicetileté války byla obec téměř vylidněná a v roce 1665 je zde uváděno 46 obyvatel. V roce 1897 byl založen sbor dobrovolných hasičů, dodnes nejaktivnější spolek v obci. V 50. letech 20. století se velmi významně změnil vzhled obce, kdy byl postaven vojenský areál. V 60. letech se Drhovice sloučila spolu s několika dalšími obcemi pod střediskovou obec Dražice. V Drhovicích se nenachází památkově chráněný objekt.

### Meziříčí

První písemná zmínka o obci pochází z roku 1379. Památkově chráněným objektem je venkovský dům čp. 39. Zajímavé jsou boží muka u příjezdové komunikace do obce. Na návsi se nachází kaple. U vchodu do kaple je po pravé straně kříž na kamenném podstavci. Pomník padlým v I. světové válce je umístěný po levé straně kaple.

### Dražice

Kdy byly Dražice založeny a jaký mají původ se přesně neví. První písemná zmínka pochází z přelomu 12. a 13. století z bechyňských listů. V roce 1352 se o Dražicích zmiňuje děkanát z Bechyně a v téže době je o nich zmínka i v majetku rožmberského panství příběnického. To, že měly Dražice i jiné pány, naznačuje místní název „Katovny“, který se dosud udržel pro hraniční pozemek s meziříčským katastrem proti kapličky svaté Rozálie. Památkově chráněný je kostel sv. Jana Křtitele, fara a výklenková kaplička svatého Jana Nepomuckého.

### Všechnov

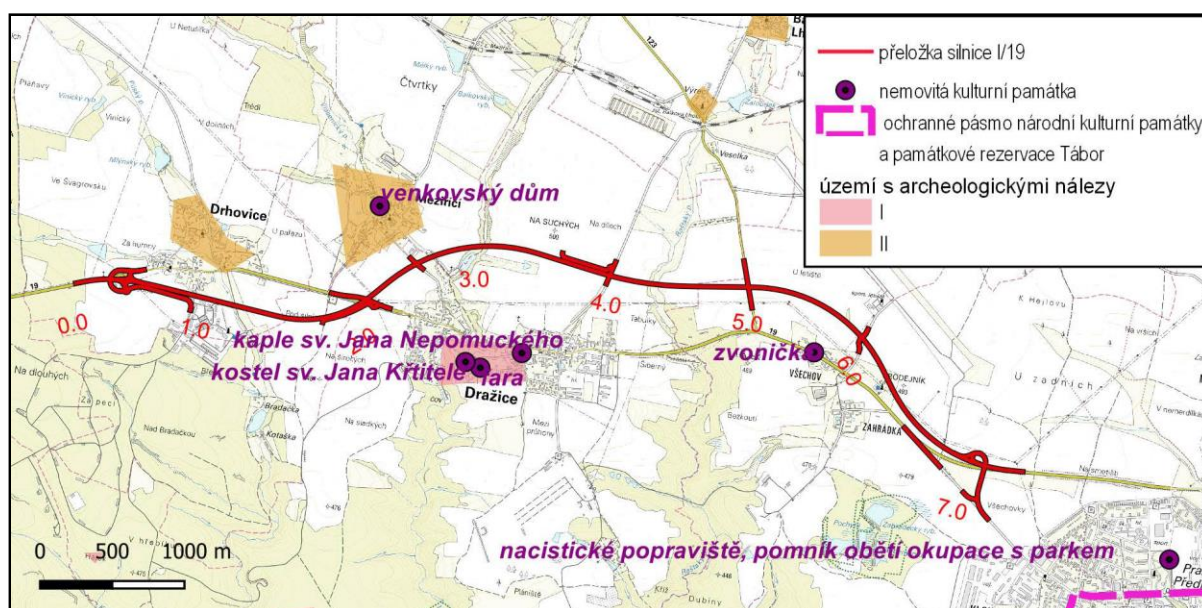
Všechnov je jednou z 15 místních částí města Tábor. První písemná zmínka o vesnici pochází z roku 1433. Vesnice patřila rodu Rožmberků, v roce 1437 byla postoupena dědičně městu Tábor. Z nejstarších usedlých selských rodů se připomínají rodina Fluskova (1712), Vojtova a Samcova (1744), které zde doposud žijí. Památkově chráněná je zvonice u silnice I/19.

### Tábor

Na místě současného Tábora je prokázáno poměrně intenzivní osídlení z konce starší doby železné, tzv. halštatského období v 6. – 5. stol. př. n. l. Z archeologických výzkumů vyplývá, že další trvalé osídlení spadá až do doby vrcholného středověku. Kolem roku 1270 za vlády krále Přemysla Otakara II. vzniklo na náhorní plošině obtékané řekou Lužnicí město „Hradiště“. Byl zde vybudován hrad a společně s ním vzniklo rozsáhlé předhradí, kde se rozvíjela železářská a keramická výroba. Pravděpodobně za povstání Vítkovců proti Přemyslu Otakarovi II. (1276) bylo sídliště zničeno.

V roce 1420 zde husité z nedalekého města Ústí vybudovali město s biblickým názvem Tábor. Odtud pod vedením hejtmánů Jana Žižky a Prokopa Holého vedli své vítězné výpravy. Po porážce husitů v bitvě u Lipan došlo ke smíru tábořských s římským císařem a českým králem Zikmundem a v roce 1437 dostala obec od

Zikmunda privilegium, jež jí udělovalo statut královského města. V roce 1452 kapituloval Tábor před vojskem zemského správce Jiřího z Poděbrad a hrdá pevnost uznala českého krále za svého pána. Klidnější léta na sklonku 15. století umožnila nebývalý rozvoj Tábora, který začal nabývat rysů opravdového města a formoval se do podoby, jakou známe dnes. Na počátku 15. století vznikala po etapách městská radnice (dokončena 1521). Následovala přestavba kostela Proměnění Páně na hoře Tábor. V r. 1492 byla vybudována první vodní nádrž ve střední Evropě zvaná Jordán (50 ha). Přestavby v historickém jádru pokračovaly i v 16. století. Velké požáry, které zejména v letech 1532 a 1559 zničily většinu měšťanských domů (často ještě dřevěných), přinesly další podněty ke stavitelskému úsilí. Tehdy se Tábor definitivně změnil v kamenné město a fasády měšťanských domů pokryly četné variace sgrafitové výzdoby, v této době také vznikala dnes hojně vyhledávaná památka – podzemní chodby. V r. 1547 odmítlo město vojenskou pomoc českému králi Ferdinandovi I. v tažení proti německým luteránům. Habsburský panovník měšťany potrestal konfiskací rozsáhlého pozemkového majetku města. Tábor se v r. 1618 přidal k povstání vedenému nekatolickou šlechtou. V roce 1648 vyplnila Tábor švédská armáda. Po porážce vzpoury českých protestantských stavů na Bílé hoře museli i táborští měšťané přistoupit ke katolictví. Do Tábora byli k šíření nové víry pozváni mniši z řádu bosých augustiánů. Roku 1666 byl dokončen pod vedením architekta Antonia de Alfieriho Klášterní kostel Narození Panny Marie. Těžká léta okupace (1935 – 1945) se na tváři města podepsala nejen zničením židovského hřbitova a perzekucí židovských občanů. Odkaz 156 nevinných obětí připomíná pomník na Pražském předměstí.



Obr. 29. Kulturní a historické hodnoty území

Trasa přeložky se nedotýká památkově chráněných objektů, ani se památkově chráněné objekty v její blízkosti nevyskytují.

U území s archeologickými nálezy (ÚAN) je pozornost věnována ÚAN I. a II. kategorie, tj. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů a území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100 %. Přeložka je vedena územím

---

s archeologickými nálezy III. kategorie (území, na němž dosud nebyl rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů).

### **C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit**

Na základě rozboru současného stavu jednotlivých složek životního prostředí provedeného v kapitole C.2. *Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny* lze z hlediska celkového zhodnocení kvality životního prostředí a únosného zatížení zájmového území uvést následující závěry:

Posuzovaným záměrem je přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor v délce 7,264 km. Přeložka je navržena v jedné variantě.

V současné době silnice I/19 v předmětném úseku prochází zastavěným územím obce Drhovice, obce Dražice a sídla Všechov (místní část města Tábor). V těsné blízkosti (do 50 m) silnice žije cca 490 obyvatel. Tito obyvatelé jsou negativně ovlivněni provozem na silnici I/19, především hlukem a emisemi výfukových plynů. V dotčených obcích existuje relativně vysoké riziko dopravních nehod.

Kvalita ovzduší v dotčeném území je charakterizována pomocí hodnot klouzavého průměru koncentrací uvažovaných škodlivin za předchozích 5 kalendářních let (2020-2024). Kvalita ovzduší v území je relativně dobrá. V žádném parametru nedochází v současnosti k překračování imisních limitů. Vyčerpání limitních hodnot je relativně nízké. U nejproblematictějších škodlivin jako jsou PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a B(a)P, jsou hodnoty na 50 % resp. 51 % a 50 % z limitních hodnot. U ostatních sledovaných škodlivin je vyčerpání limitních hodnot nižší.

Hluková zátěž podél stávající I/19 je poměrně vysoká. Z hlukové studie vyplývá, že hlukové limity (68 dB pro den a 58 dB pro noc) jsou překračovány u zástavby v blízkosti silnice I/9 v dotčených obcích.

Přeložka je navržena mimo obytnou zástavu. To se významně projeví na hlukové situaci v dotčených obcích, kde dojde k výraznému snížení akustické zátěže. Z výpočtů provedených v hlukové studii vyplývá, že vyjma dvou obytných objektů (výpočtové body) lze ve všech ostatních identifikovaných chráněných prostorech podél posuzované přeložky I/19 očekávat dodržení platných hygienických limitů.

Posuzovaná přeložka silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem kříží 4 vodní toky – v km 1,10 Pilský potok, v km 2,55 Vlášnický potok, v km 2,95 Pasecký potok a v km 4,15 Raštský potok. V km cca 3,0 se přeložka dotýká rybníka „Na Suchých“. Vlášnický potok má vymezeno záplavové území. Přeložka neprochází ani se nepřibližuje ke zdrojům hromadného zásobování pitnou vodou a ochranným pásmům zdrojů povrchových nebo podzemních vod. Nejbližší je ochranné pásmo II.b vnější vodního zdroje Jordán, které se nachází cca 330 m od konce řešeného úseku za rozvodnicí.

Půdní pokryv je tvořen hnědými a illimerizovanými půdami a gleji. Z hlediska ochrany ZPF v dotčeném území převažují půdy v I a II. třídě ochrany Z hlediska PUPFL zasahuje záměr do lesů hospodářských.

Přeložka zasahuje do chráněného ložiskového území netěženého ložiska cihlářských surovin 22632000 Meziříčí.

Ve zkoumaném úseku přeložky silnice I/19 bylo během terénních průzkumů zaznamenáno 7 zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů a 21 zvláště chráněných druhů obratlovců dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Dle nálezových databází Agentury ochrany přírody (NDOP) a České společnosti ornitologické (AVIF) bylo v dotčeném území zaznamenáno 6 dalších zvláště chráněných druhů živočichů (obratlovců). Přeložka nezasahuje na biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, dotýká se okraje území, které je vymezeno jako migrační koridor.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území (ZCHÚ) ani do žádné evropsky významné lokality (EVL) ani do žádné ptačí oblasti (PO) ani do žádného přírodního parku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka Tábor - Zahrádka, která se nachází ve vzdálenosti cca 250 m od MÚK Tábor. PP je zároveň evropsky významnou lokalitou.

Trasa přeložky se nedotýká nadregionální a regionální sítě ÚSES. Přeložka kříží lokální biokoridory, které jsou vymezeny podél dotčených vodních toků a zasahuje do severní části rybníka „U Suchých“, který je vymezen jako lokální biocentrum.

Přeložka prochází územím s průměrnou krajinářskou hodnotou. Jedná se o zvlněnou zemědělskou krajinu členěnou vodními toky. V krajině převažuje orná půda.

Trasa přeložky se nedotýká památkově chráněných objektů, ani se památkově chráněné objekty v její blízkosti nevyskytují. Přeložka prochází územím s archeologickými nálezy ÚAN III. kategorie.

V případě neprovedení záměru bude doprava probíhat po stávající silnici I/19. V oblasti silniční dopravy je dlouhodobě očekáván nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy. Vývoj hlukové a imisní zátěže v okolí komunikací bude určen na jedné straně uvedeným nárůstem objemu dopravy a na druhé straně obměnou vozového parku (nárůstem počtu vozidel s nižšími emisemi hluku a nižšími emisemi znečišťujících látek do ovzduší).

Stav ostatních složek životního prostředí zůstane na stejné úrovni, jak je popsáno v předchozí kapitole C.2. *Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny.*

## D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

**D.1. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí**

### **Metodický přístup**

Dokumentace je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Byly hodnoceny všechny složky životního prostředí včetně veřejného zdraví. Informace potřebné pro zpracování dokumentace a pro zhodnocení současného stavu životního prostředí dotčeného území byly získány za použití dat obecně dostupných (publikace, internet) a ve specializovaných výstupech odborných organizací a institucí a na základě provedených terénních průzkumů. Přehled podkladů je uveden na závěr předkládané dokumentace EIA.

Při hodnocení byla použita definice vlivů:

**Přímý vliv** je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.

**Sekundární vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu dřevin v důsledku ovlivnění kvality půd).

**Kumulativní (hromadný) vliv** je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusíkatého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán.

**Krátkodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu realizace záměru.

**Střednědobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě realizace záměru v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.

**Dlouhodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) zrealizovaného záměru.

**Trvalý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je nevratné.

**Dočasný vliv** je vliv, jehož působení je vratné.

**Kladný vliv** je vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.

**Záporný vliv** je vliv narušující danou složku životního prostředí.

Při hodnocení **rozsahu (velikosti) vlivu** byla použita stupnice:

| Rozsah vlivu | Komentář                                                                                                                                 |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| malý         | Rozsah vlivu je pouze lokální. Typicky se jedná o bodový záměr případně liniový s působením vlivů na území jedné obce.                   |
| střední      | Rozsah vlivu je regionální. Typicky se jedná o liniový záměr s působením na území více obcí.                                             |
| velký        | Rozsah vlivu je nadmístní (nadregionální). Typicky se jedná o liniový záměr s působením vlivů na širším území např. ovlivnění území ORP. |

V rámci určení významnosti vlivu byla zohledněna cennost cílové složky životního prostředí, pravděpodobnost vzniku vlivu, délka trvání vlivu, četnost (frekvence) vlivu a zda se jedná o vliv vratný.

Při hodnocení **významnosti vlivu** byla použita stupnice:

| Významnost vlivu | Komentář                                                                                  |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| malý             | Předpokládá se málo významné nebo zanedbatelné ovlivnění dané složky životního prostředí. |
| střední          | Předpokládá se významné ovlivnění dané složky životního prostředí.                        |
| velký            | Předpokládá se velmi významné ovlivnění dané složky životního prostředí.                  |

### D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Obec Drhovice (227 obyvatel k 31.12.2025) obchází přeložka jižně mezi obytnou zástavbou a bývalým vojenským areálem. Obec Dražice (859 obyvatel k 31.12.2025) obchází severně a dostává se tak do blízkosti obce Meziříčí (181 obyvatel k 31.12.2025). Sídlo Všechnov (28 obyvatel v r. 2011) míjí přeložka také severně. MÚK Tábor je umístěna cca 600 m od okrajové zástavby města Tábor. Plánovanou přeložkou budou ovlivněni zejména obyvatelé západní a jižní části Drhovic, jižní části Meziříčí a rekreačních zařízení v severní části Dražic (u Vlášnického potoka).

Současné vedení silnice I/19 prochází centrem obcí Drhovice, Dražice a sídla Všechnov. V těsné blízkosti (do 50 m) silnice žije cca 500 obyvatel. Přeložka silnice je vedena převážně extravilánem, v těsné blízkosti (do 50 m) bude žít cca 10 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 I/19 bude vybudována mimo centra dotčených sídel a převezme převážnou většinu tranzitní dopravy. V obcích 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 velice 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 nejvýše přípustných koncentrací škodlivin, a to především prachu s významným podílem malých polétavých částic a případně též 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. Přejícný 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**

Vyhodnocení vlivů provozu předmětné stavby na veřejné zdraví zpracovala Mgr. Pavla Dušková a je samostatnou součástí dokumentace EIA jako příloha č. 5.

Vliv na veřejné zdraví byl vyhodnocen v souladu s postupy, které byly zpracovány Americkou agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO). Z nich vycházejí i metodické podklady pro hodnocení zdravotních rizik v České republice, jako je Manuál prevence v lékařské praxi díl VIII. Základy hodnocení zdravotních rizik (SZÚ, 2000) a metodické materiály Státního zdravotního ústavu (SZÚ) k hodnocení zdravotních rizik, např. autorizační návody AN/15/04 Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, AN 17/15 Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickými látkami ve venkovním ovzduší. Obecný postup hodnocení zdravotního rizika sestává ze čtyř navazujících kroků: identifikace nebezpečnosti, charakterizace nebezpečnosti, hodnocení expozice a charakterizace rizika.

V následujícím textu jsou uvedeny závěry z této studie.

### Vliv znečištění ovzduší

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 (2020-2024). 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 předkládané dokumentace (Příloha č. 4). Rozptylová studie hodnotí imisní situaci výpočtem v pravidelné síti 770 referenčních bodů (RB).

Do hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly zahrnuty plynné znečišťující látky charakteristické pro automobilovou dopravu - oxid dusičitý, suspendované částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzen, benzo(a)pyren. Jedná se o látky, pro něž jsou k dispozici údaje o očekávaných koncentracích v okolí plánované přeložky silnice I/19 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. Je zřejmé, že na hodnotě stávajícího imisního znečištění se podílí také silnice I/19. Uvedené hodnocení lze proto považovat za spíše nadhodnocené.

V následující tabulce jsou uvedeny nejvyšší příspěvky NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzenu a benzo(a)pyrenu k imisní koncentraci pro variantu realizace přeložky (aktivní varianta) a variantu bez realizace přeložky (varianta nulová). Uvedeny jsou nejvyšší vypočtené koncentrace, dále koncentrace u nejbližší obytné zástavby podél přeložky v Drhovicích (RB 309), Meziříčí (RB 444), v osadě Zahrádka (RB 607) a koncentrace v zástavbě podél stávající silnice v centru Dražic a Všechnova (RB 89, 632). Vypočtené imisní příspěvky pro všechny referenční body jsou uvedeny v rozptylové studii (Hovorková 2026, Příloha č. 4).

Tabulka 24: Příspěvky k imisním koncentracím (µg/m<sup>3</sup>, u benzo(a)pyrenu ng/m<sup>3</sup>) - aktivní varianta

| RB  | NO <sub>2</sub> |       | PM <sub>10</sub> |       | PM <sub>2,5</sub> | benzen | benzo(a)pyren |
|-----|-----------------|-------|------------------|-------|-------------------|--------|---------------|
|     | hodinové        | roční | denní            | roční | roční             | roční  | roční         |
| max | 15.377          | 0.297 | 12.423           | 1.033 | 0.392             | 0.018  | 0.056         |
| 89  | 2.198           | 0.037 | 1.659            | 0.158 | 0.056             | 0.0023 | 0.009         |
| 309 | 7.076           | 0.09  | 4.894            | 0.401 | 0.143             | 0.0057 | 0.021         |
| 444 | 4.527           | 0.094 | 2.814            | 0.382 | 0.136             | 0.0056 | 0.022         |
| 607 | 3.579           | 0.064 | 2.483            | 0.305 | 0.109             | 0.0045 | 0.015         |
| 632 | 3.545           | 0.068 | 2.569            | 0.33  | 0.118             | 0.0048 | 0.017         |

Tabulka 25: Příspěvky k imisním koncentracím (µg/m<sup>3</sup>, u benzo(a)pyrenu ng/m<sup>3</sup>) – nulová varianta

| RB  | NO <sub>2</sub> |       | PM <sub>10</sub> |       | PM <sub>2,5</sub> | benzen | benzo(a)pyren |
|-----|-----------------|-------|------------------|-------|-------------------|--------|---------------|
|     | hodinové        | roční | denní            | roční | roční             | roční  | roční         |
| max | 21.795          | 0.303 | 13.791           | 1.205 | 0.464             | 0.0204 | 0.059         |
| 89  | 18.033          | 0.289 | 8.791            | 0.925 | 0.355             | 0.0167 | 0.059         |
| 309 | 4.746           | 0.106 | 3.279            | 0.439 | 0.163             | 0.0068 | 0.022         |
| 444 | 2.209           | 0.037 | 1.209            | 0.149 | 0.055             | 0.0023 | 0.008         |
| 607 | 4.522           | 0.094 | 3.682            | 0.4   | 0.15              | 0.0064 | 0.02          |

|     |        |       |        |       |       |        |       |
|-----|--------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|
| 632 | 21.795 | 0.303 | 13.791 | 1.205 | 0.464 | 0.0204 | 0.059 |
|-----|--------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|

### Suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>

Prachové částice patří mezi nejproblematictější škodliviny v rámci celé ČR. Dlouhodobé expozice suspendovaným částicím frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> přispívá ke vzniku chorob dýchacích cest, zvýšené nemocnosti i úmrtnosti. V případě suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> není prakticky možné stanovit bezpečnou hranici, při které by dle současných vědeckých poznatků již nedocházelo k účinku na lidské zdraví.

Zásadním ukazatelem zdravotních dopadů dlouhodobé expozice suspendovaných částic je odhad počtu předčasně zemřelých pro dospělou populaci nad 25 let věku s vyloučením vnějších příčin úmrtí (úrazy, sebevraždy apod.). Tento ukazatel zahrnuje jak předčasnou úmrtnost pro jednotlivé příčiny úmrtí (kardiovaskulární nebo respirační onemocnění, rakoviny plic atd.), tak i úmrtí v důsledku krátkodobé expozice aerosolu.

Vliv znečištěného ovzduší na úmrtnost je přitom třeba chápat tak, že není jedinou příčinou a uplatňuje se především u predisponovaných skupin populace, tedy hlavně u starších osob a lidí s vážným kardiovaskulárním nebo respiračním onemocněním, u kterých zhoršuje průběh onemocnění a výskyt komplikací a zkracuje délku života. Jedná se tedy o počet předčasných úmrtí.

Světová zdravotnická organizace (WHO) vydala v roce 2021 novou směrnici pro kvalitu ovzduší, která do značné míry nahrazuje dosavadní směrnici vydanou v roce 2005. Směrnice obsahuje aktualizované pokyny WHO pro globální kvalitu ovzduší (Global Air Quality, AQG). Od poslední aktualizace v roce 2005 došlo k výraznému nárůstu v kvalitě i množství důkazů, které ukazují, jak znečištění ovzduší ovlivňuje různé aspekty zdraví. Z toho důvodu jsou po systematickém přezkoumání shromážděných důkazů některé aktualizované hodnoty AQG nižší.

V případě chronické expozice byla úroveň průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> snížena z 10 µg/m<sup>3</sup> až na 5 µg/m<sup>3</sup>. Stejně tak doporučené průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> se snížily z doporučovaných 20 µg/m<sup>3</sup> na 15 µg/m<sup>3</sup>. U akutní expozice se snižuje doporučená krátkodobá 24-hodinová koncentrace pro PM<sub>2,5</sub> z 25 µg/m<sup>3</sup> na 15 µg/m<sup>3</sup>, u PM<sub>10</sub> z 50 µg/m<sup>3</sup> na 45 µg/m<sup>3</sup>.

Roční koncentrace PM<sub>10</sub> se v území po realizaci záměru bude pohybovat do 15,333 µg/m<sup>3</sup> se započtením příspěvku záměru (pozadí 14,3 µg/m<sup>3</sup>, max. příspěvek 1,033 µg/m<sup>3</sup>). U částic PM<sub>2,5</sub> se maximální roční koncentrace budou pohybovat na úrovni 10,592 µg/m<sup>3</sup> (pozadí 10,2 µg/m<sup>3</sup>, příspěvek 0,392 µg/m<sup>3</sup>). Jedná se o hodnoty, které jsou na úrovni hodnot doporučených WHO.

Bez realizace záměru se maximální roční příspěvky PM<sub>10</sub> pohybují na úrovni 1,205 µg/m<sup>3</sup>, celková hodnota imisní zátěže PM<sub>10</sub> je pak 17,205 µg/m<sup>3</sup>. U PM<sub>2,5</sub> se maximální roční koncentrace bez realizace záměru budou pohybovat na úrovni

12,164  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (pozadí 11,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , příspěvek 0,464  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Jedná se o hodnoty mírně nad doporučenými koncentracemi WHO.

Pro kvantitativní odhad rizika dlouhodobého vlivu suspendovaných částic na lidské zdraví jsou ve studii Hodnocení vlivů na veřejné zdraví využity vztahy expozice a účinku z výsledků projektu HRAPIE-2.

Výpočet byl proveden pro nárůst koncentrací PM vypočtený rozptylovou studií ve referenčních bodech (RB) reprezentující nejblíže zástavbu a pro 100 obyvatel exponovaných změnám imisního příspěvku. Výpočet byl proveden pro aktivní variantu (V1) s realizací přeložky a variantu nulovou (V0) bez realizace přeložky.

Z výpočtu vyplývá, že realizace záměru přispěje ke snížení zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele žijící podél stávající I/19. V místech, kde se přeložka přiblíží zástavbě, dojde ke zhoršení. Nárůst je však zanedbatelný max. na úrovni tisícín případu (při 100 exponovaných obyvatel).

V řešeném území se hodnoty imisních koncentrací  $\text{PM}_{10}$  a  $\text{PM}_{2,5}$  pohybují na úrovni hodnot doporučených WHO. Předložený záměr způsobí pouze nevýznamné změny ve zdravotním riziku. Na většině území dojde ke snížení zdravotního rizika. Jedná se převážně o pozitivní změnu.

### Oxid dusičitý

Oxid dusičitý je jedovatý plyn palčivého, dusivého zápachu. Cestou vstupu  $\text{NO}_2$  do organismu jsou dýchací cesty. Ze zdravotních účinků se nejčastěji uvádí dráždivé účinky, vliv na dýchací funkce a na snížení odolnosti k onemocnění dolních cest dýchacích a plic, zvýšení rizika výskytu astmatických záchvatů. Nová směrnice pro kvalitu ovzduší (WHO 2021) potvrzuje zdravotní riziko z dlouhodobé expozice  $\text{NO}_2$  na celkovou úmrtnost a úmrtnost na respirační choroby.

Aktualizovaná směrnice WHO pro kvalitu ovzduší (2021) konstatuje podstatné posílení důkazů o nepříznivém vlivu znečištění ovzduší na zdravotní stav populace i při nižší úrovni znečištění, než se dříve předpokládalo. Snižuje doporučenou roční průměrnou koncentraci  $\text{NO}_2$  ze 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  postupně až na 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Doporučená koncentrace  $\text{NO}_2$  pro hodinovou maximální koncentraci je 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Podle současných názorů WHO nejsou v minulosti odvozené vztahy expozice a účinku pro  $\text{NO}_2$  spolehlivé a riziko znečištěného ovzduší by mělo být kvantitativně hodnoceno komplexně na základě vztahů pro suspendované částice, ve kterých je zahrnut i vliv dalších komponent znečištěného ovzduší. Stejně doporučení obsahuje také metodický návod SZÚ AN 17/15.

Průměrná roční koncentrace  $\text{NO}_2$  bude dle rozptylové studie u nejbližší u přeložky zástavby do 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  - příspěvky záměru 0,09  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (Drhovice jih), 0,094  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (Meziříčí), 0,064  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (Zahrádka) a pozadí 9,9  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Bez realizace přeložky budou průměrné roční koncentrace o něco nižší, ale rozdíly jsou minimální - příspěvky silnice I/19 0,106  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (Drhovice jih), 0,037  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (Meziříčí), 0,094  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (Zahrádka). Pro obyvatele žijící podél silnice I/19 dojde ke snížení imisní zátěže  $\text{NO}_2$ .

Po realizaci záměru dojde k poklesu průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> o 0,252 µg/m<sup>3</sup> (Dražice) resp. 0,235 µg/m<sup>3</sup> (Všechov). Průměrné roční koncentrace se pohybují na úrovni doporučené cílové směrné hodnoty WHO 10 µg/m<sup>3</sup>.

Míru rizika akutních účinků můžeme orientačně vyhodnotit pomocí stanovení kvocientu nebezpečnosti HQ (Hazard Quotient). Tento kvocient získáme vydělením zjištěné inhalační dávky ADDi referenční dávkou RfDi, popř. při použitelnosti standardního expozičního scénáře vydělením koncentrace v ovzduší referenční koncentrací. Reálné riziko toxického nekarinogenního účinku nastává při hodnotě HQ>1 a vzrůstá se stoupající hodnotou koeficientu.

Informace o krátkodobých koncentracích NO<sub>2</sub> lze získat z měřících stanic ČHMÚ. Nejbližší je v Táboře. Na této stanici byla v r. 2025 naměřena nejvyšší hodinová koncentrace 103,5 µg/m<sup>3</sup>. Příspěvek provozu na přeložce k imisním koncentracím u maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> je nejvýše 15,377 µg/m<sup>3</sup> to představuje HQ na úrovni 0,594. V zástavbě budou koncentrace nižší. Bez realizace záměru jsou maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> nejvýše 21,795 µg/m<sup>3</sup>, to představuje HQ na úrovni 0,626. Při těchto hodnotách HQ není reálné riziko toxického účinku NO<sub>2</sub> na veřejné zdraví.

Maximální hodinová koncentrace představuje špičkovou koncentraci, která nastane 1hod v roce v konkrétním místě a za konkrétních podmínek a je téměř nulová pravděpodobnost dosažení koncentrace ze sčítání dvou maxim. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví zde pracujeme se scénářem, který reálně nemůže nastat. Výsledné koncentrace budou nižší.

Celkově lze konstatovat, že vypočtené koncentrace NO<sub>2</sub> nedosahují takových hodnot, při kterých by bylo riziko z akutní nebo chronické expozice reálné. U ročních koncentrací se jedná o koncentrace na úrovni cílové směrné hodnoty WHO, u hodinových koncentrací se jedná o hodnoty pod úrovní WHO doporučené cílové směrné hodnoty.

#### Kombinované působení suspendovaných částic a oxidu dusičitého

Působení NO<sub>2</sub> nelze zcela odlišit od působení suspendovaných částic. NO<sub>2</sub> působí v dýchacích cestách jako silný oxidant, což vede ke snížení odolnosti plicní tkáně vůči infekcím. Do oslabené dýchací soustavy následně snáze a ve větším množství pronikají suspendované částice zejména PM<sub>2,5</sub>. To se projeví ve vyšší mortalitě. Výsledky závisí na poměru obou znečišťujících látek.

V následující tabulce je provedena kvantifikace dopadů na zdraví ovlivněné populace z expozice suspendovaným částicím frakce PM<sub>2,5</sub> a NO<sub>2</sub> na základě hodnot relativního rizika dle projektu HRAPIE-2.

Tabulka 26: Odhad zdravotního rizika (ukazatel atributivního rizika za 1 rok pro 100 exponovaných obyvatel) pro kombinované působení PM<sub>2,5</sub> a NO<sub>2</sub>

| Ukazatel                             | MAX   |       |        | RB 309 |       |        |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|
|                                      | V1    | V0    | rozdíl | V1     | V0    | rozdíl |
| PM <sub>2,5</sub> - celková úmrtnost | 0.274 | 0.276 | -0.002 | 0.269  | 0.269 | 0.000  |
| NO <sub>2</sub> - celková úmrtnost   | 0.532 | 0.532 | 0.000  | 0.524  | 0.525 | -0.001 |

| Ukazatel                             | RB 444 |       |        | RB 607 |       |        |
|--------------------------------------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
|                                      | V1     | V0    | rozdíl | V1     | V0    | rozdíl |
| PM <sub>2,5</sub> - celková úmrtnost | 0.269  | 0.267 | 0.002  | 0.268  | 0.269 | -0.001 |
| NO <sub>2</sub> - celková úmrtnost   | 0.524  | 0.522 | 0.002  | 0.523  | 0.524 | -0.001 |

| Ukazatel                             | RB 89 |       |        | RB 632 |       |        |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|
|                                      | V1    | V0    | rozdíl | V1     | V0    | rozdíl |
| PM <sub>2,5</sub> - celková úmrtnost | 0.267 | 0.273 | -0.007 | 0.268  | 0.276 | -0.008 |
| NO <sub>2</sub> - celková úmrtnost   | 0.522 | 0.531 | -0.009 | 0.524  | 0.532 | -0.008 |

Předložený záměr způsobí pouze nevýznamné změny ve zdravotním riziku. Na většině území dojde ke snížení zdravotního rizika.

### 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 stanovit neúčinnou dávku a závislost dávky a účinku se vyjadřuje ukazatelem vyjadřujícím míru karcinogenního potenciálu dané látky.

Míra karcinogenního rizika je vyjadřována jako individuální celoživotní pravděpodobnost zvýšení výskytu nádorového onemocnění nad běžný výskyt v populaci, vlivem hodnocené škodliviny (=ILCR – Individual Lifetime Cancer Risk). Tuto míru pravděpodobnosti (ILCR) lze za předpokladu standardního expozičního scénáře vypočítat jako součin průměrné roční koncentrace benzenu (Ihr) a jednotky karcinogenního rizika benzenu UCR

$$\text{ILCR} = \text{Ihr} \times \text{UCR}$$

kde Ihr - průměrná roční koncentrace benzenu zjištěná v dané lokalitě

UCR – jednotka karcinogenního rizika ( $6 \times 10^{-6} (\mu\text{g}/\text{m}^3)^{-1}$ )

Při předpokládané koncentraci benzenu v lokalitě na úrovni  $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vychází hodnota ILCR, tj. teoretické zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorových onemocnění nad všeobecný průměr v populaci, na  $4,800 \cdot 10^{-6}$ . V místech přiblížení se obytné zástavbě byl vypočten nejvyšší příspěvek na úrovni  $0,0057 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (RB 309), což představuje ILCR  $4,834 \cdot 10^{-6}$ .

V zástavbě podél silnice I/19 je příspěvek bez realizace záměru max.  $0,0204 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (RB 632), což představuje  $\text{ILCR } 4,922 \cdot 10^{-6}$ , ve stejném výpočtovém bodu po realizaci záměru  $\text{ILCR}=4,829 \cdot 10^{-6}$ .

Pravděpodobnost zvýšení výskytu nádorového onemocnění nad běžný výskyt v populaci je nejvyšší při nerealizaci přeložky v zástavbě podél stávající I/19, ale ani její hodnota nepřekračuje akceptovatelné riziko - jednotky případů z milionu.

### 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 (=ILCR – Individual Lifetime Cancer Risk). Jednotka karcinogenního rizika je u B(a)P  $8,7 \times 10^{-5} (\text{ng}/\text{m}^3)^{-1}$ .

Při předpokládané koncentraci benzo(a)pyrenu v lokalitě na úrovni  $0,5 \text{ ng}/\text{m}^3$  vychází hodnota ILCR, tj. teoretické zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorových onemocnění nad všeobecný průměr v populaci  $4,35 \cdot 10^{-5}$ . Bez realizace záměru je maximální nárůst koncentrace benzo(a)pyrenu z dopravy  $0,059 \text{ ng}/\text{m}^3$ , což představuje malé navýšení ILCR ( $\text{ILCR}=4,86 \cdot 10^{-5}$ ) oproti současnému stavu.

Maximální příspěvek přeložky v místech přiblížení se obytné zástavbě na úrovni  $0,022 \text{ ng}/\text{m}^3$  (RB 444) se na úrovni ILCR projeví také minimálně ( $\text{ILCR}=4,54 \cdot 10^{-5}$ ). Bez realizace záměru bude příspěvek komunikace v zástavbě podél I/19 (Dražice RB 89) cca  $0,059 \text{ ng}/\text{m}^3$  ( $\text{ILCR}=4,86 \cdot 10^{-5}$ ), po realizaci záměru se příspěvek sníží v tomto výpočtovém bodě na cca  $0,009 \text{ ng}/\text{m}^3$  ( $\text{ILCR}=4,43 \cdot 10^{-5}$ ).

### ***Shrnutí vlivů znečištěného ovzduší***

Příspěvky záměru k imisní situaci ve znečištění ovzduší byly v rozptylové studii zjištěny jako nízké a nebudou představovat změnu zdravotních rizik pro obyvatelstvo v území.

Z provedeného posouzení je zřejmé, že se realizace přeložky na zdravotním stavu obyvatel příliš neprojeví. V centrech dotčených sídel dojde k mírnému zlepšení kvality ovzduší, u obyvatel žijící blízkosti plánované přeložky k mírnému zhoršení kvality ovzduší. Celkově dojde pouze k nevýznamnému navýšení zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele v okolí přeložky.

### **Vlivy hluku**

Vlivy hluku z dopravy na přeložce silnice I/19 jsou kvantitativně vyhodnoceny v akustické studii (zpracovatel Mgr. R. Mužík, 2026), která je součástí předkládané dokumentace (Příloha č. 3).

Z hlediska zdravotních rizik (Příloha č. 5) byly hodnoceny následující účinky: silné obtěžování hlukem, vysoké rušení spánku a ischemická choroba srdeční. Pro výpočtové body, ve kterých hluková studie uvádí hodnoty hlukového zatížení bez realizace přeložky a po realizaci přeložky, bylo vypočteno zdravotní riziko.

#### *Obtěžování hlukem*

WHO (2018) považuje obtěžování hlukem za závažný zdravotní účinek od hranice, kdy dochází k obtěžování 10 % zasažených osob. K tomu dochází u hluku ze silniční dopravy při  $L_{dvn}$  53 dB. Z hodnot je zřejmé, že obyvatelé žijící podél silnice I/19 jsou vystaveni nadměrnému hluku. U obyvatel žijících nejbližší silnici (VB23, 24, 30, 31) je hluková zátěž velmi vysoká nad 70 dB, což znamená, že více jak cca 30 % těchto obyvatel je silně obtěžováno hlukem.

Z hlukové zátěže je zřejmé, že nejvíce obyvatel silně obtěžovaných hlukem bude i po realizaci přeložky podél stávající komunikace I/19 a to ve Všechnově až cca 18 %. V centrech dotčených obcí také dojde k největšímu poklesu podílu obyvatel silně obtěžovaných hlukem, a to až o cca 20 %. Bez realizace přeložky je až 33% obyvatel podél komunikace I/19 silně obtěžovaných hlukem.

V místech, kde se přeložka přibližuje zástavbě (jižní okraj Drhovic, jižní okraj Meziříčí), lze očekávat nárůst hlukové zátěže a tím také i nárůst obyvatel obtěžovaných hlukem. V místech, kde se přeložka přibližuje zástavbě (západní a jižní okraj Drhovic, severní okraj Dražic a jižní okraj Meziříčí), lze očekávat až cca 13,8 % silně obtěžovaných obyvatel hlukem. Celkově lze konstatovat, že realizace přeložky významně sníží počet silně obtěžovaných obyvatel hlukem.

U ploch vymezených ÚP pro obytnou zástavbu reprezentované VB32 a 33 dojde po realizaci přeložky k malému snížení podílu osob obtěžovaných hlukem.

#### *Rušení spánku*

WHO (2018) doporučuje snížit průměrnou hlukovou expozici v noci pod 45 dB  $L_n$  u silniční dopravy, což představuje 3 % vysoce rušených osob ze spánku. Z hodnot je zřejmé, že v blízkosti jak stávající komunikace, tak navržené přeložky jsou hodnoty vyšší.

Po realizaci přeložky se podíl obyvatel vysoce rušených hlukem ve spánku bude pohybovat ve sledované zástavbě od 2,41 % (VB22) po 6,15 % (VB18). Největší rozdíly budou u zástavby podél stávající komunikace. Podíl vysoce rušených osob hlukem ve spánku zde poklesne až o 8,97 % (VB11). Celkově lze říci, že noční hluk bude i po realizaci přeložky ve výpočtových bodech poměrně vysoký a bude převážně překračovat doporučenou hodnotu 45 dB. Počet obyvatel rušených hlukem ve spánku se realizací přeložky významně sníží.

U ploch vymezených ÚP pro obytnou zástavbu reprezentované VB32 a 33 dojde po realizaci přeložky ke snížení podílu osob rušených hlukem ve spánku.

#### *Ischemická choroba srdeční*

Zvýšené riziko ischemické choroby srdeční bylo prokázáno u hluku ze silniční dopravy nad 59 dB, kvalita důkazu je pokládána za vysokou (WHO, 2018). Tato hluková zátěž se vyskytuje v zástavbě podél stávající I/19, kde bude lokálně

(Všechov) překračována i po realizaci přeložky, i když dojde k výraznému snížení hlukové zátěže. U zástavby nejbližší přeložky nebudou překračovány hodnoty  $L_{dvn}$  59 dB. Hodnoty budou ale nad prahovou hodnotou  $L_{dvn}$  53 dB, dojde zde k zanedbatelnému navýšení rizika ischemické choroby srdeční (na úrovni tisícín %). U většiny obyvatel dojde ke snížení rizika.

### ***Shrnutí vlivů hlukové zátěže***

Z výsledků vyplývá, že současná hluková zátěž z dopravy je pro obyvatele žijící podél silnice I/19 v centrech obcí Drhovice, Dražice a Všechov významným zdrojem obtěžování, rušení spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Míra zdravotního rizika z expozice hlukové zátěže se vlivem realizace záměru v dotčené obytné zástavbě sníží. Realizace přeložky povede ke zlepšení akustického zatížení v centrech dotčených sídel. Dojde k významnému snížení počtu dotčených obyvatel hlukovou zátěží. Provozem na přeložce budou dotčeni zejména obyvatelé žijící na jižním okraji Drhovic, severním okraji Dražic a jižním okraji Meziříčí, kde lze očekávat mírné navýšení zdravotního rizika.

### ***Shrnutí vlivu záměru na veřejné zdraví***

Do hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly zahrnuty plynné znečišťující látky charakteristické pro automobilovou dopravu - oxid dusičitý, suspendované částice  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ , benzen, benzo(a)pyren. Příspěvky záměru k imisní situaci ve znečištění ovzduší byly v rozptylové studii zjištěny jako nízké a nebudou představovat změnu zdravotních rizik pro obyvatelstvo v území.

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

Z výsledků vyplývá, že současná hluková zátěž z dopravy je pro obyvatele žijící podél silnice I/19 v centrech obcí Drhovice, Dražice a Všechov významným zdrojem obtěžování, rušení spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Míra zdravotního rizika z expozice hlukové zátěže se vlivem realizace záměru v dotčené obytné zástavbě sníží. Realizace přeložky povede ke zlepšení akustického zatížení v centrech dotčených sídel. Dojde k významnému snížení počtu dotčených obyvatel hlukovou zátěží. Provozem na přeložce budou dotčeni zejména obyvatelé žijící na jižním okraji Drhovic, severním okraji Dražic a jižním okraji Meziříčí, kde lze očekávat mírné navýšení zdravotního rizika.

### ***Ostatní vlivy***

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

Z ostatních vlivů na obyvatele bývá citlivě vnímáno omezení prostupnosti krajiny. Negativní působení přeložky minimalizuje především dostatečný počet mostních objektů a vhodných křižovek se stávající silniční sítí. Stavba obsahuje 10 mostních objektů a 1 lávku pro pěší. 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 centrech dotčených sídel.

Tabulka 27: Typy vlivů záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví

| vliv               | výskyt vlivu | komentář                                                                                                            |
|--------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| přímý              | x            | přímé působení hluku a emisí znečišťujících látek z dopravy, omezení prostupnosti krajiny                           |
| nepřímý/sekundární | -            |                                                                                                                     |
| kumulativní        | x            | po realizaci záměru bude docházet ke kumulaci hluku a emisí s plánovanými záměry dle ÚPD                            |
| přeshraniční       | -            |                                                                                                                     |
| krátkodobý         | x            | působení hluku a emisí znečišťujících látek z těžké techniky a dalších dopravních prostředků během realizace stavby |
| střednědobý        | -            |                                                                                                                     |
| dlouhodobý         | x            | působení hluku a emisí znečišťujících látek z dopravy po přeložce                                                   |
| trvalý             | x            | působení hluku a emisí znečišťujících látek z dopravy po přeložce, omezení prostupnosti krajiny                     |
| dočasný            | x            | vlivy spojené s realizací dočasných komunikací a s výstavbou                                                        |
| pozitivní          | x            | snížení imisní zátěže, zvýšení dopravní bezpečnosti, u některých obytných objektů zlepšení hlukové zátěže           |
| negativní          | x            | u některých obytných objektů zhoršení hlukové zátěže, omezení prostupnosti krajiny                                  |

**Negativní vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze z hlediska velikosti označit jako střední, z hlediska významnosti také jako střední.**

**Pozitivní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako střední.**

#### **D.1.2. Vliv na ovzduší a klima (např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu)**

##### **Vlivy na ovzduší**

###### *Vlivy během výstavby*

V době výstavby přeložky 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 zvířených částic se bude jednat řádově o okruh několika desítek či stovek metrů od staveniště. Bude záležet především na technologické kázni 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 očistou 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 zaplachtovaných vozidel k přepravě prašných hmot, provádění řádné očisty vozidel před jejich výjezdem ze staveniště apod. Pravidla pro provádění těchto opatření je nutno řešit 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. Po dokončení stavby dojde k výraznému zlepšení tohoto přechodného stavu.

#### *Vlivy během provozu*

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 Hovorková, EKOPOR, České Budějovice, 2026). Rozptylová studie je součástí předkládané dokumentace (Příloha č.4).

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).

Pro posouzení vlivu provozu této stavby na ovzduší byly vypočítány roční průměrné imisní příspěvky koncentrací NO<sub>2</sub>, benzenu, benzo(a)pyrenu a pro tuhé znečišťující látky frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>. Dále byly stanoveny maximální krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky pro NO<sub>2</sub>, které byly vypočteny z maximálních hodinových intenzit dopravy pro uvažované liniové zdroje, 8 hodinová maxima CO a denní (24 hodinové) imisní příspěvky pro tuhé znečišťující látky frakce PM<sub>10</sub>.

Výsledky jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Tabulka 28: Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin

| škodlivina        | č. ref. bodu | vypočtená max<br>[ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ] | pozadí<br>[ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ] | imisní limit<br>[ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ] | vyčerpání limitu –<br>záměr<br>[%] | vyčerpání limitu –<br>pozadí<br>[%] | vyčerpání limitu –<br>součet<br>(záměr+pozadí)<br>[%] |
|-------------------|--------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| NO <sub>2</sub>   | 304          | <b>0,297</b>                                         | 9,9                                           | <b>40</b>                                           | 0,7                                | 24,8                                | 25,5                                                  |
| PM <sub>10</sub>  | 304          | <b>1,033</b>                                         | 14,3                                          | <b>40</b>                                           | 2,6                                | 35,8                                | 38,3                                                  |
| PM <sub>2.5</sub> | 304          | <b>0,392</b>                                         | 10,2                                          | <b>20</b>                                           | 2,0                                | 51,0                                | 53,0                                                  |
| BZN               | 304          | <b>0,018</b>                                         | 0,8                                           | <b>5</b>                                            | 0,4                                | 16,0                                | 16,4                                                  |
| B(a)P             | 304          | 0,056*                                               | 0,5*                                          | <b>1*</b>                                           | 5,6                                | 50,0                                | 55,6                                                  |

\* - hodnoty v  $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ 

Tabulka 29: Krátkodobé koncentrace sledovaných škodlivin

| škodlivina       | koncentrace           | č. ref. bodu | vypočtená max<br>[ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ] | imisní limit<br>[ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ] | vyčerpání limitu<br>[%] |
|------------------|-----------------------|--------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------|
| NO <sub>2</sub>  | max.<br>hodinová      | 195          | 15,377                                               | 200                                                 | 7,7                     |
| CO               | 8 hodinové<br>maximum | 344          | 110,888                                              | 10 000                                              | 1,1                     |
| PM <sub>10</sub> | denní                 | 195          | 12,423                                               | 50                                                  | 24,8                    |

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 mohou být navíc nadhodnocené, neboť ve stávajícím zatížení ovzduší se projevuje i vliv provozu vozidel po stávající trase uvažované komunikace probíhající v současné době, a dále byly pro jednotlivé škodliviny uvažovány vždy nejvyšší pozadové koncentrace vybrané z výše uvedeného rozmezí hodnot vykazovaných na celém sledovaném území.

Nejvyšší imisní koncentrace všech škodlivin byly pochopitelně zjištěny podél hodnocené trasy, v referenčních bodech promítnutých nejbližší k uvažovaným zdrojům emisí. Se vzdáleností od nich hodnoty vypočtených imisních příspěvků značně klesají. Jak je však zřejmé z výše uvedených tabulek, žádné imisní příspěvky uvažovaných zdrojů, eventuálně jejich součty s hodnotami stávajícího znečištění ovzduší, se neblíží k hodnotám příslušných imisních limitů.

Celkově je možno konstatovat, že vybudování přeložky přinese snížení imisní zátěže v obcích, kterými stávající silnice I/19 prochází. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde v okolí nové komunikace, tento nárůst se však objeví převážně mimo obytnou zástavbu.

## Vlivy na klima

Za hlavní příčinu změn klimatu se považuje navýšení emisí skleníkových plynů především oxidu uhličitého, metanu, oxidu dusného a fluorovaných plynů. Nejvýznamnějším skleníkovým plynem v emisní bilanci ČR je oxid uhličitý, který v roce 2022 odpovídal za cca 70 % celkových emisí skleníkových plynů. Následují

metan, oxid dusný a fluorované plyny Jednotlivé skleníkové plyny se přepočítávají na tzv. CO<sub>2</sub>ekv (CO<sub>2</sub> ekvivalent), tedy na množství oxidu uhličitého, které by mělo stejný příspěvek ke skleníkovému jevu atmosféry jako množství těchto ostatních vypuštěných plynů. Celkové emise České republiky za rok 2023 činily 103,5 megatun CO<sub>2</sub>ekv. Z toho nejvíce (32,6 %) produkuje výroba elektřiny a tepla, následuje průmysl (25,0 %) a doprava (20,2 %). Z dopravy má nejvyšší podíl doprava osobní automobilová 11 % (zdroj: [www.faktaoklimatu.cz](http://www.faktaoklimatu.cz)).

#### 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 CO<sub>2</sub> do biomasy atd.).

V případě posuzované přeložky silnice I/19 dojde k přesunu většiny dopravy ze stávající silnice na novou přeložku. V centrální části dotčených sídel (Drhovice, Dražice, Všechnov) dojde k poklesu imisní 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

Zájmové území můžeme zařadit mezi oblasti se středním rizikem projevů změny klimatu (viz. kapitola C.2.2. *Ovzduší a klima*). Ohroženo je především dlouhodobým suchem, zvyšováním průměrných teplot a zvýšeným výskytem extrémně vysokých teplot (vlny veder). Realizaci posuzovaného záměru dojde ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch (vozovky) o cca 83 536 m<sup>2</sup>. V kontextu širšího území s minimem zpevněných nebo zastavěných ploch 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.

Tabulka 30: Typy vlivů záměru na ovzduší a klima

| vliv               | výskyt vlivu | komentář                                                                                                    |
|--------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| přímý              | x            | přímé emise znečišťujících látek do ovzduší                                                                 |
| nepřímý/sekundární | -            |                                                                                                             |
| kumulativní        | x            | po realizaci záměru bude docházet ke kumulaci emisí s plánovanými záměry dle ÚPD                            |
| přeshraniční       | -            |                                                                                                             |
| krátkodobý         | x            | působení emisí znečišťujících látek z těžké techniky a dalších dopravních prostředků během realizace stavby |
| střednědobý        | -            |                                                                                                             |

| vliv       | výskyt vlivu | komentář                                                                                                    |
|------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| dlouhodobý | x            | působení emisí znečišťujících látek z dopravy po přeložce                                                   |
| trvalý     | x            | působení emisí znečišťujících látek z dopravy po přeložce                                                   |
| dočasný    | x            | působení emisí znečišťujících látek během realizace stavby                                                  |
| pozitivní  | x            | snížení imisního zatížení podél stávající I/19                                                              |
| negativní  | x            | působení emisí znečišťujících látek z těžké techniky a dalších dopravních prostředků během realizace stavby |

***Vlivy záměru na ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako malé.***

### **D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)**

#### **Vlivy hluku**

Vlivy hluku z výstavby a provozu na silnici I/19 v řešeném úseku jsou kvantitativně vyhodnoceny v hlukové studii, kterou zpracoval Mgr. R. Mužík v srpnu 2026. Hluková studie je součástí předkládané dokumentace (Příloha č. 3).

Hluková studie hodnotí hlukovou zátěž v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb (výpočtových bodech) podél silnice I/19 a v okolí plánované přeložky. Hluková zátěž v jednotlivých výpočtových bodech v roce 2050 bez realizace a po realizaci posuzovaného záměru je uvedena v kapitole B.III.4. *Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení).*

#### Hluk z výstavby

Byl proveden výpočet akustického příspěvku z provozu hypotetické, ale akusticky výrazné, drtící a třídící linky. Z výpočtů vyplynulo, že tato technologie je v rámci staveniště po dobu výstavby umístitelná. Pro konkrétní zvolenou drtící/třídící linku bude nutné aktualizovat hlukovou studii a na základě výsledků navrhnout minimální odstup linky od obytné zástavby, případně navrhnout provozní omezení.

Byl proveden výpočet akustického příspěvku z provozu frézy. Z výpočtů vyplynulo, že frézu lze provozovat ve vzdálenosti cca 150 a více metrů od obytné zástavby. Pro použití frézy v menší vzdálenosti bude nutné přijmout odpovídající technicko-organizační opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů (zvolit pracovní stroj s nižším akustickým výkonem, zkrátit dobu provozu frézy apod.).

Při provozu staveništní dopravy se nepředpokládá překročení hlukových limitů.

#### Hluk z provozu

Na průtahu obcemi dochází dle výpočtů v současnosti k překračování hygienických limitů z dopravy v denní i v noční době. Odvedením tranzitní dopravy z centra obcí lze očekávat výrazné snížení akustické expozice podél současného průtahu silnice

I/19 až o patnáct decibelů v denní nebo v noční době. Hygienický limit pro pozemní komunikace, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001, je stanoven na 68 dB pro denní dobu a 58 dB pro noční dobu. Po realizaci přeložky lze na průtahu obcemi očekávat dodržení limitu.

Z výpočtů vyplynula potřeba výstavby protihlukové stěny o délce 235 metrů a výšce 3 metry, která zajistí dodržení hlukových limitů na začátku obce Drhovice (ve směru od Písku. Z dalších výpočtů vyplývá, že pro realizaci přeložky u obce Dražice a Všechnov nejsou navrhována žádná protihluková opatření a hlukové limity budou dodrženy.

Z hlediska variantního řešení jsou navržena dvě technická řešení křižovatky umožňující napojení obce Drhovice ve směru od Písku. V době zpracování hlukové studie nebyly k dispozici podrobné informace o dopravních intenzitách na jednotlivých větvích křižovatky. Vzhledem k výsledkům výpočtů lze předpokládat, že pro oba tvary křižovatek existují taková technická opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů v dotčených chráněných prostorech. Návrh odpovídajících opatření bude součástí hlukové studie, která bude součástí navazující projektové dokumentace.

V rámci navazující projekční přípravy doporučujeme aktualizovat hlukovou studii, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě.

Po realizaci záměru a uvedení přeložky do provozu doporučuji provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél přeložky a v případě překročení limitu realizovat dodatečná protihluková opatření.

## **Vliv vibrací**

Vliv vibrací není v dokumentaci EIA kvantitativně vyhodnocen. Kvantitativní vyhodnocení vibrací je velmi komplikovaná záležitost. Např. publikace *„Metodický návod pro posuzování a navrhování opatření ke snížení negativních účinků silničního provozu na životní prostředí“ (Min. vnitra ČR a Min. výstavby ČR, 1981)* konstatuje, že *„Exaktní teoretické určení velikosti kmitání je prakticky neproveditelné ... velikost vibrací se převážně projevuje až provozem na silnici“*.

Vliv vibrací na životnost objektů v blízkosti posuzované silnice lze orientačně vyhodnotit metodikou publikovanou v práci „Transevropská magistrála – metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace“ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988). Dle této metodiky je počítáno snížení životnosti u objektů stojících do vzdálenosti 50 m od komunikace. Výsledkem je veličina „kód snížení životnosti“, nabývající hodnot 1 – 9 (1 = životnost nezměněna, 9 = životnost snížena o 50 %).

Z tohoto pohledu je potenciálně problematickým úsekem průchod posuzované silnice v blízkosti objektů, a to především obytných objektů, kdy nelze vyloučit, že objekty budou stát blíže než 50 metrů od hrany tělesa silnice. Nelze proto vyloučit, že jejich životnost může být kvůli vibračním provozům snížena.

Posuzovaný záměr je veden převážně extravilánem. K obytné zástavbě Drhovic se přibližuje na začátku trasy a v km cca 0,8, k zástavbě obce Meziříčí a k rekreační zástavbě podél Vlášnického potoka v km cca 2,6. Ohledně působení vibrací doporučujeme v rámci přípravy stavby zpracovat návrh ochrany stávajících objektů v blízkosti přeložky před působením vibrací. Návrh by měl obsahovat identifikaci rizikových staveb, návrh pasportizace a nápravná opatření k eliminaci případného vlivu vibrací.

Za pozitivní vliv lze považovat odvedení tranzitní dopravy z center obcí, kde v důsledku zklidnění dopravy budou vibrací nižší a lze tak očekávat pozitivní dopad na životnost přilehlých objektů.

### Jiné vlivy

Další fyzikální charakteristiky (např. úroveň záření v zájmovém území) nebudou výstavbou a provozem posuzované přeložky silnice I/19 dotčeny. Ovlivnění biologických charakteristik je vyhodnoceno v následujících kapitolách dokumentace EIA, především v kapitole *D.1.7. Vlivy na biologickou rozmanitost* a v kapitole *D.1.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce*.

Tabulka 31: shrnutí vlivů záměru na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

| vliv               | výskyt vlivu | komentář                                                                                    |
|--------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| přímý              | x            | hluk z provozu na přeložce silnice I/19, působení vibrací na blízké objekty                 |
| nepřímý/sekundární | -            |                                                                                             |
| kumulativní        | x            | po realizaci záměru bude docházet ke kumulaci hluku s plánovanými záměry dle ÚPD            |
| přeshraniční       | -            |                                                                                             |
| krátkodobý         | x            | hluk během výstavby                                                                         |
| střednědobý        | -            |                                                                                             |
| dlouhodobý         | x            | hluk z provozu na přeložce silnice I/19, působení vibrací na blízké objekty                 |
| trvalý             | x            | hluk z provozu na přeložce silnice I/19, působení vibrací na blízké objekty                 |
| dočasný            | x            | hluk během výstavby                                                                         |
| pozitivní          | x            | významné snížení hlukové zátěže v centrech obcí podél stávající I/19                        |
| negativní          | x            | navýšení hluku u některých objektů, působení vibrací na blízké objekty, hluk během výstavby |

***Vlivy záměru na hlukovou situaci a další fyzikální charakteristiky lze z hlediska velikosti označit jako střední, z hlediska významnosti také jako střední.***

## D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

### Vlivy na povrchové vody

Přeložka silnice I/19 kříží dohromady čtyři vodní toky a to

- Pilský potok km 1,10
- Vlášnický potok km 2,55
- Pasecký potok km 2,95
- Rašský potok km 4,15

#### Vlivy během realizace

Během výstavby dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k riziku odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků. Ohrožení povrchových vod by dále mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi. Tento jev považujeme za havárii a je mu věnována příslušná kapitola dokumentace *B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií*. K minimalizaci rizika vzniku havarijní situace budou navržena preventivní a kontrolní opatření v zásadách organizace výstavby (ZOV) jako vhodné umístění staveniště, vyloučení pojezdů stavební techniky přes vodní toky, zřízení sedimentačních jímek před odtokem dešťových vod ze staveniště do vodních toků apod. V průběhu výstavby je nutno vyloučit přímé vypouštění splachových vod do toků, zabránit případným únikům znečištění z použité mechanizace a mít zpracovaný havarijní plán pro případ takového úniku znečištění.

Vodní toky jsou zahloubeny v poměrně úzkých údolích s příkrými svahy. Během realizace stavby hrozí splachy zeminy do vodních toků. Doporučujeme v místech křížení staveniště s vodními toky, případně v místech předpokládaného odtoku srážkových vod ze staveniště, zřídit sedimentační jímky.

#### Vlivy během provozu

Přeložka silnice I/19 přechází v km 2,60 mostní konstrukcí záplavové území pro Q<sub>5</sub>, Q<sub>20</sub>, Q<sub>100</sub> Vlášnického potoka, ř. km 0,000 – 12,464 (Městský úřad Tábor OOP č.j. METAB 2799/2019/OŽP/Kr z 15.5.2019) bez vlivu na jeho rozsah.

Po realizaci záměru dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch a ke zrychlení odtoku srážkových vod z území (viz kapitola dokumentace *B.III.2. Odpadní vody*). Množství vod odtékajících z vozovky bude cca 38 961 m<sup>3</sup>/rok. Srážkové 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 ve srážkových vodách odtékajících z povrchu komunikací je chlorid sodný (hlavní součást posypových materiálů v zimním období). Na základě studií vlivu zimní údržby silnice na koncentraci chloridů v prostředí v okolí silnice (Vyhnálek a kol. 2004, 2007, 2010) lze očekávat průměrné množství posypových solí aplikovaných na jízdní pás silnice (silnice se 2 jízdními pruhy) za zimu cca 5 t/km, maximální množství bylo 12,3 t/km. Za zimní období odeče z vozovky přeložky cca 17 543 m<sup>3</sup> srážkových vod obsahujících rozpuštěnou sůl. Průměrná hypotetická koncentrace chloridů ve vodě odtékající z vozovky bude cca 3,07 g/l, za předpokladu použití 12,3 t soli na jeden km silnice. Reálné

koncentrace chloridů lze očekávat až na úrovni do 5 g/l (viz kapitola *B.III.2. Odpadní vody*).

V následující tabulce je stanoveno navýšení průměrné koncentrace chloridů v křížených vodních tocích za předpokladu, že veškerá aplikovaná sůl je v průběhu roku transportována do vodního toku v profilu křížení s komunikací. Ve výpočtech je použita maximální dávka soli 12,3 t/km, výpočty jsou tedy na straně bezpečnosti. Reálné hodnoty budou pravděpodobně nižší.

Tabulka 32: Navýšení průměrné roční koncentrace Cl<sup>-</sup> v křížených vodních tocích

| Vodní tok        | prům. průtok l/s | délka úseku km | Na Cl t/rok | Cl <sup>-</sup> t/rok | Cl <sup>-</sup> mg/s | Cl <sup>-</sup> mg/l |
|------------------|------------------|----------------|-------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| Pilský potok     | 17               | 1,70           | 20,9        | 12,5                  | 398                  | 23,4                 |
| Vlásenický potok | 95               | 1,10           | 13,5        | 8,1                   | 257                  | 2,7                  |
| Pasecký potok    | 15               | 0,75           | 9,2         | 5,5                   | 176                  | 11,7                 |
| Raštský potok    | 19               | 1,15           | 14,1        | 8,5                   | 269                  | 14,2                 |

Přípustné znečištění povrchových vod chloridy je stanoveno v příloze č. 3 nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů. Pro povrchové toky užívané pro vodárenské účely se jedná o roční průměr s hodnotou 65 mg/l pro ostatní vodní toky 150 mg/l.

Navýšení průměrné koncentrace chloridů v křížených vodních tocích se bude pohybovat v rozmezí 2,7 – 23,4 mg/l. Koncentrace chloridů vodních tocích v kulturní (zemědělské) krajině se v podmínkách ČR pohybuje obvykle v rozmezí 20 – 40 mg/l (Vyhnálek a kol. 2004, 2007, 2010). Je tedy evidentní, že limitní koncentrace chloridů v ostatních vodních tocích 150 mg/l nebude po zprovoznění posuzované přeložky silnice I/19 překročena.

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.

Předčištění srážkových vod z pozemních komunikací bude probíhat v souladu s TP 83 Odvodnění pozemních komunikací, tj. minimálně budou realizovány kalové jímky s normou stěnou pro zadržení lehkých kapalin; pokud možno, doplněné o filtraci. V případě potřeby budou realizovány sedimentační a retenční nádrže. Požadavky na jejich umístění jsou specifikovány v Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (Příloha č.7).

## Vlivy na podzemní vody

Vlivy na podzemní vody jsou podrobně popsány v hydrogeologickém posouzení (Příloha č. 6). V následujícím textu uvádíme základní informace z tohoto posouzení.

Během realizace přeložky silnice dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím dojde k odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků. 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 přívalových srážek. Doporučujeme proto 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 srážkových vod ze staveniště.

Ohrožení podzemních vod během výstavby by mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi. Tento jev považujeme za havárii a je mu věnována příslušná kapitola dokumentace *B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií*. K minimalizaci rizika vzniku havarijní situace budou navržena preventivní a kontrolní opatření v zásadách organizace výstavby ZOV.

Posuzovaná trasa přeložky silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem je navržena ve středně členitém terénu se zářezy, které zpravidla nezasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody, kromě nejhlubších částí zářezů v úsecích km 0,43 – 0,97, km 1,87 – 2,38, a 3,09 – 4,02 a MÚK Drhovice a výkopů pro mostní základové konstrukce v blízkosti přechodů přes vodoteče, neovlivní však významně režim podzemních vod v jejich okolí. V blízkosti trasy nebyly identifikovány žádné zdroje hromadného zásobování vodou. Nejbližší ochranné pásmo vodního zdroje je vnější část ochranného pásma povrchového zdroje Jordán – nádrž, jehož hranice probíhá 300 m severovýchodně od konce trasy v km 7,264, za místní hydrologickou rozvodnicí.

Ovlivnění vydatností a kvality vod individuální zdrojů vody nelze zcela vyloučit v zástavbě Drhovic severně od trasy v km 0,6 – 0,9 a v chatové oblasti jižně od trasy v km 2,6 – 2,8, ovlivnění kvality vody u vrtané studny DB-3 jižně od trasy v km 1,3 a ovlivnění hladiny a vydatnosti u hřbitovní studny DB-8 severně od trasy v km 1,8. Je doporučeno v rámci podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu v trase v uvedených oblastech studny zdokumentovat, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění a navrhnout monitoring před a v průběhu stavby. V rámci podrobného hydrogeologického průzkumu je doporučeno rovněž posoudit možnost ovlivnění dotace rybníčka v pramenní oblasti levostranného bezejmenného přítoku Paseckého potoka (jižně od trasy v km 3,25), v jehož infiltrační oblasti bude hlouben zářez.

Trasa přeložky silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem je navržena z hydrogeologického pohledu bez závažných zásahů do horninového prostředí a neovlivní proto významně režim podzemních vod v zájmovém území a zdroje podzemní vody v jejím okolí. Varianta okružní křižovatky západně do Drhovic představuje proti mimoúrovňové variantě výrazně menší zásah do horninového prostředí a z hydrogeologického pohledu se jeví jako vhodnější.

Tabulka 33: Typy vlivů záměru na povrchové a podzemní vody

| <b>vliv</b>        | <b>výskyt vlivu</b> | <b>komentář</b>                                                                                           |
|--------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| přímý              | x                   | Možné ovlivnění individuálních zdrojů vody v infiltračním území, změny odtokového režimu v dotčeném území |
| nepřímý/sekundární | x                   | navýšení a zrychlení odtoku v území                                                                       |
| kumulativní        | x                   | zvýšení podílu zpevněných ploch v dotčeném území                                                          |
| přeshraniční       | -                   |                                                                                                           |
| krátkodobý         | x                   | ovlivnění kvality vod během výstavby (riziko odnosu splavenin ze stavby) anebo v případě havárie          |
| střednědobý        | -                   |                                                                                                           |
| dlouhodobý         | x                   | změny odtokového režimu v dotčeném území                                                                  |
| trvalý             | x                   | přeložka je trvalou stavbou, některé vlivy (např. zrychlený odtok) proto budou mít trvalý charakter       |
| dočasný            | x                   | ovlivnění kvality vod během výstavby nebo v případě havárie                                               |
| pozitivní          | -                   |                                                                                                           |
| negativní          | x                   | změny v odtokových poměrech, riziko ovlivnění povrchových i podzemních vod                                |

***Vlivy záměru na vody lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako střední.***

#### **D.I.5. Vlivy na půdu**

Nezbytný zábor půdy (ZPF) v jednotlivých třídách ochrany pro přeložku silnice I/19 je uveden v následující tabulce.

Tabulka 34: Zábory zemědělské půdy (ZPF)

| <b>třída ochrany</b> | <b>Zábor třídy ochrany (m<sup>2</sup>)</b> | <b>Zábor třídy ochrany (%)</b> |
|----------------------|--------------------------------------------|--------------------------------|
| I.                   | 174 750                                    | 55,00                          |
| II.                  | 98 602                                     | 31,04                          |
| III.                 | 17 699                                     | 5,57                           |
| IV.                  | 3 306                                      | 1,04                           |
| V.                   | 23 348                                     | 7,35                           |
| <b>Celkem</b>        | <b>317 705</b>                             | <b>100</b>                     |

Nezbytný zábor půdy (ZPF) pro výstavbu přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor bude cca 31,7 ha. Z toho 17,5 ha (55 %) bude v I. TO, 9,9 ha (31,04 %) ve II. TO, 1,8 ha (5,57 %) ve III. TO, 0,3 ha (1,04 %) ve IV. TO a 2,3 ha (7,35 %) v V. TO.

Posuzovaná přeložka zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa a vyžádá si zábor cca 0,48 ha lesů hospodářského.

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.

Z hlediska erozního ohrožení jak vodní, tak větrnou erozí patří řešené území k územím s nízkou mírou ohrožení. Náhylnější jsou svahy kolem přítomných toků. Během výstavby záměru je zde zvýšené riziko vodní eroze. Pro záchyt případných splachů zeminy doporučujeme realizovat sedimentační jímky.

Z hlediska vlivů na ZPF je variantní řešení křižovatky u Drhovic srovnatelné.

Tabulka 35: Typy vlivů záměru na ZPF a PUPFL

| vliv               | výskyt vlivu | komentář                                                                                           |
|--------------------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| přímý              | x            | zábor ZPF a PUPFL, kontaminace půdy v důsledku solení                                              |
| nepřímý/sekundární | -            |                                                                                                    |
| kumulativní        | x            | zábor ZPF a PUPFL společně s dalším plánovanými záměry v území                                     |
| přeshraniční       | -            |                                                                                                    |
| krátkodobý         | x            | dočasný zábor ZPF a PUPFL během výstavby, kontaminace půdy v případě havárie, zvýšené riziko eroze |
| střednědobý        | -            |                                                                                                    |
| dlouhodobý         | x            | zasolování půdy v okolí komunikace                                                                 |
| trvalý             | x            | trvalý zábor ZPF a PUPFL                                                                           |
| dočasný            | x            | dočasný zábor ZPF a PUPFL během výstavby                                                           |
| pozitivní          | -            |                                                                                                    |
| negativní          | x            | trvalý zábor, riziko kontaminace v důsledku solení nebo v případě havárie                          |

***Vlivy záměru na půdy lze z hlediska velikosti označit jako střední, z hlediska významnosti jako velké.***

### D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

Severní část zářezu přeložky I/19 zasahuje v km 2,76 do jižní části chráněného ložiskového území netěženého ložiska cihlářských surovin 22632000 Meziříčí. Možnost průchodu okrajem chráněného ložiskového území byla projednána s Obvodním báňským úřadem pro území krajů Plzeňského a Jihočeského (dále jen „OBÚ“). Ten ve svém vyjádření (14.5.2025, čj.: SBS 23272/2025/OBÚ-06) nevyločil možnost malého zásahu do dotčeného chráněného ložiskového území. Vyjádření je uvedeno v příloze č. 12 předkládané dokumentace. Podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby stanoví OBÚ v navazujícím řízení.“

V zájmovém území a jeho blízkosti nejsou evidována žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové nestability. Realizace posuzovaného záměru si vyžádá minimální zásah do horninového prostředí.

Tabulka 36: Typy vlivů záměru na přírodní zdroje

| vliv               | výskyt vlivu | komentář                     |
|--------------------|--------------|------------------------------|
| přímý              | x            | Zásah do okrajové části ZCHÚ |
| nepřímý/sekundární | -            |                              |
| kumulativní        | -            |                              |
| přeshraniční       | -            |                              |
| krátkodobý         | -            |                              |
| střednědobý        | -            |                              |
| dlouhodobý         | x            | Zásah do okrajové části ZCHÚ |
| trvalý             | -            | Zásah do okrajové části ZCHÚ |
| dočasný            | -            |                              |
| pozitivní          | -            |                              |
| negativní          | x            | Zásah do okrajové části ZCHÚ |

***Vlivy záměru na přírodní zdroje lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako malé.***

### D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (flóru, faunu, ekosystémy)

V Příloze č. 7 je uvedeno hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb. V následující kapitole je uveden zestručněný výtah z tohoto hodnocení.

#### Vlivy na flóru

Realizace záměru přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor bude mít negativní vliv na flóru a vegetaci zájmového území. Negativním vlivem je odstranění dřevin i stávající vegetace v trase plánované přeložky a její poškození v plochách dočasného záboru během výstavby přeložky.

Během terénního průzkumu ve vegetačním období roku 2023 ani během aktualizací průzkumu provedeného od května r. 2025 do května r. 2026 nebyl ve zkoumaném území zaznamenán přirozený výskyt žádného rostlinného druhu

jmenovaného v seznamu zvláště chráněných druhů rostlin v Příloze č.II vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114 /1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádný ZCHD rostlin za posledních 10 let není ze zkoumaného koridoru evidován ani v nálezové databázi Agentury ochrany přírody a krajiny NDOP. Negativní vlivy záměru na zvláště chráněné druhy rostlin lze proto vyloučit.

Z botanického hlediska je nejcennějším biotopem malá vlhká louka v nivě Vlášnického potoka, křížená projektovanou přeložkou v km cca 2,4 – 2,65. Jedná se o biotop mimořádně druhově bohatý poskytující útočiště zvláště chráněným druhům živočichů. Při realizaci mostu nad Vlášnickým potokem doporučujeme postupovat v trase přeložky, minimalizovat zásahy do přítomné louky, louku nevyužívat k pojezdům ani skládkování materiálu.

Druhově pestrá louka se rozkládá i na konci úseku v trojúhelníku mezi současnou silnicí I/19 a cestou do Tábora navazující do ulice Kapitána Jaroše v km cca 6,7 – 7,0. Do této louky doporučujeme nedávat zařízení staveniště, materiál, techniku, ušetřit louku pojezdů mechanizace.

Celkově doporučujeme šetrný postup výstavby, skládky materiálu umisťovat jen v těsném sousedství stávající silnice nebo v území trvalého záboru a vyloučit pojezdy těžké techniky jinde než v linii trvalého, popřípadě dočasného záboru.

Dále doporučujeme zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru včetně návrhu následné péče. Vysázet minimálně dvojnásobek počtu dřevin kácených. Výsadby dát všude tam, kde to technické a bezpečnostní poměry dovolují. Do spektra dřevin navržených projektem sadových úprav doporučujeme preferovat dřeviny původní, které se v okolní krajině přirozeně vyskytují. Dále je třeba zajistit následnou údržbu realizovaných výsadeb a rekultivovaných ploch po dobu minimálně 5 let. Vyšší délka požadované péče je doporučena v souladu se Standardem péče o přírodu a krajinu – Výsadba stromů (AOPK 2013) z důvodu zvýšeného výskytu sušších period v posledních letech.

Na plochách poznamenaných výstavbou je zvýšené riziko výskytu a šíření nepůvodních a invazních druhů rostlin. Doporučujeme této problematice věnovat pozornost a nepůvodní a invazní druhy neprodleně likvidovat.

## **Vlivy na faunu**

### **Bezobratlí**

Faunu bezobratlých tvoří běžné druhy otevřené a ruderalní krajiny. Jedná se o poměrně chudá společenstva s výskytem euryektních a druhů běžných v agrocenózách. Nízký počet nalezených druhů v roce 2025 je pravděpodobně způsobený intenzivním využíváním krajiny, které homogenizuje společenstva bezobratlých. Druhově nejbohatší jsou porosty rostoucí podél menších vodních toků (např. Vlášnický nebo Raštský potok). Zde se nachází společenstva částečně lesních biotopů, lesních lemů a krajů vodních toků. Nalezené druhy jsou v krajině běžné a nevyžadují speciální péči.

Během terénního průzkumu bezobratlých provedeného během vegetační sezony v roce 2025 byl ve zkoumané trase zaznamenán výskyt sedmi zvláště chráněných druhů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, a to pěti čmeláků r. *Bombus*, mravence r. *Formica* a zlatohlávka tmavého.

Jedná se o druhy v krajině poměrně běžné a nevyžadují specifickou ochranu. Před zahájením zemních prací doporučujeme prověřit výskyt hnízd čmeláků a mravenců v záboru stavby, která by bylo nutno před zahájením zemních prací přemístit a v případě potřeby zrealizovat záchranný transfer odborně způsobilou osobou.

Realizace záměru nebude mít v případě dodržení doporučených opatření významný negativní vliv na populace zvláště chráněných druhů bezobratlých.

Poblíž místa, kde se trasa plánovaného záměru kříží s Vlásenickým potokem (49.4344861N, 14.5798928E) se nachází několik pařezených javorů. Tyto javory se vyznačují širokým kmenem ve spodní části stromu, kde se nad úroveň povrchu půdy kmen větví v tzv. polykormon. Tato forma stromu je způsobená pařením, technikou, která byla v historii běžně používána, nyní, s příchodem moderního lesnictví, se již až na pár výjimek nepoužívá. Pařezené stromy jsou biologicky velmi cenné, protože poskytují mnoho mrtvého dřeva a různých mikrostanovišť (dutiny, dřevokazné houby) pro hmyz i obratlovce. Jsou tedy biologicky i historicky velmi cenné a je vhodné uvažovat o jejich zachování či podpoření.



Obr. 30. Pařezené javory u Vlásenického potoka, umístění 49.4344861N, 14.5798928E

Tyto javory rostou ve stromořadí. Jedná se o stromy s velkou dřevní hmotou v oblasti paty kmene (viz obr.). Plánovaná trasa neprobíhá přímo skrz pozice javorů, nicméně se nachází v jejich blízkosti. Pro uvolnění prostoru pro stavební práce bude vhodné tyto stromy opět pařezit, tedy seříznout polykormon na úrovni pařezu. Tím se také zvýší vitalita stromů, pokud se jim podaří zmladit. K zásahu doporučujeme metodiku pro ořezávání stromů od Čížka a kol. (2020) a konzultace s arboristy. Odstranění či přesouvání pařezů nedoporučujeme.

### **Obratlovci**

Co se týká obratlovců, během biologických průzkumů realizovaných v letech 2023 - 2026 bylo v širším zájmovém území řešené přeložky nalezeno 21 druhů patřících mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jeden druh (luňák červený) je uveden v kategorii kriticky ohrožené, sedm druhů (skokan zelený, slepýš křehký, kavka obecná, křepelka polní, ledňáček říční, žluva hajní a vydra říční) jsou uvedeny v kategorii silně ohrožené a třináct druhů (ropucha obecná, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, koroptev polní, krkavec velký, lejsek šedý, moták pochop, rorýs obecný, slavík obecný, ůuhýk obecný, ůuhýk šedý, vlaštovka obecná, veverka obecná) v kategorii ohrožené.

Během průzkumu realizovaného v roce 2023 bylo nalezeno 17 druhů patřících mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Výskyt jedenácti druhů byl potvrzen také během aktualizací průzkumu provedeného v roce 2025/26 (ropucha obecná, skokan zelený, koroptev polní, krkavec velký, křepelka polní, moták pochop, slavík obecný, rorýs obecný, ůuhýk obecný, vlaštovka obecná, veverka obecná). Nově byl zjištěn výskyt kavky obecné, lejseka šedého a žluvy hajní. Výskyt šesti druhů v roce 2025/26 nebyl zaznamenán (slepýš křehký, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, ledňáček říční, ůuhýk šedý a vydra říční), nicméně jejich výskyt v území je pravděpodobný také v současnosti. Nově byl zaznamenán výskyt druhů luňák červený, kavka obecná, žluva hajní a lejsek šedý.

V nálezových databázích je pro období 2015 - 2026 dokumentován výskyt dalších pěti zvláště chráněných druhů, jejichž výskyt nebyl vlastním průzkumem prokázán (čáp černý, kulíšek nejmenší, moták lužní, orel mořský, raroh velký, čejka chocholátá), ale jejich výskyt nelze vyloučit.

Dalším ochranně významným druhem, jehož výskyt v území je dokumentován v nálezových databázích (NDOP, AVIF), je čejka obecná.

Pouze některé z výše uvedených druhů ale mají na řešené území přímou vazbu a mohou být realizací záměru negativně ovlivněny.

V následujícím textu jsou uvedeny vlivy záměru na jednotlivé skupiny obratlovců:

### **Obojživelníci**

Během realizovaných průzkumů byl v blízkosti trasy řešené přeložky zjištěn výskyt tří druhů obojživelníků – skokana zeleného, ropuchy obecné a skokana hnědého.

Z hlediska vlivů záměru na obojživelníky lze při a po realizaci záměru obecně očekávat především přímé negativní vlivy, které spočívají v dočasném nebo trvalém záboru ploch jejich výskytu, vyloučit nelze ani riziko usmrcení migrujících jedinců v prostoru silnice nebo staveniště. Během realizace stavby může také docházet k dočasné migraci a obsazování nových biotopů v ploše staveniště (neudržované plochy, nově vzniklé dočasné vodní plochy).

Trasa přeložky je vedena v blízkosti několika lokalit, které slouží k rozmnožování obojživelníků. Jedná se o rybníky a vodní nádrže. Rybníky v blízkosti trasy přeložky jsou zpravidla využívány k chovu ryb. V průběhu realizovaných průzkumů byla vývojová stadia obojživelníků prokázána na Podhájském rybníce, adultní jedinci pak byli zjištěni také na rybnících Na Suchých a Dražice jezírko, rybníček pod silnicí a v nivě Raštského potoka.

Realizace záměru nezpůsobí zánik žádné trvalé vodní plochy sloužící k rozmnožování obojživelníků, všechny tyto lokality se nacházejí mimo zábor přeložky, až na rybník Na Suchých, který se nachází na hranici trvalého záboru. Proto doporučujeme v místě přiblížení přeložky k rybníku „Na Suchých“ navrhnout takové technické řešení, které vyloučí zásah do rybníka a jeho břehových porostů.

V trase přeložky nelze vyloučit výskyt periodicky zaplavovaných ploch (louže, terénní deprese), které některé druhy obojživelníků využívají k rozmnožování. Tyto dočasné (příp. občasné) biotopy je nutné zmapovat především těsně před realizací záměru a následně navrhnout jejich odpovídající ochranu (např. dočasné bariéry pro migrující drobné obratlovce). V současné fázi přípravy stavby slouží především k postižení druhové diverzity v lokalitě.

V blízkosti řešené přeložky se nachází lokalita významná z hlediska výskytu a reprodukce obojživelníků. Jedná se o území vyhlášené EVL/PP Tábor – Zahrádka. Předmětem ochrany EVL je kuňka obecná, ale vyskytují se zde také populace celé řady dalších druhů obojživelníků (čolek obecný, čolek horský, čolek velký, blatnice skvrnitá, skokan hnědý, skokan ostronosý skokan krátkonohý, skokan zelený, ropucha obecná). V koncovém úseku je trasa přeložky vedena ve vzdálenosti cca 250 m od hranice EVL/PP. Jedná se o úsek vedený v trase stávající silnice I/19, novým prvkem bude rozsáhlá křižovatka u Tábora. Vzhledem k vzdálenosti přeložky není negativní ovlivnění této lokality předpokládáno.

Přeložka silnice I/19 kříží několik vodních toků (stálých i periodických), které mohou sloužit jako migrační koridory obojživelníků. Jedná se o následující vodní toky.

- km cca 1,10 – Pílský potok
- km cca 2,55 – Vlášnický potok
- km cca 2,98 – Pasecký potok
- km cca 4,15 – Raštský potok

Všechny vodní toky budou pod tělesem silnice I/19 provedeny mostními objekty, které budou upraveny tak, aby umožňovaly migrace obojživelníků (břehové lavice, bezbariérový vstup a výstup z propustku). Případné jímky, vývařiče, retenční nádrže a jiná místa pro akumulaci vody doporučujeme vybudovat tak, aby v nich nedocházelo k úhynům obojživelníků. To znamená řešit tyto prostory jako zcela

kryté nebo umožnit drobným živočichům opuštění nádrže vybudováním pásma se sklonem 1:4 – 1:6. Detailně jsou opatření popsána v kapitole *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví....*

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

Skutečný rozsah a umístění dočasných zábran doporučujeme upřesnit na základě průzkumu provedeného před realizací stavby odborně způsobilou osobou ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny. Další upřesnění bude provedeno v průběhu stavby ve spolupráci s odborně způsobilou osobou vykonávající funkci ekodozoru stavby. Dočasné bariéry vybudované primárně pro ochranu migrujících obojživelníků budou sloužit rovněž jako ochranné opatření i pro zástupce plazů a dalších drobných živočichů.

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

Z nepřímých negativních vlivů lze uvažovat hluk nebo otřesy způsobené stavební technikou a dopravou. Tento vliv bude dočasný pouze po dobu stavby a nelze v důsledku jeho působení očekávat v dotčeném území významné negativní ovlivnění jednotlivých populací obojživelníků.

#### Plazi

Během realizovaného průzkumu byl v řešeném území zjištěn výskyt slepýše křehkého, vyloučit nelze výskyt dalších relativně běžných druhů plazů (ještěrky obecné, užovky obojkové), i když jejich výskyt v území není aktuálně doložen.

Pro ochranu plazů byla navržena opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru např. zajištění migrační prostupnosti území, dočasné zábrany, které omezí drobným živočichům vstup do prostoru stavby, biologický dozor, vhodné načasování prací a možnost operativního záchranného transferu. Opatření jsou koncipována obecně, lze proto předpokládat, že budou účinná i pro další druhy živočichů s obdobnými ekologickými nároky.

Z hlediska plazů lze obecně předpokládat především přímé negativní vlivy, které spočívají v dočasném nebo trvalém záboru ploch jejich výskytu. Na druhou stranu, na nových násypech silničního tělesa může vzniknout celá řada nových vhodných biotopů, jejich negativem je však zvýšené riziko střetu plazů a projíždějících vozidel.

Důležitá je také úprava svahů a okolí komunikace tak, aby nevznikaly ekologické pastě (hladké a strmé svahy příkopů, kolmé jímky atd.).

Z nepřímých negativních vlivů lze uvažovat hluk nebo otřesy způsobené stavební technikou a dopravou. Tento vliv bude dočasný pouze po dobu stavby a nelze v důsledku jeho působení očekávat v dotčeném území významné negativní ovlivnění jednotlivých populací plazů.

### Ptáci

Během realizovaného průzkumu byl zaznamenán výskyt 64 druhů ptáků z nichž 16 druhů patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Čtyři druhy (kavka obecná, křepelka polní, ledňáček říční a žluva hajní) jsou uvedeny v kategorii silně ohrožené a jedenáct druhů (bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, koroptev polní, krkavec velký, lejsek šedý, moták pochop, rorýs obecný, slavík obecný, ťuhák obecný, ťuhák šedý, vlaštovka obecná) v kategorii ohrožené.

Výskyt dalších šesti zvláště chráněných nebo jinak ochrannářsky významných druhů ptáků je dokumentován v nálezových databázích (čáp černý, kulíšek nejmenší, moták lužní, orel mořský, raroh velký, čejka chocholátá).

Trasa přeložky kříží malé fragmenty lesních porostů v km cca 3,0 nad nivou Paseckého potoka a 4,2 nad nivou Ražského potoka. Realizace záměru vyvolá smýcení malé části lesních porostů, dojde také ke kácení dřevin rostoucích mimo les a odstraňování keřových porostů. Pro ochranu druhů vázaných na tyto biotopy (žluva hajní, lejsek šedý, slavík obecný, ťuhák obecný a ťuhák šedý) doporučujeme minimalizovat zásah do porostů křovin, minimalizovat kácení dřevin, včetně náletových a jejich odstranění provádět v mimohnízdním období ptáků (1.9.-15.3.). V nálezových databázích (NDOP, AVIF) je v blízkosti začátku úseku v lesíku Na Záhorsku dokumentován aktuální výskyt (r. 2025) kulíška nejmenšího. Zásah do této části lesního porostu ale bude minimální a pouze v bezprostřední blízkosti stávající silnice.

Také zábor polních kultur a lučních porostů bude znamenat zásah do biotopu zvláště chráněných živočichů. Za druhy potenciálně ohrožené v době provádění skryvkových prací lze považovat především druhy ptáků hnízdící na zemi. V zájmovém území byl během realizovaných průzkumů zjištěn výskyt křepelky polní, koroptve polní a bramborníčků. Dále je v nálezových databázích dokumentován také výskyt čejky chocholáté, která sice nepatří mezi druhy chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., jedná se ale o druh silně ubývající nejenom u nás, ale i jinde v Evropě, který je dle Červeného seznamu 2017 zařazen do kategorie VU – zranitelný.

Vliv na druhy na zemi hnízdících ptáků lze minimalizovat realizací skryvkových prací v období 1.9.-15.3. V případě nutnosti realizovat skryvkové práce mimo uvedené období, může být tato činnost realizována pouze po odsouhlasení ekodozorem a orgánem ochrany přírody formou zápisu do stavebního deníku.

Co se týká druhů vázaných na vodní a mokřadní prostředí byl v řešeném území zjištěn výskyt ledňáčka říčního. Pro druhy vázané na vodní toky jsou důležité parametry mostních objektů. Ty by měly mít takové parametry, aby ptáci vázaní na vodní tok mohli prolétat pod mostem. Minimální výška mostu by neměla klesnout pod 2 m, přičemž větší světlá výška mostu umožní jeho využití pro širší druhové spektrum ptáků. Vzhledem k charakteru terénu a biotopu, doporučujeme most přes Ražský potok realizovat jako vícepolový o délce podmostí cca 80 metrů se světlou

podchozí výškou 5 a více metrů. V takovém případě bude mostní objekt dobře využitelný pro migraci živočichů včetně ptáků vázaných na vodní toky.

V zájmovém území řešené přeložky byl zjištěn také výskyt druhů vázaných na blízkost lidských staveb a obydlí. Jedná se o vlaštovku obecnou a rorýse obecného. Tyto druhy využívají v současnosti ke hnízdění lidské stavby. Realizace záměru nepředpokládá demolici stavebních objektů, hnízdiště těchto druhů nebudou narušena.

Relativně malý vliv bude mít realizace záměru na druhy, které zájmové území využívají pouze k lovu/sběru potravy nebo byly zaznamenány během přeletů. Ze zjištěných druhů se to týká například luňáka červeného, krkavce velkého, motáka pochopa (dle NDOP také motáka lužního). Realizací záměru dojde k zásahu do malé části potravního teritoria. V případě druhů, které k hnízdění využívají také polní kultury (moták pochop, moták lužní), ale nelze zcela vyloučit zásah do části hnízdního biotopu.

V případně dalších druhů dravců uvedených v nálezových databázích (orel mořský, raroh velký) je jejich výskyt v území vzácný a ojedinělý, negativní ovlivnění těchto druhů lze prakticky vyloučit.

Během stavebních prací a provozu silnice budou druhy, které obývají prostor v blízkosti komunikace, rušeny hlukem a osvětlením.

Nezanedbatelné je také riziko kolizí vozidel s ptáky. Frekvence kolizí může vzrůstat v blízkosti vodních toků a domů, častější jsou srážky v otevřených biotopech než v lesích. Stromy, keře a další prvky, které přinutí ptáky přeletět výše nad silnicí, obvykle frekvenci kolizí snižují.

Negativním vlivem pozemních komunikací na ptáky je i mortalita v důsledku nárazu na průhledné (transparentní) protihlukové stěny. Protihlukové stěny doporučujeme realizovat v souladu s TP 104 (Protihlukové clony pozemních komunikací) 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 svislými černými linkami o šířce 2 mm a rozteči 30 mm. Životnost linek musí být stejná jako životnost celé výplně PHS; dříve doporučované proužky pískované na povrch výplně PHS mají kratší životnost než vlastní výplň PHS a jejich účinnost se tak v čase snižuje.

### Savci

Během realizovaných průzkumů byl zjištěn výskyt osmi druhů savců, z nichž dva druhy (vydra říční a veverka obecná) patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

K ovlivnění vydry říční může docházet zejména v prostoru křížení stavby s vodními toky, kdy může dojít k dočasnému omezení migrační propustnosti území. Po realizaci záměru budou všechny vodní toky přemostěny mostními objekty dostatečných rozměrových parametrů a přizpůsobeny pro průchod vydry říční.

V průběhu výstavby dojde k rušení jedinců. Vzhledem k jejich dostatečné mobilitě lze předpokládat dočasné opuštění staveništního koridoru. Po dokončení stavby nebude populace vydry říční vzhledem k dostatečně kapacitním mostním objektům a za předpokladu dodržení navrhovaných opatření týkajících se úpravy podmostí negativně ovlivněna.

Veverka obecná se vyskytuje na příhodných biotopech (porosty dřevin) v trase přeložky, na rušení není citlivá. Realizací záměru dojde k záboru malé části biotopu.

Drobní savci budou dočasně omezeni stavební činností při realizaci záměru, a to hlukem a pohybem osob a techniky v prostoru staveniště.

Střední a velké druhy savců mohou být realizací záměru negativně ovlivněny zejména s ohledem na jejich pohyb krajinou. Problematika migrací je řešena v následující kapitole.

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

V rámci dalších fází přípravy záměru doporučujeme aktualizovat biologický průzkum. Průzkum musí být zpracován minimálně v hlavní části vegetačního období (březen–červen), vhodnější je průzkum celoroční. Na základě výsledků aktualizovaného průzkumu poté požádat již v průběhu řízení o povolení stavby pro zjištění zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Aktualizovaný biologický průzkum v době zahájení stavby nesmí být starší 2 roky.

Před začátkem stavby pro celý její průběh dále doporučujeme zajistit biologický dozor stavby (ekodozor), který bude kontrolovat naplňování opatření navržených pro eliminaci negativních vlivů stavby na zvláště chráněné druhy.

### **Vlivy záměru na migrační propustnost území**

Dopravní stavby v krajině často vytvářejí bariéry, které brání volnému pohybu živočichů. Posuzovaná přeložka je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená se šířkou zpevnění 10,5 m. Jedná se o silnici I. třídy s návrhovou kategorií S11,5/90, délka řešeného úseku je cca 7,3 km.

Trasa řešené přeložky se ve svém počátku dotýká biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, který je vymezen jako migrační koridor.

Dle metodické příručky AOPK Doprava a ochrana fauny v České republice z roku 2020 je maximální vzdálenost 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

Na základě výše uvedeného je vzhledem k délce přeložky (7,3 km) potřeba těleso, zprůchodnit nejméně dvěma mostními objekty pro druhy kategorie B a nejméně sedmi průchody pro druhy kategorie C. Řešená přeložka nekříží biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (i když ve svém počátku se dotýká okraje migračního koridoru). Pro druhy kategorie A není proto nutné v tomto úseku navrhovat odpovídající migrační objekt. Prostupnost pro tyto druhy ale musí být řešena v rámci přípravy následujícího úseku (stavební úsek 10 Oltyně), kde dochází ke křížení migračního koridoru.

Pro zajištění migrační prostupnosti řešené přeložky je zásadní světelnost navržených průchodů, která je dána rozměrovými parametry jednotlivých mostních objektů nebo propustků.

Tabulka 37: navržené mostní objekty

| Číslo MO                         | km   | překonávaná překážka                            | navržený objekt                                                       | kategorie zvěře                                       |
|----------------------------------|------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Hlavní trasa silnice I/19</b> |      |                                                 |                                                                       |                                                       |
|                                  | 0,3  | součástí MÚK u Drhovic                          | jednopolový most, délka přemostění zhruba 18 m                        | bez migrační funkce                                   |
| MO 1                             | 1,1  | Pilský potok a místní komunikaci                | deskový, vícepolový mostní objekt.                                    | migrační potenciál pro zvěř kategorie B (a menší)     |
| MO 2                             | 2,5  | Vlásenický potok a místní komunikace            | deskový, vícepolový mostní objekt, estakáda                           | migrační potenciál pro zvěř kategorie B (a menší)     |
| MO 3                             | 3,0  | Pasecký potok                                   | přesypaný klenbový most, zde tvořen jednou klenbou o rozpětí cca 20 m | migrační potenciál pro zvěř kategorie A i B (a menší) |
| MO 4                             | 4,2  | Raštský potok                                   | přesypaný klenbový most, zde tvořen dvěma klenbami o rozpětí cca 15 m | migrační potenciál pro zvěř kategorie A i B (a menší) |
|                                  | 4,8  | křížení se silnicí                              | deskový, vícepolový, nadezd nad silnicí                               | bez migrační funkce                                   |
|                                  | 6,9  | součástí MÚK u Tábora                           | deskový, vícepolový mostní objekt                                     | bez migrační funkce                                   |
| <b>Vedlejší komunikace</b>       |      |                                                 |                                                                       |                                                       |
|                                  | 2,0  | na přeložce stávající komunikace I/19           | deskový, vícepolový mostní objekt                                     | bez migrační funkce                                   |
|                                  | 3,86 | součást přeložky silnice                        | deskový, vícepolový mostní objekt                                     | bez migrační funkce                                   |
|                                  | 5,7  | převedení místní komunikace na letiště Všechnov |                                                                       | bez migrační funkce                                   |

\* MO – migrační objekt

### MO 1 – Most přes Pilský potok a místní komunikaci, km cca 1.25

V současné fázi technického řešení je zde navržen deskový, vícepolový most menších rozměrů, parametry nejsou dosud stanoveny. Mostní objekt bude převádět silnici I/19 přes Pilský potok (Pilský potok je prvkem ÚSES lokální úrovně, LBK Drhovice) a místní komunikaci. Silnice I/19 je zde navržena v násypu o výšce až 7 m.

S ohledem na konfiguraci terénu a stav navazujících biotopů doporučujeme realizovat mostní objekt tak, aby jedno pole bylo vymezeno pouze pro migrace a umožňovalo migrace zvířat kategorie B. Migrační profil by měl využít nivu vodního toku, přičemž vlastní migrační prostor (o šířce na terénu minimálně 10 metrů a čistě podchozí výšce 4 metry) z důvodu jeho odclonění od místní komunikace vymezit přednostně na pravém břehu potoka.

Podmostí migračního profilu ponechat přirozené, nezpevněné a obecně vyloučit jakékoliv stavební úpravy. V případě nutnosti upravení koryta vodního toku, tento neprovádět napříč migračním profilem.

### MO 2 – Most přes Vlášnický potok a místní komunikaci, km cca 2.5

V současné fázi technického řešení je navržen deskový, vícepolový most (estakáda), rozměrové parametry nejsou stanoveny.

Vlášnický potok a jeho niva jsou součástí systému ÚSES lokální úrovně. Doporučujeme realizovat most jako vícepolový o délce cca 160 m. Vzhledem k tomu, že přeložka je v místě křížení vedena v násypu cca 6,9 – 8,5 m, průchozí výška v migračním profilu by neměla klesnout pod 6 m.

Most těchto parametrů bude průchodný pro druhy všech velikostních kategorií, včetně druhů kategorie A, pro tyto druhy však bude volná průchozí výška migračního profilu na krajní hodnotě.

Vodní tok i místní komunikaci doporučujeme ponechat v současné poloze a minimalizovat stavební zásahy do nivy Vlášnického potoka. V případě nutnosti úpravy vedení místní komunikace nebo vodního toku doporučujeme tyto provést kolmým způsobem k ose přeložky silnice I/19 (šikmé křížení snižuje migrační prostupnost mostního objektu).

Po obou stranách vodního toku je nutné ponechat suché nezpevněné bermy o průchozí šířce minimálně 4 m. Podmostí mimo plochu stávající komunikace ponechat přirozené, nezpevněné.

Funkčnost migračního profilu omezuje stávající využívání navazujících pozemků, které jsou při severovýchodním okraji tvořeny oplocenými pastvinami, na severozápadě a jihovýchodě pak zástavbou.

### MO 3 – Most přes Pasecký potok, km cca 3,0

Pasecký potok a jeho niva jsou součástí systému ekologické stability lokální úrovně (LBK Na Suchých a LBC Dražice). V současné fázi technického řešení je navržen přesýpaný klenbový most, s jednou klenbou o rozpětí cca 20 m. Nevýhodou přesýpaných mostů je vždy snížení výšky a prodloužení délky, což představuje významné snížení indexu otevřenosti a zhoršení světelných podmínek. Světlo v podmostí je zásadním faktorem pro migraci živočichů.

Vzhledem k charakteru terénu a biotopu, doporučujeme navržený klenbový most nahradit standardním vícepolovým mostem o délce podmostí cca 50 – 80 metrů. Vzhledem ke konfiguraci terénu a navrženého podélného profilu doporučujeme zajistit světlou podchozí výšku 7 a více metrů minimálně v polovině délky přemostění. V takovém případě bude mostní objekt dobře využitelný pro migraci živočichů všech velikostních kategorií.

Doporučujeme minimalizovat stavební zásahy do podmostí, které je nutné ponechat přirozené a nezpevněné, bez nově vložených komunikací včetně cyklostezek nebo turistických tras.

### MO 4 – Most přes Raštský potok, km cca 4,2

Raštský potok a jeho niva jsou součástí systému ekologické stability lokální úrovně v podobě lokálního biokoridoru. V současné fázi technického řešení je navržen přesýpaný klenbový most se dvěma klenbami o rozpětí cca 15 m. Stejně jako v případě předchozího mostního objektu platí, že nevýhodou přesýpaných mostů je snížení výšky a prodloužení délky, což představuje významné snížení indexu otevřenosti a zhoršení světelných podmínek.

V tomto místě doporučujeme nahradit navržený klenbový most vícepolovým mostním objektem o délce podmostí cca 80 metrů. Vzhledem ke konfiguraci terénu a navrženému podélnému profilu (výška násypu cca 5,5 – 15 m) doporučujeme realizovat most s průchozí (čistou) výškou migračního profilu minimálně 5 m. Mostní objekt tak bude průchodný pro všechny velikostní kategorie zvířat.

Doporučujeme minimalizovat stavební zásahy do podmostí, které je nutné ponechat přirozené a nezpevněné, bez nově vložených komunikací včetně cyklostezek nebo turistických tras.

### **Celkové shrnutí navržených mostních objektů přeložky silnice I/19 z hlediska jejich průchodnosti pro jednotlivé kategorie migrujících živočichů**

Dle metodické příručky AOPK Doprava a ochrana fauny v České republice z roku 2020 je potřeba těleso silnice opatřit nejméně dvěma mostními objekty pro střední druhy savců (kategorie B) a nejméně sedmi průchody pro druhy kategorie C. Pro druhy kategorie A není nutné v tomto úseku navrhovat odpovídající migrační objekty (nekříží migrační koridor).

Ačkoliv není pro druhy kategorie A nutné v tomto úseku navrhovat odpovídající migrační objekty, vzhledem ke konfiguraci terénu a výškovému řešení stavby lze v trase přeložky silnice I/19 realizovat až tři mostní objekty (MO2 – MO4) a zajistit bezpečnou průchodnost silnice pro živočichy všech velikostních kategorií. Podmínkou je dodržení výše uvedených podmínek, především pak minimální světlé výšky podmostí 5 metrů. Omezujícím faktorem pro migrační prostupnost mostních objektů velkých zvířat (kategorie A a B) je způsob využití navazujících pozemků (zástavba, zaplacení pastvin). Tuto problematiku je však nutné řešit v rámci územního plánování.

Prostupnost posuzované přeložky silnice I/19 pro druhy kategorie B bude, v případě akceptace navržených opatření a úpravy technického řešení mostních objektů, zajištěna čtyřmi mostními objekty (MO1 – MO4). Požadavek dle výše zmíněné metodiky na tři průchody bude splněn. Co se týká migrační prostupnosti pro druhy kategorie C budou v případě akceptace navržených opatření všechny čtyři migrační objekty (MO1 – MO4) dostatečně průchodné. Na základě výše zmíněné metodiky je požadováno nejméně sedm průchodů. V současné fázi technického řešení nebylo řešeno odvodnění komunikace, proto nejsou ani navrženy žádné propustky pod přeložkou silnice I/19. Co se týká druhů kategorie D (obojživelníci), budou všechny vodní toky (migrační koridory) zprostupněny mostními objekty odpovídajících parametrů a přizpůsobených pro migrace obojživelníků. Podmínkou je dodržení podmínek uvedených v kapitole *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví....*

V další fázi přípravy záměru doporučujeme umístění dvou suchých propustků pod přeložkou silnice I/19 v km 4,20 – 7,2, které umožní migraci drobných živočichů. Trubní propustky jsou z hlediska migrací obecně nevhodné, nicméně drobní savci jsou schopni je do určité míry využívat, ale pouze za předpokladu, že se jedná o suché propustky s plynulým napojením na vstupu a výstupu a za předpokladu určité světlosti (DN 600 a širší). Pro migrace jsou jednoznačně vhodnější instalace rámových propustků, které při vhodném vnitřním řešení (jednostranná berma o šířce min. 90 cm, umístění bermy nad trvalou hladinou vody toku, hliněný povrch bermy, napojení bermy na navazující biotopy atd.) umožňují i převádění trvalých vodních toků.

Z důvodu zajištění migrační prostupnosti komunikace doporučujeme instalovat svodidla v celé délce přeložky pouze v nezbytné míře.

Obecná opatření pro řešení podmostí v migračních profilech a propustků nové přeložky obsahuje kapitola *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví....*

Po uvedení přeložky silnice do provozu doporučujeme provést kontrolní celoroční biologický průzkum, který prověří výskyt zvláště chráněných druhů zjištěných před realizací záměru a ověří účinnost provedených opatření. Monitoring bude zaměřen zejména na migrační průchodnost a mortalitu živočichů na silnici. Na základě výsledků mohou být navržena doplňující ochranná opatření. Po odeznění vlivů

výstavby doporučujeme průzkum za další tři roky zopakovat, případně kontrolní průzkum provádět kontinuálně po dobu tří let od uvedení přeložky do provozu.

#### Světelné rušení

S osvětlením silnice v noční době se nepočítá. Rušivým vlivem budou světlomety projíždějících vozidel. Ovlivnění mohou být živočichové s noční aktivitou např. vydra říční. Působení na migrující jedince lze hodnotit jako nevýznamné.

### **Vlivy na ekosystémy**

Posuzovaná přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor prochází zemědělskou krajinou člověkem intenzivně využívanou. Stavba silnice v nové stopě bude mít negativní vliv na všechny křížené ekosystémy. Dojde k likvidaci veškeré vegetace v trase a negativně budou ovlivněny i přilehlé plochy. Stávající fungující ekosystémy budou realizací nové silnice rozděleny. Cennější ekosystémy jsou součástí obecné ochrany přírody a krajiny (ÚSES, VKP). Zvláště chráněná území nebudou realizací přeložky dotčena. Vlivy realizace stavby na tyto ekosystémy jsou podrobněji vyhodnoceny v následující kapitole *D.1.7. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce*.

#### Vlivy na lesní porosty

V km cca 3,0 a 4,2 přeložka zasahuje do drobných lesních porostů nad nivou Paseckého a Raštského potoka. Smýceno bude cca 0,5 ha lesa hospodářského.

Svahy nad toky mají zvýšené riziko vodní eroze. Přítomné lesní porosty mají v místě vysokou půdoochrannou funkci. Doporučujeme věnovat eroznímu ohrožení pozornost, a to již během realizace stavby.

Lesní porosty a veškeré dřeviny by měly být smýceny a káceny pouze v nezbytné míře.

Tabulka 38: Typy vlivů záměru na faunu, flóru a ekosystémy

| <b>vliv</b>        | <b>výskyt vlivu</b> | <b>komentář</b>                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| přímý              | x                   | zásah do biotopů zvláště chráněných druhů<br>odstranění stromů, keřů a travobylinného porostu<br>rušení živočichů hlukem<br>snížení prostupnosti území pro migrující živočichy                                                       |
| nepřímý/sekundární | x                   | riziko šíření nepůvodních druhů do krajiny                                                                                                                                                                                           |
| kumulativní        | x                   | snížení prostupnosti území pro migrující živočichy                                                                                                                                                                                   |
| přeshraniční       | -                   |                                                                                                                                                                                                                                      |
| krátkodobý         | x                   | riziko ovlivnění okolních cenných biotopů během výstavby,<br>rušení živočichů během realizace, riziko poškození dřevin<br>v blízkosti staveniště a příjezdových tras, riziko náhodného<br>usmrcení drobných živočichů během výstavby |
| střednědobý        | -                   |                                                                                                                                                                                                                                      |
| dlouhodobý         | x                   | riziko srážky s živočichy, rušení živočichů hlukem z provozu<br>komunikace                                                                                                                                                           |
| trvalý             | x                   | zastavění plochy<br>odstranění dřevin<br>omezení migrací v krajině                                                                                                                                                                   |

| vliv      | výskyt vlivu | komentář                         |
|-----------|--------------|----------------------------------|
| dočasný   | x            | rušení živočichů během realizace |
| pozitivní | -            |                                  |
| negativní | x            | viz výše                         |

***Vlivy záměru na biologickou rozmanitost lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako střední.***

#### **D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

##### Vlivy na krajinu (krajinný ráz)

Každá silnice ovlivňuje okolní krajinu a její ráz. Krajinný ráz ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. tvoří dotčené krajinné prostory (DoKP) ovlivněné liniovou stavbou. V řešeném území byl vymezen jeden DoKP zahrnující okolí silnice I/19 v úseku Drhovice - Všechov.

Realizace komunikace I. třídy není bez vlivu na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Z hlediska únosnosti lze vyhodnotit záměr přeložky silnice I/19 jako záměr se středně silným zásahem na dílčí zákonná kritéria. Projev ovlivnění vztahů v krajině tímto záměrem bude regionální.

Umístěním záměru nedojde k významnému ovlivnění hlavních vizuálních charakteristik krajinného rázu. Záměr se nebude v rámci krajinného celku významněji uplatňovat na horizontech ani v panoramaticky exponovaných plochách. K začlenění komunikace do krajiny doporučujeme realizovat stromové výsadby kolem silnice.

##### Vliv na přírodní hodnoty

Navrhovaný záměr bude mít až středně silný vliv na přírodní charakteristiky krajinného rázu v DoKP. Přeložka je převážně vedena po zemědělské půdě, kříží 4 vodní toky s doprovodnou vegetací včetně drobných lesních porostů. Vodní toky budou přemostěny, lesní porosty v trase vykáceny. Vliv na vodní toky a lesní porosty byl proto vyhodnocen jako středně silný. Přeložka je vedena po okraji rybníka „Na Suchých“. Pro ochranu rybníka zde bude realizována opěrná zeď. Vliv na rybník je proto hodnocen jako slabý. Slabý zásah bude mít dále realizace přeložky na zemědělský charakter krajiny a dřeviny kolem cest, které budou v trase přeložky vykáceny. Za vykácené dřeviny je nezbytné realizovat nové výsadby. Biotopy v místě stavby jsou jak přírodního charakteru, tak silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem. Přeložka nezasahuje přímo do cenných přírodních stanovišť. Stavba je umístěna mimo zvláště chráněná území, nejbližší PP/EVL Tábor – Zahrádka nebude realizací přeložky ovlivněna.

##### Vliv na kulturní a historické hodnoty

Na pozitivní kulturně historické znaky (památkově chráněné objekty, drobné sakrální stavby) nebude mít realizace přeložky vliv. Záměr přináší do krajiny výrazný antropogenní prvek. Výstavba silnice I. třídy se bude podílet na již v současné době

existujícím negativním vlivu dopravních staveb na krajinný ráz a tento vliv bude s ohledem na významnost komunikace středně silný. Nová komunikace mostním objektem překlene údolí Vlášnického potoka v blízkosti chatové osady. Obyvatelé chatové osady pocítí navýšení hluku. Vliv byl hodnocen jako středně silný. Celkově je vliv na kulturní a historické charakteristiky hodnocen jako slabý.

#### Vlivy na estetické hodnoty

Nová dvoupruhová komunikace se svými násypy, zářezy, mostními objekty bude poměrně významným novým antropogenním prvkem v krajině. Zejména může ovlivnit díky MÚK Tábor pohledy od Všechnova na Tábor. Vliv byl vyhodnocen jako středně silný. Panorama Dražic nebude významně ovlivněno, přeložka je vedena v prostoru mezi Drhovici a Dražicemi v zářezu. Záměr, kterým je velká dopravní liniová stavba, bude prohlubovat technicistní znaky krajinného rázu. Tyto znaky obecně většinou vnímáme jako neestetické, negativní.

Navržená přeložka významně neovlivní dálkové pohledy, bude se projevovat zejména v pohledech blízkých. Na menším projevu komunikace v krajinném rázu se projeví skutečnost, že se jedná o umístění dvoupruhové komunikace v ploché pahorkatině. Komunikace nebude umístěna na vysokých násypech (velikost násypů bude max 5 m), nebude překonávat velká rozlehlá údolí.

#### Vliv na významné krajinné prvky

Významné krajinné prvky jsou v lokalitě zastoupeny vodními toky a jejich nivami, rybníky a lesními porosty. Přeložka bude mostními objekty křížit 4 vodní toky: Pílský, Vlášnický, Pasecký a Raštský, dotýká se rybníku „Na Suchých“. Vykáceny budou lesní porosty na svazích nad toky. Vliv byl vyhodnocen jako středně silný.

#### Vliv na zvláště chráněné území

Záměr není v kontaktu se žádným zvláště chráněným územím. Nejbližším zvláště chráněným územím je cca 250 m vzdálená PP/EVL Tábor – Zahrádky. Možné ovlivnění z hlediska průniku znečištěných vod do PP je vyloučeno požadovaným technickým řešením. Z hlediska krajinného rázu nebude PP/EVL ovlivněna (žádný vliv).

#### Vliv na kulturní dominanty krajiny

Za lokální kulturní dominantu lze považovat kostel sv. Jana Křtitele v Dražicích. S ostatní zástavbou drobného sídla vytváří charakteristickou siluetu, která je zřetelná ze stávající silnice I/19 při příjezdu od Drhovic. Stávající komunikaci bude přeložka v daném místě překonávat podjezdem v zářezu, pohledy na siluetu Dražic budou ovlivněny slabě. Hlavním kulturním rysem krajiny je její zemědělský charakter a ten nebude realizací přeložky ovlivněn.

#### Vliv na harmonické měřítko krajiny

Záměr významně nezmění charakter prostoru a dílčí krajinné scény. Přeložka nebude představovat novou dominantu krajiny, neovlivní měřítko krajiny, které je dáno rozsáhlými poli a drobnými sídly. Celkově se bude záměr uplatňovat díky svému charakteru a vedení v mírných násypech a zářezích poměrně málo a nebude se významněji podílet na dálkových pohledech, změní jen blízkou krajinnou scénu. Harmonické měřítko krajiny bude ovlivněno pouze slabě.

Vliv na harmonické vztahy v krajině

Vztahy v krajině jsou předurčeny kulturním a historickým vývojem v lokalitě. Realizací záměru budou navýšeny zpevněné plochy, silnice vnese do prostoru novou širokou antropogenní linii. V krajinné scéně se přeložka uplatní především v bližších pohledech, v dálkových méně. V současné době je krajinná scéna významně ovlivněna mírně zvlněným reliéfem Tábořské pahorkatiny a způsobem využití krajiny, kde převládá zemědělství. Krajinnou mozaiku tvoří rozsáhlá pole rozdělená menšími toky směřujícími ze severu k jihu a drobná sídla. Důležité je dopravní spojení na město Tábor. Záměr tyto charakteristiky významně neovlivní, resp. ovlivnění harmonických vztahů v krajině bylo vyhodnoceno jako slabé.

Tabulka 39: Shrnutí vlivů na zákonná kritéria krajinného rázu

| <b>Zákonná kritéria</b>                   | <b>intenzita vlivu</b> |
|-------------------------------------------|------------------------|
| zásah do přírodních hodnot                | středně silný          |
| zásah do kulturních a historických hodnot | slabý                  |
| zásah do estetických hodnot               | slabý                  |
| zásah do VKP                              | středně silný          |
| zásah do ZCHÚ                             | žádný                  |
| zásah do kulturních dominant              | slabý                  |
| zásah do harmonického měřítka             | slabý                  |
| zásah do harmonických vztahů              | slabý                  |

Použitá stupnice vlivu záměru:

- žádný
- slabý
- středně silný
- silný
- velmi silný

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že navrhovaná přeložka silnice I/19 Drhovice - Tábor zasáhne do zákonných kritérií ochrany krajinného rázu poměrně slabě. Jako středně silný zásah jsou hodnoceny pouze dva aspekty, a to zásah do přírodních hodnot a zásah významných krajinných prvků.

Stavba je umístěna mimo zvláště chráněná území, nejbližší PP/EVL Tábor – Zahrádka nebude realizací přeložky ovlivněna.

Zásah na ostatní kritéria krajinného rázu byl vyhodnocen jako slabý. Navrhovaný záměr nezasáhne významněji do cenných hodnot a zákonných kritérií krajinného rázu.

Navrženy jsou dvě varianty napojení přeložky u Drhovic – varianta mimoúrovňové křižovatky a varianta okružní křižovatky. Z hlediska vlivů na krajinný ráz a promítnutí silnice do krajinné scény je vhodnější varianta prostorově úspornější a to varianta okružní. Rozdíly jsou ale malé, zásahy do zákonných kritérií ochrany krajinného rázu budou shodné. Křižovatka se nachází v prostoru, který není pohledově příliš exponován. Je umístěna na mírném svahu Velké hory (520 m n.m.), pohledově bude patrná zejména od obce Drhovice.

Celkově lze konstatovat, že výstavba přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor představuje únosný zásah do krajinného rázu.

Vlivy na ÚSES, zvláště chráněná území, VKP, EVL, ptačí oblasti a památné stromy

Přeložka silnice I/19 nezasahuje do prvků nadregionálního a regionálního ÚSES. Kříží ÚSES lokální úrovně, který je vymezen podél přítomných vodních toků.

V km cca 1,1 kříží přeložka LBK Pilský potok. Pilský potok bude přemostěn mostním objektem společně s místní komunikací. Doporučujeme mostní objekt navrhnout tak, aby jedno pole bylo vymezeno pouze pro migrace zvířat kategorie B. Migrační profil by měl využít nivu vodního toku, přičemž vlastní migrační prostor (o šířce na terénu minimálně 10 metrů a čisté podchozí výšce 4 metry) je doporučeno z důvodu jeho odclonění od místní komunikace vymezit přednostně na pravém břehu potoka.

V km cca 2,5 kříží přeložka LBK Vlášnický potok. Vlášnický potok bude přemostěn mostním objektem společně s místní komunikací. Doporučujeme realizovat přemostění v podobě vícepolového mostu o délce podmostí cca 160 m. Průchozí výška v migračním profilu by neměla klesnout pod 6 m.

V km cca 3,0 kříží přeložka LBK Pasecký potok a zasahuje na LBC, které pokrývá rybník na Paseckém potoce a jeho okolí. LBK a LBC bude přemostěno vícepolovým mostem. Doporučená délka podmostí je cca 50 – 80 m se světlou podchozí výškou 7 a více metrů minimálně v polovině délky přemostění. Most bude nezbytné doplnit o opěrnou stěnu eliminující zásah do okolí rybníka.

V km cca 4,15 kříží přeložka LBK Rašský potok. Zde je doporučeno nahradit navržený klenbový most vícepolovým mostním objektem o délce podmostí cca 80 metrů se světlou podchozí výškou 5 a více metrů.

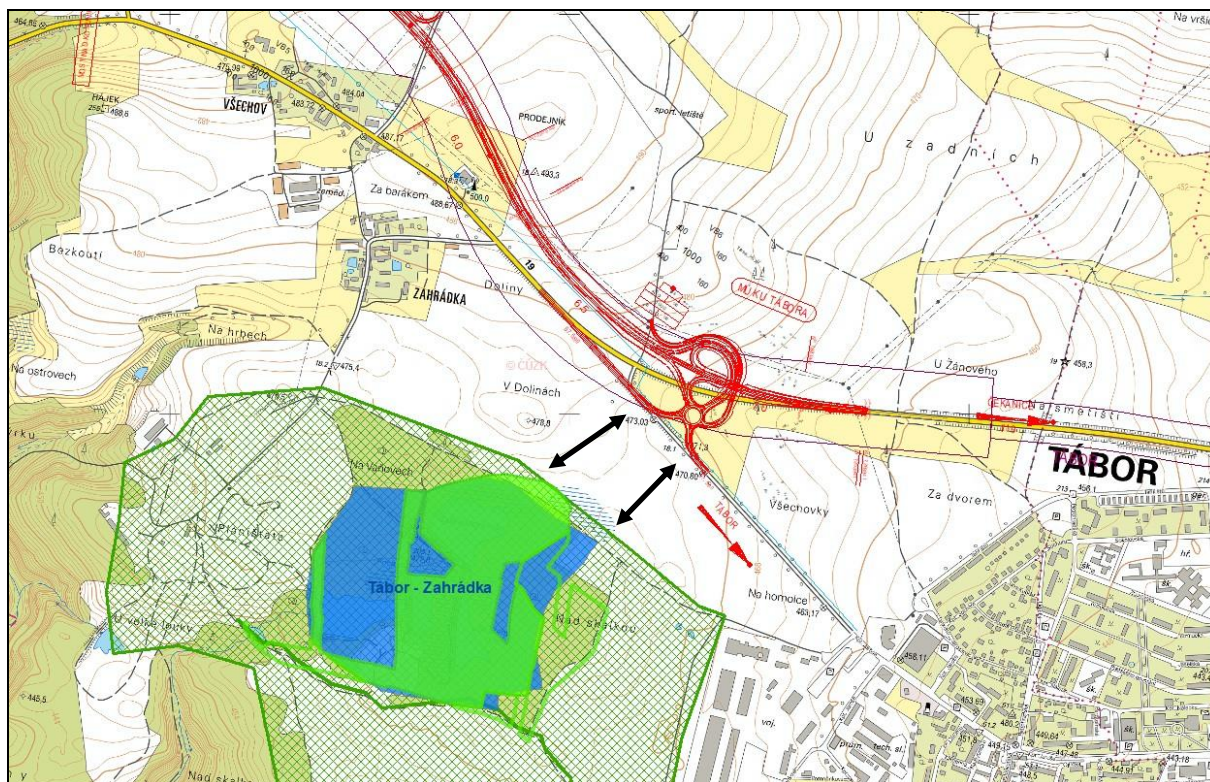
Navržená přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor se dotýká vymezeného lokálního ÚSES. Funkčnost biokoridorů by neměla být při respektování opatření z hodnocení dle §67 významně ovlivněna. Ekologický migrační potenciál je podrobněji popsán v kapitole *D.1.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (flóru, faunu, ekosystémy)*, kde je vliv na migrační průchodnost krajiny vyhodnocen jako akceptovatelný při dodržení navržených opatření.

EVL Tábor – Zahrádka se nachází cca 250 m jihozápadně konečného úseku přeložky I/19 Drhovice – Tábor. V daném místě je také vymezena přírodní památka (PP) Tábor – Zahrádka a lokalita zvláště chráněných druhů s národním významem (LZCHD). Na přeložce je v km cca 7,0 navržena mimoúrovňová křižovatka. MÚK napojuje silnici III/1912 ve směru od města Tábor.

Pro ochranu zvláště chráněných druhů a jejich biotopů a minimalizace negativních vlivů přeložky na ZCHÚ a EVL Tábor – Zahrádka doporučujeme zpracovat studii odvodnění přeložky, která bude respektovat následující požadavky.

- Odvodnění MÚK Tábor bude provedeno způsobem vylučující možné ovlivnění EVL/PP Tábor Zahrádky.
- Splachové vody z komunikace a MÚK Tábor budou svedeny východně silnice III/1912.

- Východně stávající komunikace III/1912 bude také umístěno zařízení pro záchyt ropných látek.
- Plochy pro zařízení staveniště a dočasné deponie nebudou vymezeny v území mezi EVL/PP Tábor - Zahrádka a stávajícími silnicemi I/19 a III/1912 (viz. následující obrázek).



Obr. 31. Vymezení prostoru, do kterého nebude svedeno odvodnění MUK a nebudou umístovány plochy pro zařízení staveniště (černé šipky)

Trasa posuzované přeložky nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku, zasahuje do významných krajinných prvků ze zákona „vodní tok“, „údolní niva“ a „lesy“:

1. V km cca 1,1 přeložka mostním objektem kříží Pilský potok a jeho nivu.
2. V km cca 2,6 přeložka kříží mostním objektem Vlášensický potok a jeho nivu. Kolem Vlášenského potoka je vymezeno záplavové území Q100.
3. V km cca 3,0 přeložka kříží mostním objektem Pasecký potok a jeho nivu a dotýká se místního rybníka. Pro ochranu rybníka bude realizována opěrná stěna eliminující zásah do okolí rybníka.
4. V km cca 4,2 přeložka kříží mostním objektem Ražský potok.

Zásadními opatření pro minimalizaci vlivů na tyto VKP je vyloučit případně minimalizovat zásahy do nich, neumisťovat v nich stavební dvory, deponie stavebních materiálů, zeminy, ochránit jejich prostředí před znečištěním. V kapitole D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci,

vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedena příslušná konkrétní opatření jak pro období realizace tak provozu.

V km cca 3,0 a 4,2 přeložka zasahuje do drobných lesních porostů nad nivou Paseckého a Ražského potoka. Smýceno bude cca 0,5 ha lesa hospodářského. Lesní porosty a veškeré dřeviny by měly být smýceny a káceny pouze v nezbytné míře.

Funkčnost dotčených krajinných prvků nebude při uplatnění navržených opatření významně negativně ovlivněna.

Tabulka 40: Typy vlivů záměru na krajinu a její ekologické funkce

| vliv               | výskyt vlivu | komentář                                                                                                                                                                  |
|--------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| přímý              | x            | lokálně a pohledově výrazný liniový prvek v krajině<br>smýcení lesních porostů<br>zásah do niv vodních toků<br>kácení mimolesních dřevin                                  |
| nepřímý/sekundární | -            |                                                                                                                                                                           |
| kumulativní        | x            | navýšení technicistních prvků v území                                                                                                                                     |
| přeshraniční       | -            |                                                                                                                                                                           |
| krátkodobý         | x            | realizace např. dočasných komunikací, dočasné zábory, riziko havárií při výstavbě                                                                                         |
| střednědobý        | -            |                                                                                                                                                                           |
| dlouhodobý         | x            | lokálně a pohledově výrazný liniový prvek v krajině                                                                                                                       |
| trvalý             | x            | lokálně a pohledově výrazný liniový prvek v krajině, zásah do VKP vodní tok a niva, smýcení lesních porostů                                                               |
| dočasný            | x            | realizace dočasných komunikací, dočasné zábory, riziko havárií při výstavbě                                                                                               |
| pozitivní          | -            |                                                                                                                                                                           |
| negativní          | x            | linie silnice naruší některé přírodní vazby v krajině<br>mýcení lesních porostů,<br>únik znečišťujících látek do vodních toků v případě havárie<br>kácení dřevin nebo VKP |

***Vlivy záměru na krajinu a její ekologické funkce lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako střední.***

#### **D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Realizací posuzovaného záměru nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky. Stavba si nevyžádá žádné demolice obytných nebo rekreačních objektů.

Přeložka nezasahuje na ÚAN I. kategorie nebo II. kategorie, přesto nelze vyloučit přítomnost archeologických nálezů v trase přeložky. Pokud budou během prací zjištěny nepředvídané archeologické nálezy, je stavebník povinen neprodleně oznámit tyto nálezy příslušnému orgánu státní památkové péče a učinit nezbytná opatření k tomu, aby nálezy nebyly poškozeny nebo zničeny, tzn. práce na místě nálezů přerušit.

Vliv vibrací na životnost objektů v blízkosti posuzované silnice lze orientačně vyhodnotit metodikou publikovanou v práci „*Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace*“ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988). Dle této metodiky je počítáno snížení životnosti u objektů stojících do vzdálenosti 50 m od komunikace. Výsledkem je veličina „*kód snížení životnosti*“, nabývající hodnot 1 - 9 (1 = životnost nezměněna, 9 = životnost snížena o 50%).

Z tohoto pohledu je potenciálně problematickým úsekem průchod posuzované silnice v blízkosti objektů, a to především obytných objektů, kdy nelze vyloučit, že objekty budou stát blíže než 50 metrů od hrany tělesa silnice. Nelze proto vyloučit, že jejich životnost může být kvůli vibracím provozu snížena.

Posuzovaný záměr je veden převážně extravilánem. K obytné zástavbě Drhovic se přibližuje na začátku trasy a v km cca 0,8, k zástavbě obce Meziříčí a k rekreační zástavbě podél Vlášnického potoka v km cca 2,6. Ohledně působení vibrací doporučujeme před zahájením stavby a po uvedení přeložky silnice do provozu provést pasportizaci stávajících objektů v blízkosti přeložky, v případě zjištění změn v technickém stavu budov realizovat nápravná opatření.

Za pozitivní vliv lze považovat odvedení tranzitní dopravy z center obcí, kde v důsledku zklidnění dopravy budou vibrací nižší a lze tak očekávat pozitivní dopad na životnost přilehlých objektů.

Tabulka 41: Typy vlivů záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví

| vliv               | výskyt vlivu | komentář                                                 |
|--------------------|--------------|----------------------------------------------------------|
| přímý              | x            | působení vibrací na blízké objekty                       |
| nepřímý/sekundární | -            |                                                          |
| kumulativní        | -            |                                                          |
| přeshraniční       | -            |                                                          |
| krátkodobý         | -            |                                                          |
| střednědobý        | -            |                                                          |
| dlouhodobý         | x            | působení vibrací na blízké objekty                       |
| trvalý             | x            | působení vibrací na blízké objekty                       |
| dočasný            | -            |                                                          |
| pozitivní          | x            | v případě odkrytí dosud neznámých archeologických nálezů |
| negativní          | x            | působení vibrací na blízké objekty                       |

***Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví lze z hlediska velikosti a významnosti jako malé.***

#### D.1.10. Kumulativní vlivy

Kumulativní vlivy lze definovat následujícím způsobem:

*Kumulativní (hromadný) vliv* je dán součtem 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 předložené dokumentaci EIA hodnotíme kumulativní vlivy záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ s ostatními navrhovanými záměry v území a se stávajícími záměry v území. Kumulativní vlivy mohou nastávat především u stávajících nebo navrhovaných záměrů, u kterých nastává územní střet, případně které se nacházejí v blízkosti řešeného záměru.

Za navrhované záměry považujeme všechny záměry vymezené v územních plánech dotčených obcí, v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje v aktuálním znění a dále záměry posuzované dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mohou mít kumulativní vlivy s navrhovaným záměrem. Tyto záměry jsme vyhledali v informačním systému EIA Ministerstva životního prostředí. Žádný záměr, který podléhá posouzení dle uvedeného zákona a který se nachází v blízkosti posuzovaného záměru v informačním systému EIA nalezen nebyl.

#### *Vlivy během výstavby*

V období výstavby přeložky lze o kumulativních vlivech uvažovat z hlediska navýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek z dopravy a stavebních mechanismů (včetně sekundární prašnosti) v případě časového a místního souběhu s jiným záměrem. V následující tabulce je uveden přehled záměrů, které jsou v blízkosti navrženého záměru. V případě, že dojde k časovému a místnímu souběhu výstavby přeložky s jiným záměrem budou v rámci Zásad organizace výstavby řešena případná opatření pro minimalizaci hluku z výstavby, popř. omezení prašnosti, a to hlavně s ohledem na objekty určené k bydlení.

#### *Vlivy během provozu*

Doprava na přeložce bude zdrojem hluku a emisí. Přeložka bude novou dominantou v krajině a bude migrační bariérou. Možné kumulativní vlivy mohou nastat se záměry, které jsou uvedeny v následujícím přehledu.

Tabulka 42: Přehled záměrů s možnými kumulativními vlivy

| <b>Záměr</b>                               | <b>Popis</b>                                                                                                                   | <b>Komentář</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Vyhodnocení</b>                                                                   |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Stávající silniční síť včetně silnice I/19 | Jedná se o navazující silniční síť včetně silnice I/19, která bude prakticky v celé délce zachována.                           | Kumulativní vlivy mohou nastat v oblasti vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž), půdu (zábory), vody (navýšení zpevněných ploch snižuje retenční schopnost krajiny), faunu (migrace), krajinný ráz (navýšení technicistních prvků v území). Kumulativní vlivy působí již v současnosti a jsou předmětem standardního hodnocení vlivů na životní prostředí. | Nebyly identifikovány významné kumulativní vlivy.                                    |
| Rozvojové plochy dle ÚP dotčených obcí     | Jedná se o plochy pro bydlení, smíšené obytné (Drhovice – BV9, SV2, SV6, Dražice – Z8 až Z15, Tábor – Z.57, Z.59, Z.61, Z.62), | Kumulativní vlivy mohou nastat v oblasti vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž), půdu (zábory), vody (navýšení zpevněných ploch snižuje retenční schopnost krajiny), krajinný ráz                                                                                                                                                                          | Potenciálně významné kumulativní vlivy lze očekávat u plánovaných záměrů na krajinný |

|  |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                               |                                                                                      |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|  | drobná výroba (Drhovice VD1, občanské vybavení komerční (Tábor – Z.167, Z.169), výroba a skladování (Tábor – Z.71 (plocha pro FVE)) | (navýšení technicistních prvků v území). Snížení negativních vlivů bude nezbytné řešit při přípravě konkrétních projektů v územním a stavebním řízení případně v procesu EIA. | ráz. Významné negativní vlivy na ostatní složky životního prostředí nepředpokládáme. |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|

Kumulativní vlivy působí již v současnosti a jsou předmětem standardního hodnocení vlivů na životní prostředí. Možné další kumulace jsou zejména s novými záměry v území.

Rozsah případných kumulativních vlivů s novými záměry nelze v současné době stanovit. Dotčené obce mají vymezeny v územních plánech zejména plochy pro bydlení případně pro drobnou výrobu. U těchto záměrů lze významné kumulativní vlivy vyloučit. Dosah vlivů lze předpokládat spíše lokální.

#### Vlivy na krajinný ráz

V ÚP jednotlivých obcí jsou vymezeny plochy pro jejich rozvoj, kde lze očekávat i realizaci záměrů s možnými kumulativními negativními vlivy na krajinný ráz. Posouzení kumulativních vlivů plánovaných záměrů je velmi obtížné, protože v současné době neznáme jejich podobu a rozsah (např. plocha pro FVE u Tábora). Lze konstatovat, že realizace plánovaných záměrů se bude podílet zejména na snížení přírodní a estetické hodnoty krajinného rázu. Kumulativní vliv může být významný (silný) zejména na okraji města Tábor, kde bude umístěna MÚK a Tábor má v její blízkosti vymezeny plochy pro FVE. Je proto nezbytné věnovat zvýšenou pozornost podobě plánovaných staveb, snižovat negativní vlivy na krajinný ráz při přípravě konkrétních projektů v povolenacích řízeních případně v procesu EIA (např. omezenou výškou staveb, snižováním objemu staveb, navýšení ploch zeleně, členění zastavěných ploch na menší apod.).

Z hlediska snížení potenciálních negativních vlivů na krajinný ráz doporučujeme věnovat pozornost ozelenění přeložky s důrazem na oblast MÚK Tábor.

#### Vlivy na průchodnost krajiny (migraci)

Obecně liniové stavby dopravní infrastruktury jako jsou silnice a železnice vedené v souběhu zvyšují celkový bariérový účinek. Nová přeložka bude vést paralelně se stávající silnicí I/19, která bude po spuštění provozu přeložky zachována.

V současnosti není silnice I/19 v řešeném úseku zprůchodněna žádným větším mostním objektem, který by umožňoval bezpečnou migraci zvěře velikostní kategorie A a B, většina zvířat překonává stávající silnici vrchem. Trasa stávající silnice je v současnosti částečně prostupná pouze pro menší druhy živočichů velikostní kategorie C a D, a to formou několika mostních objektů a propustků menších rozměrů.

Obecným řešením pro snížení kumulativního efektu je realizace propustků odpovídajících rozměrů pod tělesem souběžné komunikace navazujících na propustky pod stávající silnicí. Nová přeložka přechází výše zmíněné potoky mostními objekty, které budou v případě realizace navržených opatření průchodné minimálně pro velikostní kategorii zvířat B.

Negativní kumulativní vlivy na migrační prostupnost území se realizací přeložky prohloubí, nicméně migrační prostupy pod přeložkou jsou navrženy tak, aby kumulativní efekt minimalizovaly.

#### Vlivy na hlukovou situaci, půdu, vody

Snížení negativních vlivů plánovaných záměrů s možnými kumulativními vlivy na hlukovou situaci, půdu a vodu nelze v současné době stanovit, bude nezbytné je řešit při přípravě konkrétních projektů v povolovacích řízeních případně v procesu EIA.

***Kumulativní vlivy záměru lze z hlediska velikosti hodnotit jako střední a z hlediska významnosti jako malé až střední.***

## **D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích**

Silniční stavby patří mezi aktivity s poměrně jednoznačnými a dobře známými riziky bezpečnosti provozu.

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním Zásad organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami staveniště. V případě úniku ropných látek postupovat podle Havarijního plánu, zamezit šíření ropného znečištění v povrchových vodách a zajistit odpovídající dekontaminaci zasažené půdy, podzemní vody a geologického podloží. Opatření k minimalizaci rizika jsou uvedena v kapitole *D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí ....*

Únikem ropných látek by mohly být ohroženy zdroje pitné vody. Rozsáhlá kontaminace zdrojů by měla za následek nutnost jejich odstavení, kontaminace povrchových vod většího rozsahu by znamenala destrukci ekosystému postiženého vodního toku.

Při provozu na silnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku pohonných hmot (ropných látek). Kritická by mohla být havárie vozidla převážejícího určité nebezpečné látky (ropné látky, některé chemikálie, odpady, radioaktivní látky). Vylití těchto látek a následná kontaminace povrchových a podzemních vod může ohrozit zdroje pitné vody, biotu a ekologickou stabilitu vodních ekosystémů. Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

### D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Vlivy realizace a provozu posuzovaného záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ na jednotlivé složky životního prostředí byly vyhodnoceny v kapitole D.I. *Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru...* U každé posuzované složky životního prostředí byly vyhodnoceny typy vlivů záměru na danou složku a vlivy byly vyhodnoceny z hlediska jejich velikosti a významnosti. Souhrnné výsledky hodnocení jsou prezentovány v následujících tabulkách:

Tabulka 43: Souhrnná tabulka typů vlivů záměru na jednotlivé posuzované složky životního prostředí:

| hodnocené složky ŽP                         | charakteristika vlivů |         |             |              |            |             |            |        |         |           |           |
|---------------------------------------------|-----------------------|---------|-------------|--------------|------------|-------------|------------|--------|---------|-----------|-----------|
|                                             | přímé                 | nepřímé | kumulativní | přeshraniční | krátkodobé | střednědobé | dlouhodobé | trvalé | dočasné | pozitivní | negativní |
| Obyvatelstvo, veřejné zdraví                | x                     | x       | x           | -            | x          | -           | x          | x      | x       | x         | x         |
| Ovzduší a klima                             | x                     | x       | x           | -            | -          | -           | -          | x      | x       | x         | x         |
| Hluková situace a fyzikální charakteristiky | x                     | x       | x           | -            | x          | x           | x          | x      | x       | x         | x         |
| Povrchové a podzemní vody                   | x                     | x       | x           | -            | x          | -           | x          | x      | x       | -         | x         |
| Půda                                        | x                     | -       | -           | -            | x          | -           | -          | x      | -       | -         | x         |
| Přírodní zdroje                             | x                     | x       | -           | -            | x          | x           | x          | x      | x       | -         | x         |
| Fauna, flóra, ekosystémy                    | x                     | -       | -           | -            | -          | -           | -          | x      | -       | -         | x         |
| Krajina                                     | x                     | -       | -           | -            | -          | -           | -          | x      | x       | -         | x         |
| ZCHÚ, VKP, ÚSES                             | x                     | -       | -           | -            | -          | -           | -          | x      | -       | x         | x         |
| Hmotný majetek, kulturní dědictví           | x                     | -       | -           | -            | -          | -           | -          | x      | -       | x         | x         |

Tabulka 44: Vyhodnocení vlivu z hlediska velikosti a významnosti:

| Charakteristika ŽP                                                                    | Vliv na příslušnou charakteristiku ŽP |                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------|
|                                                                                       | velikost vlivu                        | významnost vlivu |
| Obyvatelstvo a veřejné zdraví*                                                        | střední                               | střední          |
| Ovzduší a klima                                                                       | malá                                  | malá             |
| Hluková situace a fyzikální charakteristiky                                           | střední                               | střední          |
| Povrchové a podzemní vody                                                             | střední                               | střední          |
| Půda                                                                                  | střední                               | velká            |
| Přírodní zdroje                                                                       | malá                                  | malá             |
| Biologická rozmanitost                                                                | střední                               | střední          |
| Krajina a její ekologická funkce                                                      | střední                               | střední          |
| Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů | malá                                  | malá             |

Použitá stupnice: malé, střední nebo velké vlivy

V tabulce jsou uvedeny pouze negativní vlivy záměru. Záměr bude mít také pozitivní vlivy na obyvatelstvo a hlukovou situaci a fyzikální charakteristiky. Jedná se o vlivy střední velikosti a významnosti.

Jak vyplývá z výše uvedené tabulky, byly vlivy posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí vyhodnoceny nejčastěji jako středně velké a středně významné.

Přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor je liniovou stavbou dopravní infrastruktury o délce 7,264 km s celkovým záborem půdy cca 31,8 ha. Velikost vlivu na obyvatelstvo, vody, půdu, biologickou rozmanitost a krajinu je na střední úrovni.

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 přeložky silnice a vyvedení především tranzitní dopravy z centra obcí, dojde realizací záměru v podstatě k vymístění dopravy jakožto jednoho ze zdrojů znečišťování z center obcí na jejich 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. Významnost vlivů na ovzduší byla proto vyhodnocena jako malá.

Vliv hluku bude patrný v blízkosti přeložky, hlukové limity budou za předpokladu výstavby protihlukové stěny dodrženy. Nicméně přivedením dopravy z centra obce do blízkosti dosud klidných oblastí (Meziříčí, rekreační oblast u Vlášnického potoka) dojde pro část obyvatel k vnímatelnému zhoršení akustické situace.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a z hlediska vlivu na hlukovou situaci dojde realizací záměru k přesunu významné části dopravy na novou komunikaci, což se příznivě projeví podél stávající silnice I/19 významným snížením hluku a snížením zdravotních rizik vyplývajících ze současné expozice imisemi a hlukem na zde žijící obyvatele. Na druhou stranu bude část obyvatel v nové lokalitě vystavena zvýšeným imisím znečišťujících látek a hluku. Ve všech případech budou dodrženy hlukové limity pro ochranu zdraví obyvatel a stejně tak budou dodrženy imisní limity pro znečišťující látky v ovzduší. Realizace přeložky významně sníží počet obyvatel dotčených vysokou hlukovou zátěží.

V případě povrchových a podzemních vod je významnost vlivu charakterizována jako střední, neboť zcela nepochybně dojde k určitému ovlivnění režimu podzemních vod i k ovlivnění povrchových vod.

V případě vlivů na půdu je významnost klasifikována jako velká. Budou zabráněny půdy všech tříd ochrany, převažuje však zábor nejcennějších půd v I. a II. třídě ochrany.

Z hlediska vlivů na přírodní zdroje zasahuje přeložka na okraj CHLÚ, vlastní ložisko nerostných surovin nebude dotčeno. Významnost vlivu je proto hodnocena jako malá.

Vlivy na biologickou rozmanitost jsou hodnoceny jako středně významné. Přeložka nezasahuje na území ZCHÚ, ale zasahuje na prvky ÚSES, ovlivní migraci živočichů.

Přeložka není vedena krajinářsky cenným územím. Jedná se však o poměrně významné navýšení antropogenních prvků v krajině. Významnost zásahu je střední.

V případě vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů je významnost klasifikována stupněm malý. Přeložka se nedotýká kulturně významných objektů, není vedena archeologicky významným územím.

Do území v dosahu vlivů řešené přeložky jsou dle ÚP příslušných obcí navrženy plochy pro bydlení, občanskou vybavenost i výrobu a skladování. Potenciální kumulativní vlivy byly hodnoceny jako střední velikost a s malou až střední významností.

Posuzovaný záměr nebude vykazovat žádné nepříznivé vlivy přesahující státní hranice.

#### **D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně**

V předchozím textu dokumentace EIA a v jednotlivých odborných studiích byla průběžně uváděna a zdůvodněna opatření, která považujeme za nezbytná k minimalizaci negativních dopadů výstavby a provozu přeložky silnice I/19 na životní prostředí. V této kapitole je uveden stručný přehled navržených opatření. Do přehledu nebyla zařazena opatření vyplývající z platné legislativy, nebo která jsou součástí záměru.

##### **Opatření pro fázi přípravných prací**

1. V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat aktualizaci hlukové studie, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě.
2. Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby. Závěry hlukové studie zohlednit v ZOV.
3. Zpracovat návrh ochrany stávajících objektů v blízkosti přeložky před působením vibrací. Návrh bude obsahovat identifikaci blízkých staveb, návrh pasportizace a nápravná opatření.
4. V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum. V rámci průzkumu řešit následující problematiky:
  - Posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění individuálních zdrojů vody v zástavbě Drhovic severně od trasy v km 0,6 – 0,9, v chatové oblasti jižně od trasy v km 2,6 – 2,8, vrtané studny DB-3 jižně od trasy v km 1,3 a hřbitovní studny DB-8 severně od trasy v km 1,8.
  - Navrhnout monitoring podzemních vod před a v průběhu stavby, případně i náhradní zdroje vody. Rozsah monitoringu projednat s dotčenými obcemi.
  - Posoudit možnost ovlivnění dotace rybníčka v pramenní oblasti levostranného bezejmenného přítoku Paseckého potoka (jižně od trasy v km 3,25), v jehož infiltrační oblasti bude hlouben zářez.
5. Zpracovat Zásady organizace výstavby (ZOV). Do ZOV zahrnout řešení následujících problémů:

- Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Staveništní dopravu vést přednostně po stávajících komunikacích a trvalém nebo dočasném záboru. Při realizaci mostu nad Vlášenským potokem postupovat v trase přeložky, minimalizovat zásahy do přítomné louky, louku nevyužívat k pojezdům.
  - Stanovit opatření vedoucí k omezení negativního vlivu stavebních prací na ovzduší (např. zkrápění materiálů, provádění řádné očisty vozidel, využívání zaplachtovaných vozidel k přepravě prašných hmot, ale také samotnou organizaci výstavby a její omezení na nezbytně nutnou dobu)
  - Vyloučit, nebo minimalizovat zásahy do nivy, koryta a dna dotčených vodních toků a do blízkých rybníků. Neumísťovat zde zařízení staveniště, sklady materiálu ani deponie zeminy, plochu staveniště v nivě potoka minimalizovat na nezbytnou míru a stejně tak minimalizovat pojezdy techniky v nivách potoků.
  - Vodní toky v místě nutných přejezdů během výstavby doporučujeme z důvodu jejich ochrany včetně ochrany přítomné bioty dočasně zatrubnit a přesypat.
6. Zpracovat Havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku znečišťujících látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánů ochrany životního prostředí, orgánu ochrany veřejného zdraví, případně správců vodních toků.
  7. Vymezit plochy pro zařízení staveniště a plochy pro deponie stavebního materiálu a zeminy tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do niv přítomných toků, lesních porostů, louky v údolí Vlášenského potoka (v km cca 2,5 - 2,6), louky v trojúhelníku mezi stávající silnicí I/19 a odbočkou do Tábora v km cca 6,7 – 7,0 a v území mezi EVL a stávajícími silnicemi I/19 a III/1912. Umístit je, pokud možno, v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
  8. Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek (prostorů) v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku srážkových vod ze staveniště. Umístění sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.
  9. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru.
  10. Upřesnit bilanci zemních prací. Pro přebytek výkopového materiálu zajistit místa pro využití nebo uložení výkopové zeminy.
  11. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro úpravy svahů zářezů a násypů přeložky, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.
  12. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru.
  13. V rámci dalších fází přípravy záměru aktualizovat biologický průzkum. Průzkum musí být zpracován minimálně v hlavní části vegetačního období (březen-červen), vhodnější je průzkum celoroční. Na základě výsledků aktualizovaného průzkumu požádat již v průběhu řízení o povolení stavby pro zjištěné zvláště

chráněné druhy rostlin a živočichů o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

14. Aktualizovaný biologický průzkum v době zahájení stavby nesmí být starší 2 roky. V případě překročení této lhůty je nezbytné biologický průzkum ve vegetačním období aktualizovat. V případě nálezů dalších zvláště chráněných druhů v ploše záměru zažádat o rozšíření výjimky o zjištěné druhy.
15. Aktualizovaný biologický průzkum před zahájením stavby bude obsahovat následující opatření pro minimalizaci vlivů na obojživelníky a plazy:
  - Stanovení rozsahu a typu (odchytové/bezodchytové) dočasných bariér pro migrující obojživelníky (a další drobné obratlovce) včetně určení termínů, kdy je nutné zábrany ve vztahu k předpokládanému harmonogramu stavby (zahájení skrývek a zemních prací) realizovat.
  - Návrh rozsahu dočasných bariér bude zpracován ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny. Skutečný rozsah a umístění dočasných zábran na staveništi bude proveden ve spolupráci s odborně způsobilou osobou vykonávající funkci ekodozoru stavby.
16. Před zahájením zemních prací prověřit výskyt hnízd čmeláků a mravenců v ploše trvalého nebo dočasného záboru, která by bylo nutno před zahájením zemních prací přemístit.
17. Upravit návrh mostních objektů následujícím způsobem:
  - MO 1 v km 1,25 (most přes Pilský potok a místní komunikaci) – mostní objekt navrhnout tak, aby jedno pole bylo vymezeno pouze pro migrace zvířat kategorie B.

Migrační profil navrhnout a realizovat tak, aby využíval přirozenou nivu vodního toku a současně zajišťoval vlastní migrační prostor o šířce na terénu minimálně 10 m a čisté podchozí výšce 4 m. Z důvodu odclonění suché části migračního profilu od místní komunikace tento prostor přednostně vymezit na pravém břehu potoka.

Podmostí migračního profilu ponechat přirozené a nezpevněné a vyloučit v něm stavební úpravy, které by omezovaly jeho migrační funkci. V případě nezbytné úpravy koryta vodního toku neprovádět tuto úpravu napříč migračním profilem.
  - MO 2 v km 2,5 (most přes Vlášnický potok a místní komunikaci) - realizovat vícepolový most s orientační délkou podmostí cca 160 m. V migračním profilu zajistit průchozí výšku minimálně 6 m.

Po obou stranách Vlášnického potoka ponechat suché nezpevněné bermy o průchozí šířce minimálně 4 m. Podmostí mimo plochu stávající komunikace ponechat přirozené a nezpevněné.
  - MO 3 v km 3,0 (most přes Pasecký potok) – realizovat vícepolový most s orientační délkou podmostí cca 50 – 80 metrů. Nejméně pro polovinu délky přemostění zajistit světlou podchozí výšku 7 m.

Minimalizovat stavební zásahy do podmostí; podmostí ponechat přirozené a nezpevněné, bez nově vložených komunikací včetně cyklostezek nebo turistických tras.

- MO 4 v km 4,2 (most přes Raštský potok) – realizovat vícepolový most s orientační délkou podmostí cca 80 metrů a se světlou podchozí výškou minimálně 5 m.

Minimalizovat stavební zásahy do podmostí; podmostí ponechat přirozené a nezpevněné, bez nově vložených komunikací včetně cyklostezek nebo turistických tras.

- Společná podmínka pro MO 1 až MO 4:

Konkrétní délka a rozpětí mostů, počet a poloha pilířů, geometrie podmostí a výsledné výškové vedení trasy v místě jednotlivých mostních objektů (niveleta) budou stanoveny a dopřesněny v dalších stupních projektové přípravy, zejména na základě výsledků geotechnických a hydrogeologických průzkumů, morfologie terénu, vodohospodářských poměrů a technicko-ekonomické optimalizace.

Nepřekročitelnou podmínkou následného dopřesnění a optimalizace technického řešení je zachování závazného environmentálního a migračního účelu jednotlivých mostních objektů. Následným dopřesněním technického řešení nesmí dojít ke zhoršení požadované migrační prostupnosti, ke snížení stanovených minimálních funkčních parametrů ani k omezení funkčnosti migračních profilů jednotlivých mostních objektů. Splnění této podmínky musí být v navazujícím stupni projektové dokumentace průkazně doloženo.

18. Pro zajištění prostupnosti silnice pro drobné živočichy v km 4,0 – 7,2 realizovat minimálně 2 suché rámové propustky o rozměrech cca 2 x 1,5 m (šířka x výška).
19. Případné jímky nebo retenční nádrže (pokud nejsou podzemní a pochozí) umístit mimo migrační profily (mimo mostní objekty, příp. propustky) tak, aby nezmenšovaly průchozí prostor. Preferovat nádrže s břehy přírodního nebo přírodě blízkého charakteru.
20. Případné jímky, vývařiště, retenční nádrže a jiná místa pro akumulaci vody vybudovat tak, aby v nich nedocházelo k úhynům obojživelníků. To znamená řešit tyto prostory jako zcela kryté nebo umožnit drobným živočichům opuštění nádrže vybudováním pásma se sklonem 1:4 – 1:6.
21. Mostní objekty doporučujeme obecně řešit se zřetelem na následující:
  - zajistit přirozené navádění živočichů do podmostí (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách propustků)
  - břehová lavice musí na obou stranách mostního objektu plynule navazovat na okolní biotop, tj. vstup a výstup z propustku musí být bezbariérový bez kolmých usazovacích jímek, sítě strmých svodnic, kolmých čel propustků, mostních šikmin
  - povrch břehové lavice řešit jako hliněný, nevhodné je použití souvislých betonových ploch. Podmínečně lze akceptovat stabilizaci suchých průchozích lavic kamenem do betonu. Kameny do betonu by měly být umístěny 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 zeminy nebo hlinitým jílem tak, aby kameny nevystupovaly z této zemní vrstvy.
  - v místě vyústění migračního profilu nesmí být umístěny prohlubně či jímky s kolmými stěnami

- provedení toku je nutno řešit v jednotném spádu, aby nevznikala zatopená místa
- podmostí (mimo případně převáděnou komunikaci) je nutné realizovat jako nezpevněné, zemní nebo z hlinitého jílu. Podmostí nesmí být vydlážděno kamenem do betonu nebo zasypáno štěrkem.
- nezbytné komunikace pro údržbu mostu realizovat jako nezpevněné, ideálně hlinité.
- podmostí musí navazovat na okolní biotop, nepřijatelné je umísťování stavebních objektů, které by omezovaly migrační profil mostního objektu.

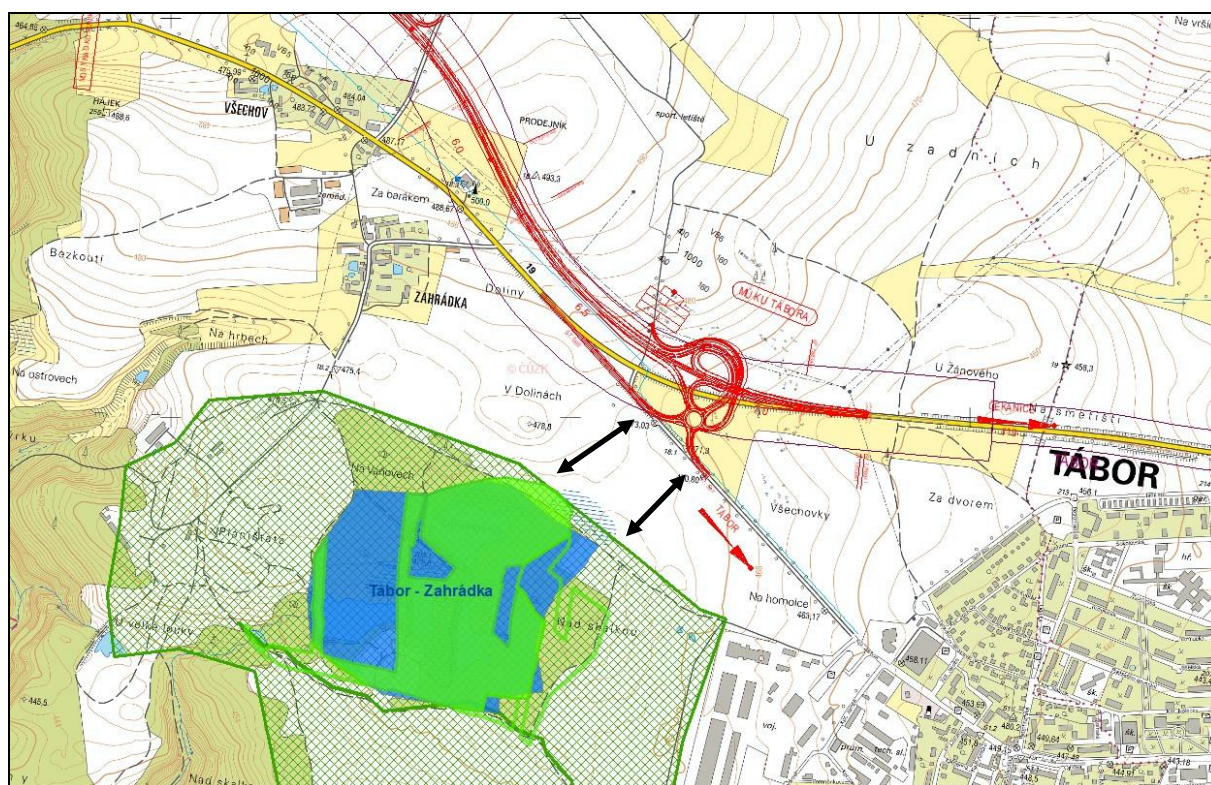
22. Propustky doporučujeme obecně řešit se zřetelem na následující:

- zajistit přirozené navádění živočichů do propustků
- rámový propustek pod posuzovanou přeložkou musí navazovat na odpovídající propustek případně paralelně vedoucí komunikace
- zajistit minimální světlou výšku propustku pod silnicí o velikosti 1 m. Pokud je to možné, osadit daný profil rámovým propustkem optimálně 2 x 2 m nebo větším.
- pokud propustkem neprochází trvalá vodoteč nemusí zde být za předpokladu rovného dna vytvořena migrační berma
- koryto umístit k jedné straně propustku a vytvořit co nejširší jednostrannou migrační bermu
- u rámových propustků lze souhlasit se stabilizací suchých průchozích lavic kamenem do betonu tak, aby jednotlivé kameny 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 jímk, sítě svodnic, navazujících neprostupných šikmin koryta vodoteče.
- migrační prostupnost zajistit i v prostorech navazujících na podmostí propustků
- břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (tam kde nelze vytvořit pozvolný jednotný svah při vstupu a výstupu z propustku) nesmí přesáhnout 10 cm.

23. Úpravy křížených vodních toků realizovat se zřetelem na následující podmínky:

- případné výškové stupně v upravovaném vodním toku nebudou vyšší než 10 cm
- v upravované části ani v místě napojení upravovaného úseku toku na původní koryto nesmí vzniknout prohlubně či jámy s kolmými stěnami
- rozsah úprav minimalizovat ideálně pouze na provedení vodního toku v podmostí; v případě nutného zásahu i mimo těleso silnice minimalizovat zásah do neupravovaných částí koryta nebo nivy potoka
- vlastní koryto toku v podmostí lze zpevnit kamennou rovinou nebo kamenem do betonu maximálně však na břehovou hranu.
- koryto upravovaného vodního toku mimo těleso silnice doporučujeme ponechat zemní nezpevněné, případně s částečnou stabilizací dna kamenným záhozem, břehy lze osít nebo ponechat přirozenému zarůstání
- v rámci navrhovaných zásahů v korytech a nivách dotčených toků minimalizovat zásahy do břehových porostů

24. Z důvodu zajištění migrační prostupnosti komunikace v rámci dokumentace pro povolení stavby navrhnout svodidla pouze v nezbytné míře.
25. Protihlukové stěny realizovat v souladu s TP 104 (Protihlukové clony pozemních komunikací) jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. V případě instalace průhledných výplní PHS doporučujeme preferovat výplně s integrovanými svislými černými linkami o šířce 2 mm a rozteči 30 mm.
26. V místě přiblížení přeložky k rybníku „Na Suchých“ navrhnout takové technické řešení, které vyloučí zásah do rybníka a jeho břehových porostů.
27. V rámci dalších fází přípravy záměru respektovat následující požadavky stanovené ve Stanovisku orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č.j. KUJCK 8983/2024 ze dne 18.1.2024):
- Odvodnění MÚK Tábor bude provedeno způsobem vylučující možné ovlivnění EVL/PP Tábor – Zahrádka. Splachové vody z komunikace a MÚK budou svedeny východně od silnice III/1912, východně stávající komunikace III/1912 bude také umístěno zařízení pro zachyt ropných látek.
  - Plochy pro zařízení staveniště a dočasné deponie nebudou vymezeny v území mezi EVL/ PP Tábor - Zahrádka a stávajícími silnicemi I/19 a III/1912.
  - Během realizace stavby bude přítomen ekodozor, který bude dohlížet na zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb.



*Černými šipkami je vymezen prostor, do kterého nebude svedeno odvodnění MÚK a nebudou umístovány plochy pro zařízení staveniště*

28. Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru včetně návrhu následné péče. Vysázet minimálně dvojnásobek počtu dřevin kácených. Vysadby dát všude tam,

kde to technické a bezpečnostní poměry dovolují. Do spektra dřevin navržených projektem sadových úprav preferovat dřeviny původní, které se v okolní krajině přirozeně vyskytují, a to stromy: Dub letní, lípa srdčitá, javor mléč, třešeň ptačí, slivoň myrobalán, jeřáb ptačí, bříza bělokorá, topol osika, do vlhčích poloh (příkopy, strouhy) olše lepkavá, vrba křehká, keře: líska obecná, kalina obecná, hloh, trnka, zimolez obecný, zimolez černý, brslen evropský, růže šípková, bez černý, do vlhčích poloh (příkopy, strouhy) keřové vrby, střemcha.

### **Opatření pro fázi výstavby**

29. Zajistit ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit u odborné firmy.
30. V místech přechodů přes vodoteče (Pilský potok km 1,1, Vlášnický potok km 2,6, Pasecký potok km 2,96 a Rašský potok km 4,16) vyloučit v průběhu výstavby přímé vypouštění splachových vod do toků, zabránit znečištění toků.
31. Šetrně realizovat stavební činnosti, skládky materiálu umisťovat jen v těsném sousedství stávající silnice nebo v území trvalého nebo dočasného záboru a vyloučit pojezdy těžké techniky jinde než v linii trvalého a dočasného záboru.
32. Kácení dřevin rostoucích mimo les a odstraňování porostů křovin realizovat v mimohnízním období ptáků (1.9.-15.3.).
33. Skrývkové práce realizovat v období 1.9. – 15.3. Mimo toto období lze skrývky realizovat jen výjimečně po prokazatelném odsouhlasení ekodozorem nebo orgánem ochrany přírody.
34. V případě instalace dočasných zábran odchyťového typu provádět kontrolu odchyťového zařízení minimálně jednou denně. Odchycené živočichy přenést do vhodného biotopu mimo prostor stavby.
35. Sedimentační jímky (prostory) pro zachytávání splavenin ze stavby udržovat v průběhu stavby dostatečně kapacitní.
36. Při výstavbě eliminovat zásahy do rybníka „Na Suchých“ a jeho okolí.
37. Při výstavbě nepoškodit stromořadí pařezných javorů poblíž Vlášnického potoka. 49.4344861N, 14.5798928E. Javory lze seříznout (Metodika pro ořezávání stromů, Čížek a kol. 2020 a konzultace s arboristy), ale nikoliv odstranit i s kořeny.
38. Před začátkem stavby pro celý její průběh zajistit biologický dozor stavby (ekodozor). Ekodozor bude vykonávat odborně způsobilá osoba se znalostmi biologie dotčených zvláště chráněných druhů, s prokazatelně praktickou zkušeností s prováděním prací v lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a se znalostí navrhování záchranných opatření a vytváření náhradních biotopů.

## **Opatření pro fázi vlastního provozu**

39. Po realizaci záměru a uvedení přeložky do provozu provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél přeložky a v případě překročení limitu realizovat dodatečná protihluková opatření.
40. Zajistit následnou údržbu realizovaných výsadeb a rekultivovaných ploch po dobu minimálně 5 let. Pro vysazené dřeviny je nutno po dobu pěti let zajistit v horkém letním období závlivu. Odumřelé stromy či keře odstranit a nahradit výsadbou nových sazenic. Likvidovat nepůvodní a invazní druhy rostlin.
41. Realizovat monitoring podzemních vod dle zpracovaného projektu monitoringu.
42. Před zahájením stavby a po uvedení přeložky silnice do provozu provést pasportizaci staveb v blízkosti přeložky dle předloženého návrhu ochrany stávajících objektů v blízkosti přeložky před působením vibrací. V případě zjištění změn v technickém stavu budov realizovat nápravná opatření.
43. Po uvedení přeložky silnice do provozu doporučujeme provést kontrolní celoroční biologický průzkum, který prověří výskyt zvláště chráněných druhů zjištěných před realizací záměru a ověří účinnost provedených opatření. Monitoring bude zaměřen zejména na migrační průchodnost a mortalitu živočichů na silnici. Na základě výsledků mohou být navržena doplňující ochranná opatření. Po odeznění vlivů výstavby doporučujeme průzkum za další tři roky zopakovat, případně kontrolní průzkum provádět kontinuálně po dobu tří let od uvedení přeložky do provozu.

## Odůvodnění navržených opatření

Opatření č. 1 je navrženo z důvodu ochrany obyvatel před hlukovou zátěží. V současné době je záměr ve fázi zpracované technické studie, která bude dále zpřesňována. Aktualizovaná Hluková studie musí reagovat na zpřesňování stavby a také na případné změny legislativy. V případě zjištění nadlimitní hlukové zátěže navrhne Hluková studie příslušné opatření (např. protihlukové stěny).

Opatření č. 2 je navrženo z důvodu ochrany obyvatel před hlukovou zátěží během realizace záměru. V případě zjištění rizika překračování hygienických limitů hluku, navrhne zpracovatel Hlukové studie příslušná opatření např. snížení stavebních strojů, omezení doby provozu stavebních strojů.

Opatření č. 3 je navrženo z důvodu ochrany blízkých staveb před působením vibrací z dopravního provozu na přeložce.

Opatření č. 4 vyplývá z provedeného hydrogeologického posouzení a je navrženo z důvodu ochrany povrchových vod a přítomných zdrojů podzemních vod.

Opatření č. 5 specifikuje problematiku, které je potřeba nadstandardně řešit v zásadách organizace výstavby zejména s ohledem na křížené vodní toky, kvalitu ovzduší a cenný luční biotop v km cca 2,4 – 2,65.

Opatření č. 6 uvádí požadavek na zpracování havarijního plánu pro výstavbu, který je důležitý zejména z důvodu minimalizace rizik úniku znečištění do půdy a vodního prostředí. Opatření představuje minimalizaci negativních vlivů stavby na vodní ekosystémy, včetně přítomných zvláště chráněných druhů.

Opatření č. 7 uvádí požadavky na umístění staveniště z důvodu ochrany cenných biotopů v řešeném území a ochranu obyvatel před nadměrnou zátěží z výstavby.

Cílem opatření 8 je ochránit přítomné vodní toky před znečištěnými splachovými vodami ze staveniště včetně splachů zeminy.

Opatření č. 9 až 12 je navrženo z důvodu upřesnění a snížení zásahu do okolních zemědělských a lesních pozemků.

Aktualizace biologického průzkumu v opatření č. 13 a 14 je navržena z důvodu časového odstupu mezi aktuálním biologickým průzkumem a zahájením stavby ve vztahu k možným změnám biotopů v území dotčeném stavbou a k výskytu dosud nezmapovaných zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů.

Opatření č. 15 specifikuje obsah aktualizovaného biologického průzkumu zejména s ohledem na ochranu obojživelníků během výstavby.

Opatření č. 16 specifikuje požadavky na ochranu zvláště chráněných druhů - čmeláků a mravenců.

Opatření č. 17 až 24 uvádějí požadavky na technická řešení přeložky zejména mostních objektů, propustků a případné úpravy křížených vodních toků z důvodu zajištění migrační prostupnosti území pro živočichy a minimalizace rizika úhynu drobných živočichů v pastech hypoteticky vytvořených v rámci nové silniční stavby.

Délky podmostí uvedené v opatření č. 17 s označením "cca" jsou v této fázi přípravy záměru orientační a nepředstavují definitivní stanovení konstrukčních ani rozměrových parametrů mostních objektů. Budou zpřesňovány v navazujícím stupni projektové dokumentace za podmínky zachování environmentálního a migračního účelu jednotlivých mostních objektů.

Opatření č. 25 je navrženo z důvodu ochrany ptáků před střety s průhlednou PHS. TP 104 (Protihlukové clony pozemních komunikací) umožňuje realizovat stěny jako průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. Životnost těchto prvků musí být stejná jako životnost celé výplně PHS. V minulosti některé typy výstražných prvků přestávaly v čase plnit svoji výstražnou funkci, proto doporučujeme v případě instalace průhledných PHS preferovat výplně s integrovanými svislými černými linkami.

Opatření č. 26 je navrženo z důvodu ochrany přítomného rybníka „Na Suchých“, který se nachází v těsné blízkosti stavby.

Opatření č. 27 jsou navržena z důvodu ochrany blízké EVL/PP Tábor – Zahrádka. Požadavky z tohoto opatření byly konzultovány s Odborem životního prostředí,

lesnictví a zemědělství KÚ JČK a byly odsouhlaseny investorem (ŘSD ČR) viz. příloha č. 9.

Opatření č. 28 je navrženo zejména z důvodu minimalizace vlivů na krajinný ráz a jako kompenzační opatření za kácené dřeviny. Současně upřesňuje minimální rozsah náhradní výsadby, její druhové spektrum a požadavek na následnou péči.

Opatření č. 29 je navrženo z důvodu ochrany přítomných biotopů před znečištěním během realizace záměru.

Opatření č. 30 je upřesněním ochrany vodních toků před znečištěním během výstavby. Opatření je obecně platné, během výstavby je kvalita vody v tocích ohrožena především splachy zeminy ze stavby a únikem cementu z betonáží. Pro ochranu toků je proto vhodné před zahájením betonáží vymezit místa, která budou v dostatečné vzdálenosti od vodních toků a budou sloužit k očiště techniky (autodomíchávače, čerpadla, použité příslušenství).

Opatření č. 31 je obecným opatřením pro minimalizaci negativních vlivů během výstavby.

Opatření č. 32 je navrženo z důvodů ochrany hnízdících ptáků.

Opatření č. 33 je navrženo z důvodů minimalizace vlivů na živočichy zejména druhy ptáků hnízdící na zemi.

Opatření č. 34 je navrženo z důvodů minimalizace vlivů na obojživelníky během realizace záměru.

Opatření č. 35 je navrženo z důvodů ochrany vodních toků během realizace záměru.

Opatření č. 36 je navrženo z důvodu ochrany přítomného rybníka „Na Suchých“, který se nachází v těsné blízkosti stavby.

Opatření č. 37 je navrženo z důvodů ochrany biologicky cenného biotopu. Je nutné postupovat v souladu s uvedenou metodikou, zásahy do dřevin provedené nevhodným způsobem nebo v nevhodnou dobu mohou jednotlivé dřeviny nevratně poškodit.

Opatření č. 38 (požadavek na přítomnost ekodozoru během výstavby) je uveden z důvodu jednoznačného ovlivnění (nebo významného rizika ovlivnění) zájmů ochrany přírody podle zákona č. 114/1992 Sb. během realizace stavby.

Opatření č. 39 je navrženo z důvodu ochrany obyvatel před hlukovou zátěží z provozu na přeložce.

Opatření č. 40 je navrženo za účelem zajištění péče o rekultivované plochy včetně péče o nové výsadby dřevin. Vyšší délka požadované péče je doporučena v souladu se Standardem péče o přírodu a krajinu – Výsadba stromů (AOPK 2013) z důvodu zvýšeného výskytu sušších period v posledních letech.

---

Opatření č. 41 je navrženo z důvodu ochrany zdrojů podzemních vod.

Cílem opatření č. 42 je zabránit negativnímu vlivu vibrací na přítomné stavby.

V rámci předkládaného hodnocení je navržena řada opatření pro minimalizaci negativních vlivů na přítomnou biotu. Opatření č. 43 je navrženo z důvodu ověření účinnosti výše uvedených opatření. Na základě výsledků mohou být navržena doplňující, ochranná nebo kompenzační opatření.

## **D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí**

Dokumentace je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Byly hodnoceny všechny složky životního prostředí včetně veřejného zdraví. Informace potřebné pro zpracování dokumentace a pro zhodnocení současného stavu životního prostředí dotčeného území byly získány za použití dat obecně dostupných (publikace, internet) a ve specializovaných výstupech odborných organizací a institucí a na základě provedených terénních průzkumů. Přehled podkladů je uveden na závěr předkládané dokumentace EIA.

Definice vlivů a metodický přístup k hodnocení velikosti a významnosti vlivů je uveden v úvodu kapitoly *D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru,....* Popis použité metodiky hodnocení kumulativních vlivů je uveden v kapitole *D.I.10. Kumulativní vlivy*.

Hlavním cílem předkládané dokumentace byla identifikace a vyhodnocení negativních i pozitivních vlivů, které vyvolá realizace posuzované přeložky. Hlavní pozornost jsme věnovali vlivům negativním, pokud to bylo možné, použili jsme při hodnocení kvantitativní metody.

Jako součást dokumentace EIA byly zpracovány následující odborné studie, které jsou součástí předkládané dokumentace jako přílohy č. 3 až 8:

3. Hluková studie; zpracovatel Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o.
4. Rozptylová studie; zpracovatel Ing. Ivana Hovorková, EKOPOR
5. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví; zpracovatel Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.
6. Hydrogeologické posouzení; zpracovatel RNDr. Marcel Homolka
7. Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny; hlavní řešitel Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o.
8. Posouzení vlivů na krajinný ráz, hlavní řešitel Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.

Základní **Technické řešení** přeložky I/19 v úseku Drhovice - Tábor jsme převzali z technické studie, kterou zpracovala firma Pragoprojekt, a.s., v březnu 2022. Technická studie byla doplněna o variantní křižovátku u Drhovic a napojení na silnici II/123, byla změněna MÚK Tábor a napojení na letiště Tábor - Všechov.

**Hlukovou studii** zpracoval Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o. v listopadu 2024, aktualizována byla v srpnu 2026. Akustická situace je provedena modelovým zpracováním (digitální 3D model) v prostředí aktuální verze programu HLUK+, který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného liniovým zdrojem hluku a stacionárními zdroji hluku v území. Ve výpočetním programu HLUK+ jsou

kompletně implementovány dvě metodiky, které byly publikovány na stránkách ŘSD a pro výpočet hluku jsou závazné. Jedná se o TP 219 – Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí (schváleno MD, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 29/2019- 120-TN/1 ze dne 10. května 2019 s účinností od 15. května 2019) a Manuál 2018 – Výpočet hluku z automobilové dopravy (schváleno MD ČR dne 5. 2. 2019 a na stránkách ŘSD uveřejněno v dubnu 2019) včetně Aktualizace metodiky Manuál 2018, verze 2020, metodika byla projednána, posouzena a schválena Centrální komisí MD ČR dne 5. 2. 2019, zn. 90/2019-910-UPR/3 a změny v aktualizaci 2020 byly akceptovány MZ ČR dne 30. 11. 2020 pod č.j. MZDR 201516/2019-14/OVZ.

**Rozptylovou studii** zpracovala Ing. Ivana Hovorková, Ekopor v říjnu 2024, aktualizována byla v červenci 2026. Množství znečišťujících látek emitovaných při provozu motorových vozidel pohybujících se po navrhované komunikaci bylo stanoveno programem MEFA 13 pomocí emisních faktorů vydaných Ministerstvem životního prostředí pro jednotlivé druhy vozidel. Program umožňuje stanovit emise z dopravy v závislosti na předpokládaném složení vozového parku v návrhovém roce, a také zohlednit rychlost vozidel, hustotu provozu i spád a typ vozovky. Tato verze programu zahrnuje také vliv otěrů pneumatik a brzd a umožňuje i výpočet emisí z resuspenze prachových částic.

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).

**Vliv na veřejné zdraví** byl vyhodnocen v souladu s postupy, které byly zpracovány Americkou agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO). Z nich vycházejí i metodické podklady pro hodnocení zdravotních rizik v České republice, jako je Manuál prevence v lékařské praxi díl VIII. Základy hodnocení zdravotních rizik (SZÚ, 2000) a metodické materiály Státního zdravotního ústavu (SZÚ) k hodnocení zdravotních rizik, např. Odhad zdravotních rizik ze znečištění ovzduší, Česká republika – rok 2018, autorizační návody AN/15/04 Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, AN 17/15 Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickými látkami ve venkovním ovzduší.

Pro zpracování **hydrogeologického posouzení** byly použity situace zájmového území v měřítku 1 : 10 000, podélné profily 1 : 10 000, geologické a hydrogeologické mapové podklady v měřítku 1 : 25 000, výsledky terénního šetření a následujících archivních geologických a hydrogeologických prací v zájmové oblasti.

**Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67** zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny vychází z biologického průzkumu, který byl zpracován firmou EIA SERVIS s.r.o. v říjnu 2023, průzkum byl v roce 2026 aktualizován. Základem je podrobný terénní průzkum provedený v průběhu celého roku, od listopadu roku 2022 do října roku 2023, a od května roku 2025 do května r. 2026. Dále průzkum vychází z publikovaných i nepublikovaných údajů a ze znalosti prostředí v okolí připravované přeložky I/19.

**Botanický průzkum** zahrnul základní koridor široký cca 100 m + všechna rozšíření způsobená realizací souvisejících staveb (např. křižovatky a napojení). Vegetace v linii plánované stavby byla podrobně popsána, jmenovitě jsou uvedeny rostlinné taxony dominantní nebo velmi hojné, vřdčí druhy rostlinných společenstev, rostliny typické, vzácné nebo jinak pozoruhodné. Průzkum byl zaměřen na výskyt druhů zvláště chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Použitá nomenklatura cévnatých rostlin vychází z Klíče ke květeně ČR (Kubát et al. 2002). Taxony jsou obvykle rozlišeny na úrovni druhu či poddruhu, pouze ojediněle rodu. Výjimečně jsou některé taxonomicky obtížné skupiny řazeny na úroveň souborných taxonomických jednotek (např. agg., sect.).

**Průzkum bezobratlých živočichů** na lokalitě záměru probíhal pomocí standardních entomologických metod hlavně individuálního sběru – smýkání bylinné i stromové vegetace, sklepávání, sběr pod kůrou stromů, pod kameny a na dalších potenciálně vhodných místech. V roce 2025 byly instalovány 3 zemní pasti (49.4344947N, 14.5797394E; 49.4355942N, 14.5839281E; 49.4302203N, 14.5609275E) pro odchyt epigeických bezobratlých. Monopropylenglykol byl použit jako fixační činidlo. Pasti byly exponovány po celou dobu průzkumu. Sběr probíhal během vegetační sezóny v roce 2023 a v r. 2025. Sběr byl zaměřen hlavně na brouky (Coleoptera), denní motýly (Lepidoptera) a blanokřídlé (Hymenoptera). U těchto skupin byla identifikace cílena do úrovně druhů. Ostatní hmyz a bezobratlí byli identifikováni do úrovně čeledí. Motýli byli identifikováni přímo na místě, či později dle fotografie. Ostatní hmyz byl identifikován buď na místě, nebo, obtížně určitelné druhy byly sbírány a identifikovány v laboratoři pomocí určovacích klíčů. Získaný materiál byl identifikován a data shrnuta v tabulkách. Ke každému druhu byl přiřazen řád, čeleď a ochranný status dle zákona 114/1992 sb., Českého červeného seznamu bezobratlých (ČS) (Hejda a kol. 2017). Nomenklatura je sjednocena dle seznamu druhů taxonomických skupin (NDOP 2025). Použité zkratky: O = ohrožený podle zákona 114/1992 sb.

**Průzkum obratlovců** zahrnoval všechny skupiny suchozemských obratlovců. Dominantní roli při vyhledávání zvířat hrály obchůzky (včetně večerních), při nichž byly druhy zjišťovány a determinovány na základě přímého pozorování pomocí dalekohledu, nebo na základě zvukových projevů. Kromě přímého pozorování byly také využívány pobytové známky jako jsou stopy, okus nebo trus. Za přítomnosti sněhové pokrývky byl proveden průzkum zaměřený na zjištění pohybu a migračních tras zvěře. Přítomnost některých druhů byla zjištěna na základě kadáverů nalezených na silnici I/19.

Pro doplnění znalostí o zájmovém území byly využity také nálezové databáze Agentury ochrany přírody (AOPK ČR. Nálezová databáze ochrany přírody. [on-line databáze; [portal.nature.cz/](http://portal.nature.cz/)]) a databáze České společnosti ornitologické (<http://www.birds.cz/avif/>).

**Hodnocení vlivu na krajinný ráz** bylo zpracováno dle Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004).

## **D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích**

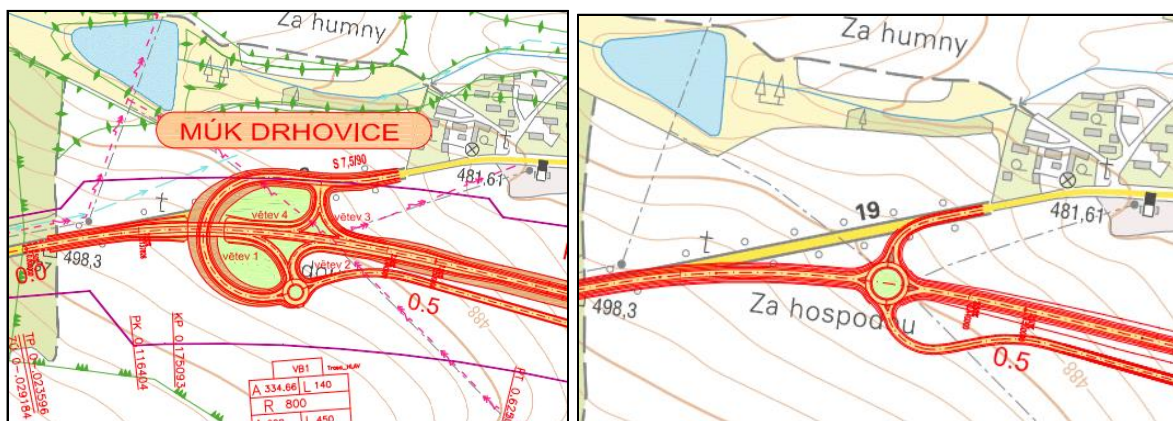
Podklady předložené investorem lze hodnotit jako dostatečné pro identifikaci a vyhodnocení očekávaných vlivů na životní prostředí a pro zpracování dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Na úrovni technické studie nebyly stanoveny některé detaily provádění stavby, např. přesné vyčíslení potřeby materiálů, energie, vody, odpadů, rozsah a podrobnější parametry mostních objektů a propustků apod. Neznalost těchto údajů je v procesech EIA obvyklá a nemá většinou významný vliv na vyhodnocení posuzované silniční stavby, její doporučení nebo nedoporučení k realizaci a na návrh opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí.

Vzhledem k tomu, že silnice patří mezi stavby se známými, dobře popsányými vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, považujeme vstupní podklady pro zpracování dokumentace za dostatečné.

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor je navržena v jedné směrové variantě. Trasa vychází z koridoru vymezeného pro tuto stavbu v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje a je také v souladu s územními plány dotčených obcí. Ve dvou variantách je navržena křižovatka u Drhovic. Jedná se o variantu mimoúrovňové křižovatky a variantu křižovatky okružní. Podoba křižovatek je zřejmá z následujících obrázků a obě křižovatky jsou také zobrazeny v příloze č.2.



Obr. 32. Varianty napojení přeložky na stávající silnici I/19 u Drhovic

V následující tabulce je provedeno porovnání hodnocených variant z hlediska jejich vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Pro každé kritérium (složku životního prostředí) je stanoveno pořadí variant podle velikosti negativního vlivu a vhodnosti k realizaci (1 - menší vliv, varianta vhodnější k realizaci, 2 – větší vliv, varianta méně vhodná k realizaci). Pokud je vliv zhruba stejný pro obě varianty, je jim přiřazena stejná hodnota (1,5). Tučně jsou zvýrazněna kritéria, která považujeme za rozhodující.

Tabulka 45: Porovnání variant

| Kritérium (ovlivněná složka ŽP)     | Varianta MÚK | Varianta okružní křižovatky |
|-------------------------------------|--------------|-----------------------------|
| <b>Obyvatelstvo, veřejné zdraví</b> | <b>1.5</b>   | <b>1.5</b>                  |
| Ovzduší, klima                      | 1.5          | 1.5                         |
| <b>Podzemní a povrchové vody</b>    | <b>2</b>     | <b>1</b>                    |
| Půda                                | 2            | 1                           |
| Přírodní zdroje                     | 1.5          | 1.5                         |
| Biologická rozmanitost              | 1.5          | 1.5                         |
| ÚSES, ZCHÚ, VKP, památné stromy     | 1.5          | 1.5                         |
| Natura 2000                         | 1.5          | 1.5                         |
| Krajina (krajinný ráz)              | 2            | 1                           |
| Kulturní památky, archeologie       | 1.5          | 1.5                         |
| <b>CELKEM</b>                       | <b>16.5</b>  | <b>13.5</b>                 |
| <b>Pořadí variant</b>               | <b>2</b>     | <b>1</b>                    |

Jak vyplývá z uvedené tabulky, jako vhodnější z hlediska vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví se jeví varianta okružní křižovatky. Varianta okružní

křižovatky je vhodnější z hlediska vlivů na vody, půdy a krajinu (krajinný ráz). Vlivy na ostatní složky jsou pro obě varianty srovnatelné.

#### *Vlivy na povrchové a podzemní vody*

Křižovatka západně od Drhovic v mimoúrovňové variantě je navržena v násypech a zářezech s maximálním zahloubením 5 - 6 m. Zemní práce v zářezu pod mostní konstrukcí zřejmě zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody, neovlivní ale významně režim podzemních vod v okolí. V dosahu možného vlivu nebyly identifikovány žádné zdroje podzemních vod, jejichž vydatnost a kvalita vody by mohly být ovlivněny. Komplikací může být odvádění srážkových, případně i podzemních vod z nejnižšího místa zářezu pod mostem na I/19.

Křižovatka západně od Drhovic ve variantě okružní křižovatky je navržena prakticky v úrovni současného terénu, bez znatelného vlivu zemních prací na režim podzemních vod a zdroje podzemních vod v okolí.

Varianta okružní křižovatky západně do Drhovic představuje proti mimoúrovňové variantě výrazně menší zásah do horninového prostředí a z hydrogeologického pohledu se jeví jako vhodnější.

#### *Vlivy na půdy*

Varianta MÚK si vyžádá o 13 621 m<sup>2</sup> větší zábor ZPF než varianta okružní křižovatky. Tento zábor je celý v I. TO, tj. v nejcennější zemědělské půdě.

#### *Vlivy na krajinný ráz*

Obě varianty jsou umístěny do stejného území na západní okraj obce Drhovice. Rozdíly mezi variantami jsou v jejich velikosti a rozdílném působení na vizuální charakteristiky krajinného rázu. Varianta MÚK zabírá větší plochu, její součástí je mostní objekt. Její ovlivnění estetických hodnot zejména harmonického měřítko a vztahů bude o něco významnější než u varianty okružní křižovatky. Křižovatka se nachází v prostoru, který není pohledově příliš exponován. Je umístěna na mírném svahu Velké hory (520 m n.m.), pohledově bude patrná zejména od obce Drhovice. Rozdíl mezi variantami proto není tak významný.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo (veřejné zdraví), ovzduší a klima, přírodní zdroje, biologická rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy), ÚSES, ZCHÚ, VKP, Natura 2000 a památkovou ochranu (kulturní památky, archeologie) nebyl mezi variantami shledán rozdíl.

Nulová varianta, tj. varianta bez realizace záměru, se standardně neposuzuje. Je zřejmé, že veškeré nové aktivity v území, které nesměřují k podpoře přírodních prvků, jsou v zásadě horší než stávající stav. K negativním vlivům, tak jak jsou popsány výše v textu, by při ponechání současného stavu komunikace nedošlo. Nedošlo by ale také k pozitivním vlivům záměru na obyvatelstvo jako je snížení hlukové a imisní zátěže a zvýšení bezpečnosti provozu v centrech dotčených obcí.

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že menší vlivy na životní prostředí má varianta okružní křižovatky západně Drhovic, která je z hlediska vlivů na životní prostředí preferována. Varianta MÚK je méně vhodná, ale nevykazuje závažné negativní vlivy, které by znemožňovaly její realizaci.

## F. ZÁVĚR

Z výsledků uvedených v dokumentaci EIA záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ vyplývá, že negativní vlivy realizace a následného provozu posuzovaného záměru jsou z hlediska vlivů na životní prostředí při dodržení navržených opatření akceptovatelné. Na základě výše uvedeného lze záměr z hlediska vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí v lokalitě realizovat.

Menší vlivy na životní prostředí má varianta okružní křižovatky západně Drhovic, která je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví preferována. Varianta MÚK je méně vhodná, ale nevykazuje závažné negativní vlivy, které by znemožňovaly její realizaci.

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

**Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic s. p.  
Čerčanská 2023/12, Krč  
140 00 Praha 4

### Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1:

I/19 Drhovice - Tábor, přeložka

Záměr č. 49 Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). Kategorie II, zjišťovací řízení, příslušný úřad - krajský úřad

**Kapacita (rozsah) záměru:** Silnice I. třídy, kategorie S 11,5/90. Délka řešeného úseku je 7,264 km.

|                         |                    |                  |
|-------------------------|--------------------|------------------|
| <b>Umístění záměru:</b> | kraj:              | Jihočeský        |
|                         | obec:              | Drhovice         |
|                         | katastrální území: | Drhovice         |
|                         | obec:              | Meziříčí         |
|                         | katastrální území: | Meziříčí         |
|                         | obec:              | Dražice          |
|                         | katastrální území: | Dražice u Tábora |
|                         | obec:              | Tábor            |
|                         | katastrální území: | Klokoty          |

### Charakter záměru:

Posuzovaným záměrem je výstavba přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor. Přeložka začíná v místě stávající silnice I/19 před obcí Drhovice a končí před městem Tábor, severně od místní části Klokoty. Jedná se o jižní obchvat obce Drhovice a severní obchvaty obce Dražice a sídla Všechnov spadajícího již pod město Tábor. Délka projektované přeložky je cca 7,3 km v návrhové kategorii S11,5/90.

Začátek stavby se nachází na stávající silnici I/19 mezi obcemi Oltně a Drhovice, cca 450 m před obcí Drhovice. Na začátku úseku je navržen pravostranný směrový oblouk, kterým se trasa odklání od silnice I/19 jižním směrem. Následuje přímá část, kterou trasa prochází zastavěným územím obce Drhovice, kde kříží místní komunikaci vedoucí k obecnímu úřadu. Dále kříží Pilský potok, kde je navržen

mostní objekt. Následná přímá část je délky cca 750 m a na ni navazuje levostranný směrový oblouk. Trasa zde prochází okolo hřbitova a kříží stávající silnici I/19. Navržená trasa prochází mezi obcemi Meziříčí a Dražice, následně přechází mostním objektem přes Pasecký potok. Následuje přímá část délky cca 230 m a trasa severně obchází obec Dražice. Na komunikaci následuje levostranný oblouk, kde dochází ke křížení se silnicí III/1236 a dále zde komunikace přechází mostním objektem přes Raštský potok. Následuje přímá část a pravostranný oblouk, trasa kříží silnici II/123. Následně obchází sídlo Všechnov severovýchodně. Přeložka dále kříží místní komunikaci ke sportovnímu letišti. Trasa se stáčí jihovýchodním směrem. Komunikace vede východně od sídla Zahrádka a přibližuje se ke stávající silnici I/19. Cca v km 7,0 je navržena mimoúrovňová křižovatka, která umožňuje napojení silnice III/1912 ve směru Tábor.

V rámci přeložky silnice I/19 jsou navrženy dvě mimoúrovňové křižovatky. MÚK Drhovice se nachází cca v km 0,300. Kříží se zde nově navržená přeložka s napojením na stávající silnici I/19 vedoucí do obce Drhovice a s místní komunikací vedoucí k obecnímu úřadu v obci Drhovice. Alternativně je navržena kruhová úrovňová křižovatka. MÚK Tábor se nachází cca v km 7,0. MÚK napojuje silnici III/1912.

Posuzovaný úsek je navržen v jedné směrové variantě. Trasa je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje a územními plány dotčených obcí.

## Údaje o stavu životního prostředí

Zájmové území se nachází v Jihočeském kraji západně města Tábor. V současné době silnice I/19 v řešeném úseku prochází zastavěným územím obcí Drhovice, Dražice a Všechnov. Přeložka silnice I/19 je navržena tak, aby se v co nejvyšší míře vyhýbala zastavěným územím obcí. Obec Drhovice obchází jižně mezi obytnou zástavbou a bývalým vojenským areálem. Obec Dražice obchází severně, kde se dostává do blízkosti zástavby obce Meziříčí a rekreační zástavby podél Vlášnického potoka. Místní část Všechnov obchází navržená přeložka severně. MÚK Tábor je umístěna ve vzdálenosti cca 600 m od obytné zástavby Tábora (Pražské sídliště). V blízkosti stávající I/19 u Všechnova se nachází osada Zahrádka. Přeložka je vedena východně stávající silnice I/19 dále od osady. Současné vedení silnice I/19 prochází centrem obcí Drhovice, Dražice a sídla Všechnov. V těsné blízkosti (do 50 m) silnice žije cca 490 obyvatel. Přeložka silnice je vedena převážně extravilánem, v těsné blízkosti (do 50 m) bude žít cca 10 obyvatel.

Kvalita ovzduší v dotčeném území je charakterizována pomocí hodnot klouzavého průměru koncentrací uvažovaných škodlivin za předchozích 5 kalendářních let (2020-2024). Kvalita ovzduší v území je relativně dobrá. V žádném parametru nedochází v současnosti k překračování imisních limitů. Vyčerpání limitních hodnot je relativně nízké. U nejproblematictějších škodlivin jako jsou PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a B(a)P, jsou hodnoty na 50 % resp. 51 % a 50 % z limitních hodnot. U ostatních sledovaných škodlivin je vyčerpání limitních hodnot nižší.

Hluková zátěž podél stávající I/19 je poměrně vysoká. Z hlukové studie vyplývá, že hlukové limity (68 dB pro den a 58 dB pro noc) jsou u zástavby v blízkosti silnice I/9 v dotčených obcích překračovány.

Posuzovaná přeložka silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem kříží 4 vodní toky – v km 1,10 Pilský potok, v km 2,55 Vlášnický potok, v km 2,95 Pasecký potok a v km 4,15 Raštský potok. V km cca 3,0 se přeložka dotýká rybníka „Na Suchých“. Vlášnický potok má vymezeno záplavové území. Přeložka neprochází ani se nepřibližuje ke zdrojům hromadného zásobování pitnou vodou a ochranným pásmům zdrojů povrchových nebo podzemních vod. Nejbližší je ochranné pásmo II.b vnější vodního zdroje Jordán, které se nachází cca 330 m od konce řešeného úseku za rozvodnicí.

V dotčeném území převažují půdy v I a II. třídě ochrany. Z hlediska PUPFL zasahuje záměr do lesů hospodářských.

Přeložka zasahuje do chráněného ložiskového území netěženého ložiska cihlářských surovin 22632000 Meziříčí.

Ve zkoumaném úseku přeložky silnice I/19 bylo během terénních průzkumů zaznamenáno 7 zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů a 21 zvláště chráněných druhů obratlovců dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Dle nálezových databází Agentury ochrany přírody (NDOP) a České společnosti ornitologické (AVIF) bylo v dotčeném území zaznamenáno 6 dalších zvláště chráněných druhů živočichů (obratlovců). Přeložka nezasahuje na biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, dotýká se okraje území, které je vymezeno jako migrační koridor.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani do žádné evropsky významné lokality ani do žádné ptačí oblasti ani do žádného přírodního parku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka (PP) Tábor - Zahrádka, která se nachází ve vzdálenosti cca 250 m od MÚK Tábor. PP je zároveň evropsky významnou lokalitou

Trasa přeložky se nedotýká nadregionální a regionální sítě ÚSES. Přeložka kříží lokální biokoridory, které jsou vymezeny podél dotčených vodních toků a zasahuje do severní části rybníka „U Suchých“, který je vymezen jako lokální biocentrum.

Přeložka prochází územím s průměrnou krajinářskou hodnotou. Jedná se o zvlněnou zemědělskou krajinu členěnou vodními toky. V krajině převažuje orná půda.

Trasa přeložky se nedotýká památkově chráněných objektů, ani se památkově chráněné objekty v její blízkosti nevyskytují. Přeložka prochází územím s archeologickými nálezy ÚAN III. kategorie.

**Vlivy na životní prostředí:**

Z hlediska **vlivů na veřejné zdraví** lze konstatovat, že navržený záměr „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ je přijatelný. Záměr nezpůsobí překračování imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší ani hygienické limity hluku za předpokladu realizace protihlukových stěn. Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že dojde pouze k nevýznamnému navýšení zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele v okolí budoucí přeložky. Naopak dojde k poklesu zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele žijící podél současné komunikace. Současná hluková zátěž z dopravy je pro obyvatele žijící podél silnice I/19 významným zdrojem obtěžování, rušení spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Realizace přeložky povede ke zlepšení akustického stavu v centrech dotčených sídel, sníží se počet obtěžovaných obyvatel hlukem, počet obyvatel rušených ve spánku i obyvatel s rizikem ke kardiovaskulárním onemocněním oproti variantě bez přeložky. Provozem na přeložce budou dotčeni zejména obyvatelé žijící na západním a jižním okraji Drhovic, severním okraji Dražic a jižním okraji Meziříčí, kde lze očekávat mírné navýšení zdravotního rizika.

Z hlediska **vlivů na ovzduší** je možno konstatovat, že kromě možného dočasného zhoršení imisní situace v průběhu výstavby, dojde ke snížení imisní zátěže z dopravy v obcích. Pohyb motorových vozidel přes obce bude výrazně nižší a plynulejší než v současnosti a většina tranzitní dopravy bude vedena mimo centrum obcí. 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.

Hlavní příčinou změny klimatu je navýšení emisí skleníkových plynů, zejména oxidu uhličitého. Vzhledem k tomu, že dochází k přesunu většiny dopravy ze stávající silnice I/19 na plánovanou přeložku, dojde k minimálním změnám v jeho produkci. Realizaci posuzovaného záměru dojde ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch (vozovky) o cca 83 536 m<sup>2</sup>. V kontextu širšího území s minimem zpevněných nebo zastavěných ploch se jedná o relativně nevýznamný nárůst. Celkově lze vliv na přizpůsobení se změně **klimatu** (adaptaci) považovat za malý.

V rámci **hlukové studie** byl proveden orientační výpočet hlukového zatížení během realizace stavby. Byly stanoveny minimální vzdálenosti stavebních mechanismů od obytné zástavby z hlediska dodržování hygienických limitů. Hlukovou studii během výstavby bude nezbytné zpřesnit a stanovit harmonogram včetně nasazení strojů, tak aby byla hluková zátěž během výstavby přeložky co nejvíce snížena.

Z **hlukové studie** vyplývá, že na průtahu obcemi dochází v současnosti k překračování hygienických limitů z dopravy v denní i v noční době. Odvedením tranzitní dopravy z centra obcí lze očekávat výrazné snížení akustické expozice podél současného průtahu silnice I/19 až o patnáct decibelů v denní nebo v noční době. Z provedených výpočtů vyplynula potřeba výstavby protihlukové stěny o délce 235 metrů a výšce 3 metry, která zajistí dodržení hlukových limitů na začátku obce Drhovice (ve směru od Písku). Z dalších výpočtů vyplývá, že pro realizaci přeložky u obce Dražice a Všechnov nejsou navrhována žádná protihluková opatření a hlukové limity budou dodrženy.

Z hodnocení **vlivů na vody** vyplývá následující. Trasa přeložky silnice I/19 mezi Drhovicemi a Tábořem je navržena z hydrogeologického pohledu bez závažných zásahů do horninového prostředí a neovlivní proto významně režim podzemních vod v zájmovém území a zdroje podzemní vody v jejím okolí. V místech přechodu přes vodní toky je zvýšené riziko znečištění během výstavby, je proto nezbytné v průběhu výstavby vyloučit přímé vypouštění splachových vod do toků, zabránit případným únikům znečištění z použité mechanizace a mít zpracovaný havarijný plán pro případ takového úniku znečištění.

Navýšení průměrné koncentrace chloridů v křížených vodních tocích se bude pohybovat v rozmezí 2,7 – 23,4 mg/l. Koncentrace chloridů vodních tocích v kulturní (zemědělské) krajině se v podmínkách ČR pohybuje obvykle v rozmezí 20 – 40 mg/l. Je tedy evidentní, že limitní koncentrace chloridů v ostatních vodních tocích 150 mg/l dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nebude po zprovoznění posuzované přeložky silnice I/19 překročena.

Nejvýznamnějším **vlivem na půdy** je zábor jak zemědělské, tak lesní půdy. Rozsah záboru půd na zemědělském půdním fondu a pozemcích určených k plnění funkcí lesa je dán rozsahem stavby a rozložením na pozemcích. Předpokládaný zábor půdy (ZPF) pro výstavbu přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor ve variantě s MÚK Drhovice bude cca 31,78 ha. Z toho 17,5 ha (55 %) bude v I. TO, 9,9 ha (31,04 %) ve II. TO, 1,8 ha (5,57 %) ve III. TO, 0,3 ha (1,04 %) ve IV. TO a 2,3 ha (7,35 %) v V. TO. Zábor půdy je nevyhnutelný a lze jej pouze minimalizovat.

Posuzovaná přeložka zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa a vyžádá si zábor cca 0,48 ha lesů hospodářského.

**Vlivy na přírodní zdroje** jsou dány zejména zásahy do chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů, ložisek nerostných surovin, poddolovaných území a území se sesuvy. Severní část zářezu přeložky I/19 zasahuje nepodstatně v km 2,76 do jižního rohu chráněného ložiskového území netěženého ložiska cihlářských surovin 22632000 Meziříčí. Podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby stanoví Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského v navazujícím řízení.

**Vlivy na biologickou rozmanitost** byly identifikovány v biologickém průzkumu, který je součástí hodnocení dle §67. Průzkum byl v zájmovém území proveden od listopadu 2022 do října 2023 a od května 2025 do května 2026. V zájmovém území nebyly zaznamenány žádné zvláště chráněné druhy rostlin. Z botanického hlediska je nejcenějším biotopem malá vlhká louka v nivě Vlášnického potoka, křížená projektovanou přeložkou v km cca 2,4 – 2,65. Při realizaci mostu nad Vlášnickým potokem je doporučeno postupovat v trase přeložky, minimalizovat zásahy do přítomné louky, louku nevyužívat k pojezdům ani skládkování materiálu.

Během zoologického průzkumu byl v trase přeložky zaznamenán výskyt sedmi zvláště chráněných druhů bezobratlých dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, a to pěti čmeláků r. Bombus, mravence r. Formica a zlatohlávka tmavého. Jedná se o druhy v krajině poměrně běžné a nevyžadují specifickou ochranu.

Co se týká obratlovců, během biologických průzkumů realizovaných v letech 2023 - 2026 bylo v širším zájmovém území řešené přeložky nalezeno 21 druhů patřících mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jeden druh (luňák červený) je uveden v kategorii kriticky ohrožené, sedm druhů (skokan zelený, slepýš křehký, kavka obecná, křepelka polní, ledňáček říční, žluva hajní a vydra říční) jsou uvedeny v kategorii silně ohrožené a třináct druhů (ropucha obecná, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, koroptev polní, krkavec velký, lejsek šedý, moták pochop, rorýs obecný, slavík obecný, ťuhák obecný, ťuhák šedý, vlaštovka obecná, veverka obecná) v kategorii ohrožené.

V nálezových databázích je pro období 2015 - 2026 dokumentován výskyt dalších pěti zvláště chráněných druhů, jejichž výskyt nebyl vlastním průzkumem prokázán (čáp černý, kulíšek nejmenší, moták lužní, orel mořský, raroh velký, čejka chocholátá), ale jejich výskyt nelze vyloučit.

Pro ochranu zvláště chráněných druhů a jejich biotopů jsou navržena opatření k eliminaci nebo minimalizaci negativních vlivů.

V rámci hodnocení dle §67 bylo provedeno vyhodnocení vlivu na migrační prostupnost území. Vzhledem k délce přeložky (cca 7,3 km) je potřeba zprůchodnit těleso, nejméně dvěma mostními objekty pro střední druhy savců (kategorie B) a nejméně sedmi průchody pro malé savce (kategorie C). Pro velké savce (kategorie A) není nutné v tomto úseku navrhovat odpovídající migrační objekty (přeložka nekříží migrační koridor). Prostupnost posuzované přeložky silnice I/19 pro druhy kategorie B bude, v případě akceptace navržených opatření a úpravy technického řešení mostních objektů, zajištěna čtyřmi mostními objekty (most přes Pílský potok, most přes Vlášnický potok, most přes Pasecký potok a most přes Raštský potok). Požadavek na tři průchody bude splněn. Tyto mostní objekty budou splňovat i požadavky na prostupnost pro malé savce, je potřeba je doplnit minimálně dvěma propustky. Co se týká druhů kategorie D (obojživelníci), budou všechny vodní toky (migrační koridory) zprostředkovány mostními objekty odpovídajících parametrů a přizpůsobených pro migrace obojživelníků. Podmínkou je dodržení navrhovaných opatření.

Přeložka silnice I/19 v daném úseku nepředstavuje významný zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik **krajinného rázu**. Navrhovaná realizace přeložky 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. Ostatní aspekty (estetické hodnoty, kulturní a historické hodnoty, kulturní dominanty, harmonické měřítko a harmonické vztahy) byly hodnoceny stupněm slabý vliv nebo bez vlivu (ZCHÚ).

Navržená přeložka silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor se dotýká vymezeného lokálního ÚSES. Funkčnost biokoridorů by neměla být při respektování navržených opatření významně ovlivněna.

Posuzovaný záměr není v územním střetu s žádným prvkem **zvláštní územní ochrany** (ZCHÚ, NATURA). Nejbližším je EVL a PP Tábor – Zahrádka, která se nachází cca 250 m od přeložky. Pro ochranu EVL/PP jsou stanovena opatření k vyloučení negativních vlivů.

Z hlediska **vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví** je důležité, že realizace záměru si nevyžádá žádné demolice obytných nebo rekreačních objektů. Realizací přeložky nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky. Dotčené území se nachází v území s archeologickými nálezy 3. kategorie (50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů).

Posuzovaný záměr nebude vykazovat žádné nepříznivé **vlivy přesahující státní hranice**.

Navrženy jsou dvě varianty napojení přeložky na I/19 západně Drhovic – varianta MÚK a varianta okružní křižovatky. Z **porovnání variant** vychází jako vhodnější z hlediska vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví varianta okružní křižovatky. Varianta okružní křižovatky je vhodnější z hlediska vlivů na vody, půdy a krajinu (krajinný ráz). Vlivy na ostatní složky jsou pro obě varianty srovnatelné. Varianta MÚK je méně vhodná z hlediska vlivů na životní prostředí, ale nevykazuje tak závažné negativní vlivy, které by znemožňovaly její realizaci.

Celkově je možné konstatovat, že negativní vlivy záměru „I/19 Drhovice – Tábor, přeložka“ na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatel budou akceptovatelné.

## H. PŘÍLOHY

K dokumentaci jsou přiloženy následující přílohy:

|               |                                                                                                           |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Příloha č. 1  | Situace stavby                                                                                            |
| Příloha č. 2  | Podélný profil                                                                                            |
| Příloha č. 3  | Hluková studie                                                                                            |
| Příloha č. 4  | Rozptylová studie                                                                                         |
| Příloha č. 5  | Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví                                                                       |
| Příloha č. 6  | Hydrogeologické posouzení                                                                                 |
| Příloha č. 7  | Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny |
| Příloha č.8   | Posouzení vlivů na krajinný ráz                                                                           |
| Příloha č.9   | Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 o ochraně přírody a krajiny    |
| Příloha č.10  | Závěr zjišťovacího řízení                                                                                 |
| Příloha č. 11 | Vyjádření došlá v rámci zjišťovacího řízení                                                               |
| Příloha č. 12 | Vyjádření OBÚ a Ministerstva obrany ke směrovým variantám přeložky                                        |

## REFERENČNÍ SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- I/19 Drhovice - Tábor, přeložka, technická studie, Pragoprojekt, a.s. březen 2022
- Brázdil R, Trnka M. a kol. (2015): Sucho v Českých zemích minulost, současnost a budoucnost. Centrum výzkumu globální změny AV ČR
- Culek M. a kol. (2013): Biogeografické regiony České republiky, Masarykova univerzita, Brno
- ČHMÚ (2007): Atlas podnebí Česka
- Květoň V. (2001): Normály teploty vzduchu na území České republiky v období 1961 – 1990 a vybrané teplotní charakteristiky období 1961-2000, Praha
- Liberko M. a kol. (1988). Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace, VÚVA Praha
- MŽP 2017, Národní akční plán adaptace na změnu klimatu
- MŽP 2015, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR
- Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa. GÚ ČSAV, Brno
- Tolasz R. a kol. (2007): Atlas podnebí Česka. ČHMÚ Praha, Univerzita Palackého, Olomouc
- Tomášek M. (2000): Půdy České republiky. Český geologický ústav, Praha
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací, MD 2014
- Územní plány obcí Drhovice, Meziříčí, Dražice a Tábor na <https://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/portal/up/obce>
- Vyhnálek V. a kol. (2004). Reálné koncentrace chloridových iontů v povrchových vodách z komunikací na 10 vybraných úsecích silnic v zimním období VYHNÁLEK, V., et al. (2001). Vyhodnocení vlivu používání chemického posypového materiálu během zimních sezón 1999/2000 a 2000/2001 na vybraných komunikacích v CHKO Blanský les, EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice. 2001.2003/2004, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice, Hydrobiologický ústav AVČR, České Budějovice, Biologická fakulta JU, České Budějovice.
- Vyhnálek V. a kol. (2007). Koncentrace chloridových iontů v půdách, v povrchových a podzemních vodách podél silnice I/20 České Budějovice – Vodňany v zimním období 2005/2006, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice, Hydrobiologický ústav AVČR, České Budějovice, Biologická fakulta JU, České Budějovice, Hydroprůzkum Č. Budějovice s.r.o., PROGEO s.r.o., Roztoky u Prahy.
- Vyhnálek V. a kol. (2010). Monitoring vlivu solení silnice I/20 v úseku MÚK Nová Hospoda – Písek na povrchové vody, podzemní vody a ekosystémy v letech 2009 - 2010, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice.

### Internetové zdroje:

- [www.czso.cz](http://www.czso.cz)
- <https://www.uzis.cz>
- [www.szu.cz](http://www.szu.cz)
- <https://www.mvcz.cz/clanek/statistiky-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>
- <https://nahliznidokn.cuzk.cz/VyberKatastrMapa.aspx>

- <http://www.klimatickazmena.cz>
- <http://monumnet.npu.cz/pamfond/hledani.php>
- [http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr](http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr)
- [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance_CZ.html)
- [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)
- <http://www.pamatkovykatalog.cz>
- <http://info.sekm.cz/hledat/lokality>
- <https://data.nature.cz/data/detail/ds/53/>
- [https://www.mzp.cz/cz/mitigace\\_zmeny\\_klimatu](https://www.mzp.cz/cz/mitigace_zmeny_klimatu)
- <http://mapy.nature.cz/>

Další podklady jsou uvedeny u jednotlivých dílčích studií v přílohové části.

**Datum zpracování dokumentace:** 25.9.2026

**Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace:**

**Zpracovatel dokumentace**

Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.  
držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, rozhodnutí MŽP č.j. 87741/ENV/15, poslední prodloužení autorizace č.j. MZP/2025/710/3707,  
držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 odst.1 zákona č. 100/2001 Sb. č.j. 34758-OVZ-32.0-8.9.08, poslední prodloužení osvědčení č.j. MZDR 16490/2023-2OVZ

EIA SERVIS s.r.o.  
U Malše 20  
370 01 České Budějovice  
tel.: 386 354 942

**Osoby, které se podílely na zpracování dokumentace:**

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o.  
držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.  
osvědčení č.j. 39738/ENV/10, prodloužení autorizace č.j.80105/ENV/14,  
MZP/2020/710/2019, MZP/2025/710/1948

Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o.  
držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 39884/ENV/10, prodlouženo č.j. 74091/ENV/14,  
MZP/2019/710/10098, MZP/2024/710/5174

RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc., EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Alexandra Příbylová, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Adéla Wiatzková, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Eliška Blažková, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Ivana Hovorková, Ekopor  
RNDr. Petr Kozel Ph.D., Biologické centrum AV ČR  
RNDr. Marcel Homolka

**Podpis zpracovatele dokumentace:**