



POSUDEK

dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

SILNICE I/29 A I/19 PÍSEK - TÁBOR

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
145 05 Praha

Zpracovatel posudku: RNDr. Vladimír Ludvík
osvědčení č. 5278/850/OVP/93, autorizace č. 46170/ENV/06

POSUDEK

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění
Silnice I/29 a I/19 Písek - Tábor

Zhotovitel:

RNDr. Vladimír Ludvík

osvědčení č.: 5278/850/OVP/93, autorizace č.: 46170/ENV/06

Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

tel.: 498 500 363, mobil: 603 224 626

fax: 498 500 320 e-mail: ekoteam@wo.cz

Obsah:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	4
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	6
1. Úplnost dokumentace	6
2. Správnost údajů uvedených v oznámení včetně použitých metod hodnocení	7
Posouzení základních údajů.....	7
Posouzení údajů o vstupech	11
Posouzení údajů o výstupech.....	11
Posouzení údajů o stavu životního prostředí v dotčeném území	12
Posouzení údajů o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí	12
Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru na životní prostředí.....	17
Posouzení charakteristiky environmentálních rizik.....	17
Posouzení použitých metod hodnocení	18
3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí.....	19
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	19
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	19
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	20
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	20
Vyjádření veřejnosti:	20
Vyjádření územních samosprávních celků:	20
Vyjádření dotčených správních úřadů:	20
ČIŽP, OI České Budějovice.....	20
MÚ Tábor, odbor životního prostředí	20
MÚ Milevsko, odbor životního prostředí.....	21
MÚ Písek, odbor životního prostředí a VLHZ.....	21
KHS Jihočeského kraje	22
Správa CHKO Bláník	22
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	23
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	26
VIII. PŘÍLOHY	40

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. *Název záměru*

Silnice I/29 a I/19 v úseku Písek – Tábor

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70.

Délka posuzovaného úseku je cca 35,365 km

Silnice I/19 je v úseku od MÚK u Oltyně směrem na Tábor navržena jako polovina budoucí čtyřpruhové komunikace.

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

Kraj: Jihočeský

Město / obec:	katastrální území:
Dolní Novosedly	Dolní Novosedly
	Chrastiny
Záhoří	Svatonice
	Horní Záhoří u Písku
	Jamný
Temešvár	Temešvár
Podolí I	Podolí I
Křenovice	Křenovice
Bernartice	Bojenice
	Bernartice u Milevska
	Kolišov
	Zběšice
	Srlín
Opařany	Opařany
	Oltyně
Řepeč	Řepeč
Drhovice	Drhovice
Meziříčí	Meziříčí
Dražice	Dražice u Tábora
Tábor	Klokoty

4. *Obchodní firma oznamovatele*

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

Pracoviště Čerčanská

Čerčanská 2023/12

140 00 Praha 4

5. *IČ oznamovatele*

65993390

6. *Sídlo (bydliště) oznamovatele*

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby (dokumentace EIA), zpracoval RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., č.osvědčení 2721/4692/OEP/92/93.

Dokumentace vychází z členění dle Přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.

Dokumentace je velmi podrobná a obsahuje vlastní textovou část dokumentace, souhrn a přílohy včetně výkresové části.

Vlastní dokumentace v části A - Údaje o oznamovateli splňuje požadavky přílohy č. 4.

V části B - Údaje o záměru je v souladu s požadavky přílohy č. 4 rozčleněno na základní údaje o záměru, údaje o vstupech a výstupech. Z hlediska naplnění podstaty přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. jsou požadavky na obsah dokumentace splněny. Dokumentace splňuje požadavky přílohy č. 4 v uvedené části B.

Část C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska obsahové stránky dokumentace naplňuje všechny pasáže v souladu s požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí je v souladu s přílohou č. 4 zákona rozděleno do 6 kapitol. Z hlediska požadavků zákona č. 100/2001 Sb. lze konstatovat, že jsou naplněny všechny základní požadavky tohoto zákona.

Část E – porovnání variant je řešena dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

Souhrnné části F – Závěr a G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru jsou zpracovány v dostatečné míře pro posouzení dle přílohy č. 4. zákona

Rozsáhlá část H – Přílohy pak dostatečně ilustruje základní vstupní údaje pro zpracování dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

1. Z hlediska úplnosti dokumentace lze konstatovat, že odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb.
2. Vlastní náplň jednotlivých bodů dokumentace je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností.

Jednotlivé body jsou podrobně komentovány v další části této kapitoly.

2. Správnost údajů uvedených v oznámení včetně použitých metod hodnocení Posouzení základních údajů

B.1.1. Název záměru a zařazení záměru dle přílohy č. 1

Silnice I/29 a I/19 v úseku Písek – Tábor

záměr kategorie II - záměr vyžadující zjišťovací řízení (9.1 Novostavby, rekonstrukce silnic o šíři větší než 10 m (záměry neuvedené v kategorii I) nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pružích delších než 500 m)

B.1.2. Kapacita záměru

Silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70.

Délka posuzovaného úseku je cca 35,365 km

Silnice I/19 je v úseku od MÚK u Oltyně směrem na Tábor navržena jako polovina budoucí čtyřpruhové komunikace.

B.1.3. Umístění záměru

Kraj: Jihočeský

Město / obec:	katastrální území:
Dolní Novosedly	Dolní Novosedly
	Chrastiny
Záhoří	Svatonice
	Horní Záhoří u Písku
	Jamný
Temešvár	Temešvár
Podolí I	Podolí I
Křenovice	Křenovice
Bernartice	Bojenice
	Bernartice u Milevska
	Kolišov
	Zběšice
	Srlín
Opařany	Opařany
	Oltyně
Řepeč	Řepeč
Drhovice	Drhovice
Meziříčí	Meziříčí
Dražice	Dražice u Tábora
Tábor	Klokoty

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Posuzovaná stavba silnice I/29 a I/19 v úseku Písek – Tábor je liniovou stavbou dopravní infrastruktury. V době zpracování posudku nebyl identifikován žádný záměr, se kterým by mohlo dojít k významné kumulaci negativních vlivů na životní prostředí.

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Silnice I/29 a I/19 představují hlavní silniční spojení mezi Pískem a Tábořem.

Západním směrem bude silnice I/29 dále vedena ke Kbelnici, kde se napojí na silnici I/4, po které je možno pokračovat buďto na hraniční přechod do Německa ve Strážném, případně ze Strakonice po silnici I/22 do Klatov, Domažlic a na hraniční přechod Folmava a do přilehlých oblastí jihozápadních Čech.

Z Tábora silnice I/19 pokračuje východním směrem do Pelhřimova. Odtud lze jet po silnici I/34 k Humpolci a dále po dálnici D1 do východních oblastí státu, případně po silnici I/34 do severovýchodních Čech a na severní Moravu. Z uvedeného je zřejmé, že silnice I/29 i I/19 jsou z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy velmi významné.

Tomu však neodpovídá současný stavebně technický stav obou komunikací, na kterých v minulých několika desetiletích nedošlo k žádné podstatné stavební úpravě. Obě silnice jsou vedeny v průtazích obcemi, kde v mnohých má trasa zcela nevyhovující parametry. Důsledkem je velmi negativní vliv na životní prostředí v obcích, na bezpečnost jejich obyvatel, na plynulost a bezpečnost dopravy, některé extravilánové úseky jsou dopravně závadné (např. úsek u Srlína).

Umístění záměru je dáno zejména následujícími skutečnostmi:

- 1) poloha stávající silnice I/29 a I/19 bude v mnoha úsecích využita pro výstavbu nové silnice
- 2) konfigurace terénu v místech budování obchvatů obcí a možnosti dalšího napojení na stávající infrastrukturu území

Na základě skutečností popsaných v předchozím textu byly ve studii technického řešení zpracovány a v posuzované dokumentaci posouzeny následující varianty:

úsek	varianty
km 13,3 – 15,6 (Podolí I)	Podolí – sever
	Podolí – jih
km 15,6 – 18,6 (Křenovice)	Křenovice – sever
	Křenovice – jih
km 24,6 – 26,3 (Srlín)	Srlín – sever
	Srlín – jih

B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Kategorie silnice I/29 v úseku Písek – Oltně je zadavatelem stanovena jako S 11,5/70. Jedná se o dvoupruhovou silnici I. třídy, jejíž základní šířka je 11,5 m a návrhová rychlost činí 70 km/hod. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vodícího proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m, a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Silnice I/19 v úseku Oltně - Tábor je ve shodě s kategorizací dálnic a silnic I. a II. třídy uvažována v kategorii S 22,5/100, stavěná etapově po polovinách. Snahou projektanta bylo, aby návrhové prvky trasy ovlivňující bezpečnost silničního provozu odpovídaly směrodatné rychlosti podle revizního návrhu ČSN 736101, která je vyšší než rychlost návrhová a která zřejmě bude platit v době, kdy budou probíhat práce na dalších stupních dokumentace jednotlivých staveb.

V celém rozsahu vymezeného úseku je navržena základní varianta trasy silnic I/29 a I/19 s průběžným staničením, jehož počátek je v místě napojení na okružní křižovatku se silnicí I/20 v Písku. Silnice I/29 v úseku 0,0 – 6,0 nebyla předmětem dokumentace EIA, proto je posuzován úsek až od km 6,0.

Nevariantní úsek - km 6,0 – 13,3 (Záhoří, Temešvár)

Začátek posuzovaného úseku silnice I/29 a I/19 je nevariantní a je umístěn do km 6,0, asi 1 km před Záhořím. U Záhoří je nová trasa silnice I/29 vedena jižním obchvatem obce. Asi 0,5 km východně od konce zástavby se přeložka napojuje do stávající trasy, po které je vedena přes Temešvár až k mostu přes Vodní nádrž Orlík. S ohledem na blízký Podolský most, po kterém bude silnice I/29 i nadále vedena, zůstane průtah Temešvárem zachován.

Variantní úsek I - km 13,3 – 15,6 (Podolí I)

Severní varianta (Podolí – sever) odpovídá konceptu územního plánu obce a prochází prolukou mezi zástavbou obce a zemědělským areálem. Od stávající silnice I/29 se odpojuje cca v km 13,3, konec této varianty je cca v km 15,6.

Jižní varianta (Podolí - jih) je oproti variantě severní více odkloněna od obce až za zemědělský areál. Od stávající silnice I/29 se odpojuje cca v km 13,3, konec této varianty je cca v km 15,9 (dle staničení varianty Podolí – sever v km 15,6).

Variantní úsek II - km 15,6 – 18,6 (Křenovice)

Severní varianta (Křenovice – sever) je vedena severním obchvatem obce a v km 18,6 (asi 1 km východně od obce) se napojuje do stávající trasy. Křižovatka se silnicí III/105 55 (směr Milevsko) bude úroňová průsečná.

Jižní varianta (Křenovice – jih) je vedena jižním obchvatem Křenovic. Začátek i konec stavebního úseku je shodný s variantou severní.

Nevariantní úsek - km 18,6 – 24,6 (Bernartice)

Tento úsek začíná severním obchvatem Bernartic, který je na obou koncích napojen do současné trasy silnice I/29 (km 19,2 – 22,3).

Variantní úsek III - km 24,6 – 26,3 (Srlín)

U Srlína, kde je současná trasa v přechodu přes údolní nivu řeky Smutné značně směrově zvlňená, je navržena přeložka ve dvou variantách, obě varianty jsou vedeny severně od centrální části Srlína.

Severní varianta (Srlín – sever) je od křižovatky se silnicí III/ 10553 vedena severním obchvatem Srlína. Údolí řeky Smutné překračuje třípolovým mostem a asi 200 m za ním se napojuje současné trasy.

Jižní varianta (Srlín – jih) je vedena po staré silnici až ke konci zástavby Srlína, poté opouští staré silniční těleso, dvěma protisměrnými oblouky překonává údolí Smutné a napojuje se do současné trasy směrem na Opařany.

Nevariantní úsek - km 26,3 – 41,365

Opařany -západní část trasy v délce asi 1 km a východní úsek rovněž v délce asi 1 km (včetně části spadající do stavebního úseku Oltyně) jsou vedeny po současné silnici, která prochází lesem. Převážná část stavebního úseku Opařany je jižním obchvatem obce.

Oltyně - tento stavební úsek (km 31,0 – 34,7) je řešen pouze v jedné variantě, která má charakter obchvatu vedeného jihovýchodně od Oltyně.

Drhovice - v prostoru Drhovic (km 34,7 – 36,9) je pro přeložku silnice I/19 jediná vhodná proluka mezi jižním okrajem zástavby obce a oplocením kasáren.

Ve stavebním úseku Dražice – Všechov (km 36,9 – 41,4) je řešena pouze varianta trasy silnice I/19 vedená severně od Dražic a Všechova.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Termín zahájení realizace záměru nebyl stanoven.

B.1.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Jihočeský

Obce: Záhoří
Temešvár
Podolí I
Křenovice
Bernartice
Opařany
Drhovice
Meziříčí
Dražice
Tábor

B.1.9. Výčet navazujících správních rozhodnutí

Následovat bude územní rozhodnutí a stavební povolení. Příslušné stavební úřady jsou: Městský úřad Písek, odbor výstavby a územního plánování; Obecní úřad Bernartice, odbor výstavby a životního prostředí, Městský úřad Tábor, odbor rozvoje.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Náplň kapitoly B.I. vyhovuje požadované charakteristice pro potřeby posuzování dle zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění a charakteru a velikosti záměru.

Posouzení údajů o vstupech

Kapitola B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Klasifikace záboru půdy byla provedena dle bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) a dle tříd ochrany ZPF podle metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 12.6.1996 č.j. OOLP/1067/96.

B.II.2 Voda

V kapitole je konstatováno, že výstavba i provoz posuzované silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

B.II.3 Surovinové zdroje

V kapitole je konstatováno, že množství potřebných materiálů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno. Pro potřebu procesu EIA je možné stanovit orientační potřebu materiálu z plochy vozovky a z obvyklé konstrukční výšky vozovky 0,6 m. Použité materiály budou šterk, makadam, kamenivo a povrchová vrstva z asfaltového betonu nebo ze živičné směsi.

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V kapitole je zdůrazněno, že je důležité, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích (především po silnici I/29 a I/19) a po ploše trvalého záboru pro výstavbu nových úseků silnice I/29 nebo I/19. 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 plánu organizace výstavby jednotlivých etap výstavby silnice.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část B II: Údaje o vstupech je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení údajů o výstupech

B.III Údaje o výstupech

B.III.1 Ovzduší

V kapitole jsou definovány bodové a plošné zdroje znečištění ovzduší během výstavby a liniové zdroje během provozu. Je stanovena produkce emisí, která dokládá, že po zprovoznění silnice I/29 a I/19 v nové trase bude tato produkovat do ovzduší méně škodlivin, než silnice stávající. Úbytek emisí bude zřejmý zejména v centrech obcí, kde stávající I/29 a I/19 vedla průtahem a v nové trase je vedena obchvaty.

B.III.2 Odpadní vody

Dešťové vody budou odváděny kanalizací nebo otevřenými příkopy do recipientů. Před vyústěním do recipientů doporučuje dokumentace zařadit dešťové usazovací nádrže odpovídajícího objemu se schopností zachycovat pevné splaveniny a ropné látky, nejlépe navržené jako biodegradační nádrže. V případě potřeby ochrany málo vodných vodotečí

bude nezbytné před vyústění do recipientů zařadit retenční nádrže. Technické parametry retenčních nádrží budou stanoveny na základě hydrotechnického výpočtu.

Dešťové vody odtékající ze silnice jsou znečištěné látkami, které se uvolňují z projíždějících motorových vozidel a v zimním období posypovým materiálem. Zpracovatel dokumentace konstatuje, že během vlastního měření na podzim roku 2006 ve vybraných tocích byly zaznamenány maximální hodnoty koncentrací Cl⁻ do 38 mg/l.

B.III.3 Odpady

V kapitole je uveden výčet odpadů vznikajících během výstavby záměru a ve fázi jeho provozu, včetně popisu způsobu nakládání s odpady.

B.III.4 Ostatní

Hluk z provozu na posuzované silnici I/29 a I/19 je kvantitativně vyhodnocen v akustické studii, která je součástí dokumentace EIA jako část D.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část B III: Údaje o výstupech je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení údajů o stavu životního prostředí v dotčeném území

ČÁST C

ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část C: Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení údajů o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

ČÁST D

D.I. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

Na základě výsledků akustické studie lze konstatovat, že v současné době jsou v intravilánu obcí vyčerpány prakticky veškeré hlukové limity a s dalším očekávaným nárůstem dopravy bude postupně docházet k jejich překračování. V zastavěném území sídel je obvykle tento stav jen obtížně řešitelný budováním protihlukových zdí, proto lze prakticky za jediné řešení vedoucí ke snížení hluku v intravilánu považovat výstavbu obchvatů obcí, které odvedou tranzitní dopravu mimo jejich nejobydenější části.

Vzhledem k umístění Podolského mostu a konfiguraci terénu je velmi problematická situace v případě stávajícího průtahu obcí Temešvár - nelze zde realizovat obchvat obce a veškerá doprava bude i po přestavbě silnice I/29 vedena po stávající silnici I/29, tj. centrem sídla. Tento fakt je pochopitelně značně limitující pro návrh protihlukových opatření (výstavba protihlukových stěn), jediné řešení lze nalézt v ochraně vnitřních chráněných prostorů

dotčených staveb. Krajním řešením v případě nemožnosti zajistit splnění hygienických limitů uvnitř obytných budov je pak změna užívání objektů.

Při výstavbě nových úseků budou v místech vymezených akustickou studií vybudována protihluková opatření, která zajistí splnění příslušných hygienických limitů. Nadlimitním hlukem tak nebude zasažen žádný obyvatel dotčeného území.

Z výsledků zpracované rozptylové studie vyplývá, že v řešeném území nebude docházet k výskytu zvýšeného zdravotního rizika vlivem expozice NO₂ a benzenu. Údaje o očekávaných hodnotách průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ nejsou k dispozici. I v případě, že nebudou dosahovány limitní hodnoty, je však nutno očekávat riziko z expozice suspendovaným částicím PM₁₀. Obdobná situace je však na značné části území ČR, vzhledem k úrovni požadových hodnot koncentrací částic PM₁₀ v ovzduší. Vlivy změn v trase komunikace se projeví zejména právě v případě částic PM₁₀, u nichž jsou vlivy na zdraví při očekávaných koncentracích v ovzduší největší.

Přesné stanovení rozsahu demolic (ve variantě Srlín-jih) bude možné až po výběru konečné varianty a jejím zaměření do terénu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V této kapitole jsou podrobně řešeny možné vlivy na zdraví a řada dalších vlivů.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Dokumentace konstatuje, že výstavbou přeložky se imisní zatížení přeneso z okolí stávající silnice I/29 a I/19 do okolí přeložky, která však bude procházet mimo oblasti s obytnou zástavbou. Díky tomu dojde v zastavěném území téměř výhradně k zlepšení kvality ovzduší. Na základě výsledků modelových výpočtů je možné posoudit příspěvek navrhované komunikace k celkovým koncentracím znečišťujících látek v okolí. Modelové výpočty byly provedeny pro vybrané referenční body v blízkém okolí trasy komunikace (včetně alternativních variant Podolí-jih, Křenovice-jih a Srlín-jih).

Změny v průměrných ročních koncentracích oxidu dusičitého budou v zájmovém území dosahovat nejvýše 1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u maximálních hodinových koncentrací pak 15 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu to bude nejvýše 0,025 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a u suspendovaných částic frakce PM₁₀ pak 4 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.1.2 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí. Lze souhlasit se zpracovatelem dokumentace ohledně změn v koncentracích škodlivin.

D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Z akustické studie zpracované v rámci dokumentace vyplývají následující skutečnosti:

Stávající silnice je z hlediska hlukové situace v jejím bezprostředním okolí nevyhovující, možnosti budování pasivních protihlukových opatření jsou omezené.

Vyjma varianty Srlín-jih přinese realizace přestavby silnice I/29 v kterémkoliv z posuzovaných variant snížení hlukových imisí v intravilánu obcí pod hygienický limit.

V některých případech bude nutné vybudovat podél silnice I/29 nebo I/19 protihlukové stěny, zajišťující splnění hlukových limitů. Rozsah výstavby těchto stěn bude záležet na konečném výběru konkrétní varianty.

V dalších stupních projektové dokumentace bude nutné provést zpřesnění akustických výpočtů na základě dostupných dat a dle zjištěných výsledků zpřesnit návrh protihlukových opatření.

Po uvedení silnice I/29 do provozu bude nezbytné provést kontrolní měření v těch výpočtových bodech, v nichž se teoretická hodnota hluku blíží (± 2 dB) k hygienického limitu 60 dB (respektive 50 dB).

Při stavbě se doporučuje věnovat zvýšenou pozornost závěrovým prahům při nájezdu na estakády z hlediska omezení zbytečných akustických rázů při přejezdu jednotlivých vozidel. Na základě výše uvedených skutečností lze považovat navržený způsob úpravy silnice I/29 z akustického hlediska za vyhovující.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.3 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Během realizace přeložky silnic plánovaného záměru dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím dojde k odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků a nakonec do Otavy, Vltavy a Lužnice. V normálních srážkových poměrech nebude tento vliv významný pro kvalitu povrchových vod, pochopitelně při dodržování plánu organizace výstavby a technologické kázně. Nebezpečí erozního odnosu velkého množství půdních částic a významné zakalení vodoteče hrozí v případě přívalových srážek. Doporučuje se 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 dešťových vod ze staveniště.

K minimalizaci rizika vzniku havarijní situace se doporučuje zpracovat návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi - pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolu staveniště.

Vliv na podzemní vody je řešen detailně dle jednotlivých úseků. Režim podzemních vod může být ovlivněn v úsecích trasy, kde výkopové práce v projektovaných zářezech zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. V oblasti dosahu drenážního účinku zářezu dochází k ovlivnění hladin a vydatností okolních jímacích objektů v závislosti na konkrétních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, vzdálenost jímacího objektu od zářezu, filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů aj.).

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.4 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.5 Vlivy na půdu

Nejvýznamnějším vlivem na půdu při výstavbě pozemních komunikací je trvalý a dočasný zábor půdy. Celkový zábor půdy bude 1 025 572,874 m² až 1 043 402,645 m² v závislosti na vybrané variantě. Zábor půdy je při výstavbě pozemních komunikací nevyhnutelný, do určité míry může být jeho rozsah minimalizován optimalizací směrového vedení a výškového uspořádání (a zprostředkovaně šířky) silničního tělesa.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.5 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Trasa silnice v základní i ostatních variantách neprochází žádným chráněným ložiskovým územím nebo oblastí výskytu prognózních zdrojů surovin.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.6 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.7 Vlivy na krajinu

Dokumentace konstatuje, že posuzovaný úsek komunikace přinese zásah do krajiny. Navrhovaná silnice do značné míry využívá úseků stávající komunikace, ale důsledně se vyhýbá sídlům (výjimkou je průchod obce Temešvár, který byl již modernizován a jeho směrové i výškové parametry odpovídají současným požadavkům, komunikaci bude ale potřeba rozšířit na kategorii S 11,5) což má za následek značný podíl nových úseků, které budou vedeny dosud volnou krajinou.

Plánovaná stavba přinese do prostoru velké dimenze, dlouhé přímé nebo křivkové technické linie, přinese velké zemní práce a mostní stavby. Stane se v krajině prostorovým předělem, který představuje zásah do rázu krajiny nejenom svou hmotou a dimenzí, ale také hlukem z provozu, pozorovatelným pohybem na silnici a pohybem světél v nočních hodinách.

Ve vyhodnocení zásahu stavby do krajinného rázu je však nutno vzít v úvahu, že silnice I/29 a I/19 zde v současné době funguje. Stavbou silnice nové zůstane prakticky stejné dopravní zatížení, jen se částečně změní směrové vedení.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.7 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pro úplnost je nutno konstatovat, že dokumentace zde oproti příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. přehodila pořadí kapitol D.I.7 a D.I.8, což nemá žádný vliv na kvalitu posouzení vlivů.

D.I.8 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Dokumentace zde mj. konstatuje, že značný negativní vliv na biotu území má zasypaní niv potoků. V technické studii není možnost přemostění využívána moc velkoryse a některé nivy by měly být do značné míry přerušeny násypem, po němž by byla silnice vedena. Jedná se o nivu Budovického potoka v km 13,9; nivu Paseckého potoka v km 37,8 a nivu Raštského potoka v km 39,0; v nichž je plánován klenbový most L=4,8 m, ačkoliv ve druhých dvou jmenovaných případech je velmi vhodný terén k vysokému přemostění. U těchto křížení by bylo vhodné ještě zvážit jinou (velkorysejší) možnost přemostění, která by měla mnohem menší negativní důsledky na biotu území než navedení vysokého násypu.

V trase posuzované přeložky nebyl zjištěn žádný ze zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů, byly však zaznamenány čtyři zvláště chráněné druhy obratlovců: skokan zelený, rorýs obecný, vlašťovka obecná. Pro tyto druhy lze celkově konstatovat, že životní podmínky těchto druhů a jejich další existence v zájmovém území nebudou realizací a provozem přeložky silnice I/29 a I/19 ohroženy.

Za jedinou cennou enklávu vysokého stupně ekologické stability, a to 4. stupně, lze považovat nivu řeky Smutné (km cca 25,9) jak ve variantě Srlín-sever tak i Srlín-jih a nivu Oltyňského potoka (km cca 31,3). Křížení s Oltyňským potokem je nevariabilní, bude realizováno v místě křížení stávající silnice I/29 a nedojde k významnému zásahu do nivy

potoka. Niva Smutné bude překlenuta dostatečným mostním objektem, vzhledem k menšímu zásahu do nivy a navazujících lesních porostů je v tomto úseku mírně vhodnější varianta Srlín-sever. Celkově lze konstatovat, že realizace záměru nebude mít závažný negativní vliv na cenné ekosystémy v oblasti, neboť žádné unikátní ekosystémy se v trase nenacházejí.

V rámci rekonstrukce silnice I/19 a I/29 bude nezbytné smýcení lesních porostů. V převážné většině se jedná o místa, kde stávající silnice prochází lesními porosty a rekonstrukce bude spočívat v rozšíření komunikace. Odlesněn bude nejčastěji okraj lesa o šířce cca 3 m podél stávající komunikace. Celková délka takovýchto úseků je cca 5 km. Nově zasažené lesní porosty se nacházejí v km 18,00, kde navržená varianta Křenovice sever zasahuje do cípu lesního porostu kyselá dubová bučina (3K7), a při přemostění říčky Smutné v km 26,0, kde navržená varianta Srlín sever zasahuje do lesních porostů svěží dubové bučiny (3S9, 3S1).

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.8 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pro úplnost je nutno konstatovat, že dokumentace zde oproti příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. přehodila pořadí kapitol D.I.7 a D.I.8, což nemá žádný vliv na kvalitu posouzení vlivů.

D.I.9. Vlivy na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a prvky systému NATURA 2000

Vliv realizace záměru přeložky silnice tedy nebude mít žádný vliv na zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Malé a nejmenší vodní toky, ve kterých je voda jen určitou část roku se často řeší vodními propustky. Toto řešení je z hlediska technického pochopitelné, ovšem z hlediska ochrany přírody jej nelze považovat za optimální. Křížení každého vodního toku se silnicí je vhodné řešit minimálně rámovým propustkem s přirozeným dnem.

Záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.9 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pro úplnost je nutno konstatovat, že dokumentace zde oproti příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. zavádí tuto kapitolu navíc, což je spíše pozitivní pro posouzení vlivů a zvyšuje přehlednost dokumentace.

D.I.10. Vlivy na ÚSES a migrační koridory

Silnice vždy představuje bariéru v krajině, která omezuje možnosti migrace živočichů. Technické možnosti pro zprůchodnění tělesa silnice jsou relativně dostupné v úsecích v násypech (mostní objekty, většinou navržené z důvodu překonání vodních toků v dostatečných parametrech). V úsecích v zářezech je možné zprůchodnění tělesa silnice biomostem (ekoduktem), v takovém případě se jedná o stavební objekt realizovaný výhradně pro umožnění migrace živočichů. Problematické jsou úseky, kde je komunikace vedena na úrovni okolního terénu, v tomto případě neexistuje žádná technicky schůdná možnost, jak těleso silnice pro živočichy zprůchodnit. Základní síť migračních tras pro organismy v krajině představuje územní systém ekologické stability (ÚSES), ten může být doplněn známými migračními trasami zvěře.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.10 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pro úplnost je nutno konstatovat, že dokumentace zde oproti příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. zavádí tuto kapitolu navíc, což je spíše pozitivní pro posouzení vlivů a zvyšuje přehlednost dokumentace.

D.I.11 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V případě varianty Podolí-sever bude nezbytná demolice jednoho technického objektu v zemědělském areálu.

Silnice I/29 vede v současnosti po technické památce Podolský most. Tento stav bude zachován, vliv na tuto památku bude zanedbatelný.

Z hlediska variantního řešení se jako nejméně vhodná jeví varianta Srlín-jih z důvodu předpokládané demolice několika obytných objektů. Všechny ostatní varianty jsou z hlediska vlivů na hmotný majetek, kulturní památky a archeologická naleziště srovnatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.11 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pro úplnost je nutno konstatovat, že podle příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. má mít tato kapitola číslo D.I.9.

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru na životní prostředí

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Z hlediska velikosti zasaženého území je možné posuzovaný záměr hodnotit jako středního rozsahu. Z hlediska zasažené populace lze posuzovaný záměr hodnotit rovněž jako střední. Vzhledem ke skutečnosti, že posuzovaný záměr představuje výstavbu přeložky stávající silnice, která zde desetiletí funguje, je velikost a významnost vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatel poměrně nízká. Ve srovnání se současným stavem dojde k významným změnám v úsecích, kde je přeložka vedena v nové trase. V sídlech se jednoznačně projeví pozitivní vliv vyvedení tranzitní dopravy z obytné zástavby. Na druhé straně představuje realizace přeložky v nové trase nezbytný zábor půdy, zničení vegetace na ploše trvalého záboru, negativní vlivy na faunu a ekosystémy, případně na další složky životního prostředí. Nicméně tyto vlivy byly vyhodnoceny v předkládané dokumentaci jako akceptovatelné.

V dokumentaci jsou vyhodnoceny všechny posuzované varianty ze všech hledisek vlivu na životní prostředí. Navržena jsou opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (např. zprůchodnění přeložky pro živočichy, kombinace variant aj.).

Realizace a provoz posuzovaného úseku přeložky silnice I/29 a I/19 nebudou mít žádné přeshraniční vlivy.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.II. je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení charakteristiky enviromentálních rizik

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním plánu 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.

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).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedenou předběžnou analýzu havarijních rizik lze považovat za dostatečnou.

Posouzení použitých metod hodnocení

Dokumentace byla zpracována na základě zadávacích podkladů.

Pro detailní posouzení nejvýznamnějších vlivů byly zpracovány specializované studie: Rozptylová studie (model Atem), akustická studie (model Hlukplus) , hydrogeologické posouzení a biologický průzkum. Byly použity závazné metodiky, které poskytují dlouhodobě spolehlivé výsledky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Byly použity závazné metodiky, které poskytují dlouhodobě spolehlivé výsledky.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Předkládaná dokumentace v podstatě vyhodnocuje varianty pomocí bodového hodnocení vybraných kritérií a verbálně.

V přehledu je pořadí následovné (staničení je zaokrouhleno):

km 0,0 – 13,5 – nevariantní úsek

km 13,5 – 15,5 – dvě varianty: Podolí sever (červená) - akceptovatelná
Podolí jih (modrá) - akceptovatelná, preferovaná

km 15,5 – 18,5 – dvě varianty: Křenovice sever (červená) - akceptovatelná
Křenovice jih (modrá) - akceptovatelná

km 18,5 – 24,5 – nevariantní úsek

km 24,5 – 26,5 - dvě varianty: Srlín sever (červená) - doporučená
Srlín jih (modrá) - nevhodná

km 26,3 – 41,365 - nevariantní úsek

Stanovisko zpracovatele posudku:

S předloženým pořadím variant lze metodicky i fakticky souhlasit. Za překlep lze považovat kilometráž prvního nevariantního úseku, kde má být místo „km 0,0-13,5“ evidentně „km 6,0 – 13,5“, protože dle popisu záměru nebyl úsek km 0,0 - 6,0 v této dokumentaci posuzován.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s předkládaným záměrem nenastávají.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Kategorie silnice I/29 v úseku Písek – Oltyně je zadavatelem stanovena jako S 11,5/70. Jedná se o dvoupruhovou silnici I. třídy, jejíž základní šířka je 11,5 m a návrhová rychlost činí 70 km/hod. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vodícího proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m, a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Silnice I/19 v úseku Oltyně - Tábor je ve shodě s kategorizací dálnic a silnic I. a II. třídy uvažována v kategorii S 22,5/100, stavěná etapově po polovinách.

Na silnici jsou navržena moderní protihluková opatření, opatření pro průchod živočichů a opatření pro minimalizaci znečištění vod.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak je konstrukčně navržen ve shodě s moderními trendy technologií a vybavení těchto záměrů. Je proto možné prohlásit, že navržená technologie odpovídá principům BAT.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V posuzované dokumentaci byla navržena řada opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Na základě vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, posouzení dokumentace a připomínek k dokumentaci byla některá opatření upravena, upřesněna a doplněna nová. Veškerá tato opatření jsou součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz kapitola III.6 Návrh stanoviska).

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Vyjádření veřejnosti:

nejsou

Vyjádření územních samosprávních celků:

nejsou

Vyjádření dotčených správních úřadů:

ČIŽP, OI České Budějovice

Konstatuje, kvalita vod vypouštěných do recipientu musí být v souladu s Nařízením vlády č. 229/2007 Sb.

Za účelem minimalizace vzniku emisí do ovzduší je nutné dodržovat:

- používání stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu
- minimalizace přesunu hmot nákladními automobily
- kropení prašných povrchů během výstavby
- realizace stavebních prací v co nejkratším termínu

Z hlediska odpadů bude dodavatel stavby ve fázi výstavby nakládat s odpady dle zák. č. 185/2001 Sb. a vyhl. č. 383/2001 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky vyjádření byly zapracovány do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

MÚ Tábor, odbor životního prostředí

Upozorňuje, že citovaná norma ČSN DIN 18 920 byla nahrazena normou ČSN 83 9061 (Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

Z hlediska ovlivnění kvality a kvantity zdrojů podzemní vody je třeba provést dokumentaci stávajících zdrojů a kontrolně sledovat vliv jímané podzemní vody v průběhu prací v úsecích navržených v předložené dokumentaci, zejména v místech zářezů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky vyjádření byl zapracovány do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

MÚ Milevsko, odbor životního prostředí

Upozorňuje, že dle lesního zákona, je zapotřebí předložit místně příslušnému orgánu státní správy lesů:

- a) samostatnou žádost k vydání rozhodnutí o trvalém odnětí předmětných pozemků určených k plnění funkcí lesa. Žádost musí obsahovat veškeré náležitosti uvedené v §1 vyhl. č. 77/1996 Sb.
- b) samostatnou žádost k vydání souhlasu k vydání rozhodnutí o umístění předmětné stavby do 50 m od okraje lesa

Z hlediska zákona o myslivosti požaduje v úseku km 23,1 – 24,4 (Kolišov – Srlín), který je známou migrační trasou zvěře, instalovat po obou stranách silnice trvalé oplocení, zabraňující vniknutí zvěře do vozovky.

Pro trvalý zábor zemědělské půdy je nutný souhlas s trvalým (popřípadě dočasným) odnětím půdy ze ZPF. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu doporučuje variantu Srlín – sever, která má nižší celkový zábor a nižší zásah do nejkvalitnější půdy v I. třídě ochrany.

Před započítáním prací je nutné provést měření hladin vody ve studnách stavbou dotčených. V případě, že bude prokázáno snížení hladin vody zapříčiněné stavbou, je investor povinen zajistit náhradní zdroj vody.

Do dokumentace pro stavební povolení požaduje dopracovat:

- systém zařízení pro odvádění srážkových vod z tělesa komunikace
- místa odtoku srážkové vody mimo těleso komunikace (zaústění do vodotečí, vsakovacích rigolů, melioračních zařízení a podobně)
- hydrologické posouzení maximálních průtoků v místech odtoku z tělesa komunikace (stanovení průtoků je nezbytné pro posouzení vodoprávního úřadu o dostatečné kapacitě drobných vodních děl, do nichž bude odtok zaústěn a při posuzování míry případného rizika zvýšených průtoků v zastavěných částech obcí)
- umístění záchytných zařízení ropných látek v místech odtoku vody z tělesa komunikace (snížení rizika kontaminace podzemních a povrchových vod ropnými látkami)

Z hlediska ochrany přírody je nutné dodržovat zejména §5 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Variantní úsek Srlín – km cca 24,6 – 26,4 sever je z hlediska vlivu na faunu, flóru, místní ekosystémy a krajinu vhodnějším řešením než varianta jih. Vzhledem k rozsahu prací, zejména v lokalitě L6, bude nutné před vydáním stavebního povolení požádat o závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky vyjádření byl zapracovány do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

MÚ Písek, odbor životního prostředí a VLHZ

Pro trvalý zábor zemědělské půdy je nutný souhlas s trvalým (popřípadě dočasným) odnětím půdy ze ZPF.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se zákonnou podmínku další fáze územní a stavební přípravy stavby.

KHS Jihočeského kraje

Souhlasí a žádá splnění těchto podmínek:

- s ohledem na výběr konečné varianty požaduje provést zpřesnění akustických výpočtů na základě dostupných dat a dle zjištěných výsledků zpřesnit návrh protihlukových opatření
- po uvedení silnice I/29 a I/19 do provozu bude nezbytné provést kontrolní měření ve výpočtových bodech, ve kterých se teoretická hodnota hluku blíží hygienickému limitu 60 dB ve dne (50 dB – noc)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky vyjádření byl zapracovány do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Správa CHKO Blaník

Upozorňuje na nutnost dodržení základních ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů dle §§ 50 a 56 zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění a pro snížení vlivů doporučuje k realizaci navrhovaná opatření pro zajištění migrace živočichů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z průzkumů provedených v rámci zpracování dokumentace vyplývá, že základní ochranné podmínky zvláště chráněných živočichů budou dodrženy. Jediné nebezpečí spočívá v možném dotčení migračních cest zvláště chráněných živočichů, které budou dále podrobně zkoumány. Požadavky vyjádření byl zapracovány do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předkládaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek.

Vlivy na obyvatelstvo

Výstavba obchvatů jednotlivých obcí přinese zlepšení imisní situace v jejich centrech a snížení počtu obyvatel negativně ovlivňovaných emisemi a imisemi ze stávající tranzitní dopravy. Žádná z posuzovaných variant nezpůsobí překročení limitů pro průměrné roční koncentrace.

Realizace silnice I/29 a I/19 přinese zlepšení hlukové situace, konkrétně snížení hlukových imisí v intravilánu obcí pod hygienický limit. V případě některých úseků bude nutné vybudovat protihlukové bariéry na hraně komunikace, jejich rozsah bude záležet na výsledné variantě, která bude vybrána k realizaci.

Vlivy na ovzduší a klima

Zatížení ovzduší provozem na přeložce silnice I/29 a I/19 bude zhruba srovnatelné se současným stavem, kdy je doprava vedena po stávající silnici I/29 a I/19. Nebudou překročeny imisní limity znečišťujících látek v ovzduší. Vliv na klima bude zanedbatelný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Do křížených vodních toků budou odváděny dešťové vody ze silnice znečištěné především ropnými látkami (úky z projíždějících automobilů) a posypovými solemi v zimním období. Ve srovnání se současným stavem se situace prakticky nezmění.

V úsecích, kde je přeložka vedena v zářezu, může dojít k ovlivnění hladiny podzemní vody. Bude nutné zpracovat hydrogeologický průzkum v koridoru přeložky jehož součástí bude dokumentace domovních studní (jímacích objektů) v dotčených úsecích.

Vlivy na půdu

Celkový zábor půdy pro výstavbu přeložky silnice I/29 a I/19 se pohybuje mezi 1 025 572,874 m² až 1 043 402,645 m², v závislosti na možných kombinacích jednotlivých variant. Z uvedeného celkového záboru představuje zábor lesní půdy (PUPFL) 6 149,28 m² až 6 195,39 m² a zábor pozemků v kategorii ostatní neplodná půda a lomy 106836,92 m² až 108339,42 m². Zábor půdy je při výstavbě komunikací nevyhnutelný, je to daň za zlepšení dopravních parametrů komunikace a za zlepšení životních podmínek obyvatel v sídlech, kde je přeložka vedena v obchvatu.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Žádná z hodnocených variant neprochází chráněným ložiskovým územím nebo oblastí výskytu prognózních zdrojů surovin. V zájmovém území a jeho blízkosti nejsou evidovány žádné sesuvy a svahové deformace.

Vlivy na krajinný ráz

Přeložka silnice I/29 a I/19 zasahuje do identifikovaných hodnot krajinného rázu celkově poměrně málo, ve stupnici nebyl ani v jediném případě použit 4. a 5. stupeň (zásah silný a velmi silný). V zájmovém území se nenachází žádný přírodní park, který je zřizován za účelem ochrany krajinného rázu. Rovněž

Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, lesní porosty

V trase přeložky nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. Zaznamenány byly zachovalejší biotopy, jako jsou lesy a linie kolem vodotečí, které se v trase nacházejí a zde lze najít zbytky polopřirozené vegetace. Nejde o vzácné nálezy mizejících botanických taxonů, spíše o společenstva rostlin běžných, která vytvářejí biotopy pro ostatní živé organismy. Botanicky nejzajímavějším místem jsou svahy kaňonu Vltavy nad vodní nádrží Orlík, popř. niva říčky Smutná. Nicméně ani zde nebyly nalezeny zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

V trase posuzované přeložky nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněných živočišný druh dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zachování stávající druhové diverzity nebude výstavbou přeložky ohroženo.

V trase přeložky se nacházejí hodnotnější ekosystémy zejména v lesních porostech, méně pak v nivách vodních toků. Pravděpodobně jeden z nejcennějších biotopů, za nějž lze považovat svahy kaňonu Vltavy, však dotčen nebude, neboť zde bude využito stávajícího přemostění. Za další cennou enklávu s přiřazeným vysokým stupněm ekologické stability (4. stupeň), lze považovat nivu řeky Smutné (km cca 25,9) a nivu Oltyňského potoka (km cca 31,3). Křížení s řekou Smutnou bude realizováno novým mostním objektem jehož umístění bude záležet na zvolené variantě (Srlín-sever x Srlín-jih). Navržené mostní objekty jsou velkorysé a nahradí stávající přemostění. Krom zvýšeného rizika v období výstavby nedojde k významnému zásahu do nivy potoka. Křížení s Oltyňským potokem je nevariantní, bude realizováno v místě křížení stávající silnice I/29 a nedojde k významnému zásahu do nivy potoka.

Realizace záměru nebude mít významný vliv na lesní porosty. Posuzovaná silnice ve velké míře využívá stávající těleso silnice, v místech obchvatů obcí se lesním porostům vyhýbá. Jednostranným odlesněním pruhu lesních porostů (částečné odlesnění v úseku podél stávající silnice) dojde k menšímu záboru lesní půdy než při vedení nové trasy skrz lesní porosty. Při souběhu stavby se stávající silnicí je vhodnější dle možnosti vždy kácet pruh lesa na závětrné straně (při západním okraji stávající silnice) proti převažujícímu směru bořivých větrů.

Vlivy na ZCHÚ, VKP, prvky Natura 2000

Přeložka silnice I/29 a I/19 nezasahuje do žádných zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani do žádného prvku soustavy Natura 2000. Významné krajinné prvky v trase přeložky jsou pouze obecného charakteru jmenované zákonem, a to lesní porosty a vodní toky, zvláště registrované VKP se v trase přeložky nenacházejí.

Vlivy na ÚSES a migrační koridory

Přeložka silnice I/29 a I/19 kříží dva nadregionální biokoridory. Oba jsou vedeny po Vltavě a souběžně s Vltavou. Jedná se o vodní biokoridor Štěchovice – Hlubocká obora, jehož osa je vedena po Vltavě a navrhovaná přeložka ji překonává Podolským mostem v km cca 11,7. Druhý biokoridor je mezofilní hájový biokoridor stejného názvu, jehož osa je vedena souběžně s Vltavou po jejím pravém břehu, v zájmovém území silnice se ale mírně odklání a je vedena lesními porosty až za podolskou chatovou osadou (silnice v km cca 12,6). Navrhovaná přeložka přímo kříží osy těchto nadregionálních biokoridorů a protíná jejich ochranné zóny.

Na nadregionálních biokoridorech jsou vymezena regionální biocentra, všechna se však nacházejí od navrhované přeložky poměrně daleko.

Posuzovaná liniová stavba kříží cca v km 34,6 regionální biokoridor Velká hora – Příběnice. Biokoridor je veden lesními porosty a jsou na něm vymezena regionální biocentra. Nejbližší z nich je lesní RBC Velká hora a jeho jižní okraj je od posuzované přeložky vzdálen cca 0,7 km. Ostatní RBC jsou mnohem vzdálenější

Jinak je zájmové území přeložky silnice I/29 a I/19 protkáno sítí prvků ÚSES lokální úrovně. Střety přeložky s prvky ÚSES jsou v dokumentaci vyhodnoceny a jsou navržena odpovídající opatření na zachování nebo zlepšení jejich funkčnosti.

V trase přeložky bylo identifikováno šest úseků se zvýšeným pohybem zvěře (migrační koridory). V úsecích se zvýšeným pohybem zvěře doporučujeme zpracovat podrobnou migrační studii, která bude řešit migraci zvěře přes silnici I/29 a I/19.

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Výstavba přeložky silnice I/29 a I/19 si v případě realizace varianty Srlín-jih pravděpodobně vyžádá demolici tří obytných objektů. Realizace přeložky ve variantě Podolí-sever si vyžádá

demolici jednoho zemědělského objektu. Upřesnění rozsahu demolic bude možné až po definitivním výběru konkrétní varianty a po zaměření tělesa silnice do terénu.

Výstavbou a provozem přeložky silnice I/29 a I/19 nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky a stavby hodnotné architektury a kulturně historického významu, neboť celá trasa se v dostatečné vzdálenosti vyhýbá zastavěným částem obcí.

Silnice I/29 vede v současnosti po technické památce Podolský most. Tento stav bude zachován, vliv na tuto památku bude zanedbatelný.

Plánovanou trasou silnice není bezprostředně ohrožena žádná známá archeologická lokalita, nicméně při výstavbě nelze vyloučit odkrytí archeologických nálezů. Při provádění zemních prací je proto nezbytné zajistit odborný archeologický dozor a v případě pozitivních nálezů umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu.

Na základě výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí a při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů je možné konstatovat, že realizace a následný provoz záměru „*Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor*“ jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušného úřadu.

VII. NÁVRH STANOVISKA

V Českých Budějovicích dne

Čj.:

Vyřizuje:

Věc: **STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

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

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Silnice I/29 a I/19 v úseku Písek – Tábor

2. Kapacita (rozsah) záměru

Silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70.

Délka posuzovaného úseku je cca 35,365 km

Silnice I/19 je v úseku od MÚK u Oltyně směrem na Tábor navržena jako polovina budoucí čtyřpruhové komunikace.

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

Kraj: Jihočeský

Město / obec:	katastrální území:
Dolní Novosedly	Dolní Novosedly
	Chrastiny
Záhoří	Svatonice
	Horní Záhoří u Písku
	Jamný
Temešvár	Temešvár
Podolí I	Podolí I
Křenovice	Křenovice
Bernartice	Bojenice
	Bernartice u Milevska
	Kolišov
	Zběšice

	Srlín
Opařany	Opařany
	Oltyně
Řepeč	Řepeč
Drhovice	Drhovice
Meziříčí	Meziříčí
Dražice	Dražice u Tábora
Tábor	Klokoty

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

Pracoviště Čerčanská

Čerčanská 2023/12

140 00 Praha 4

5. IČ oznamovatele

65993390

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., osvědčení č.: 2721/4692/OEP/92/93, autorizace č. 45099/ENV/06

Předloženo: 30.11.2005

2. Dokumentace (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., osvědčení č.: 2721/4692/OEP/92/93, autorizace č. 45099/ENV/06

Předloženo: 3.12.2007

3. Posudek (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Vladimír Ludvík, osvědčení č.: 5278/850/OPV/93,
autorizace č.: 46170/ENV/06

Předloženo: 17.04.2008

4. Veřejné projednání (místo, datum konání)

Místo:

Datum:

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému správnímu úřadu předloženo v listopadu 2005.

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 16.01.2006 vydáním Závěru zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem:

Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl Krajský úřad - Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako příslušný orgán, vykonávající státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, k závěru, že záměr "Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor" může mít významný vliv na životní prostředí a bude dále posuzován podle zákona.

Dokumentace byla příslušnému správnímu úřadu předložena v prosinci 2007.

Zpracovatel posudku byl stanoven dne: 14.01.2008

Poslední vyjádření zpracovatel dokumentace obdržel: 18.01.2008

Vyhotovený posudek byl předložen dne: 17.04.2008.

Závěry zpracovatele posudku :

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

Závěry veřejného projednání:

Bude provedeno po veřejném projednání.

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

Vyjádření veřejnosti:

nejsou

Vyjádření územních samosprávních celků:

nejsou

Vyjádření dotčených správních úřadů:

- ČIŽP, OI České Budějovice
- MÚ Tábor, odbor životního prostředí
- MÚ Milevsko, odbor životního prostředí
- MÚ Písek, odbor životního prostředí a VLHZ
- KHS Jihočeského kraje
- Správa CHKO Blaník

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

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

Předkládaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek.

Vlivy na obyvatelstvo

Výstavba obchvatů jednotlivých obcí přinese zlepšení imisní situace v jejich centrech a snížení počtu obyvatel negativně ovlivňovaných emisemi a imisemi ze stávající tranzitní dopravy. Žádná z posuzovaných variant nezpůsobí překročení limitů pro průměrné roční koncentrace.

Realizace silnice I/29 a I/19 přinese zlepšení hlukové situace, konkrétně snížení hlukových imisí v intravilánu obcí pod hygienický limit. V případě některých úseků bude nutné vybudovat protihlukové bariéry na hraně komunikace, jejich rozsah bude záležet na výsledné variantě, která bude vybrána k realizaci.

Vlivy na ovzduší a klima

Zatížení ovzduší provozem na přeložce silnice I/29 a I/19 bude zhruba srovnatelné se současným stavem, kdy je doprava vedena po stávající silnici I/29 a I/19. Nebudou překročeny imisní limity znečišťujících látek v ovzduší. Vliv na klima bude zanedbatelný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Do křížených vodních toků budou odváděny dešťové vody ze silnice znečištěné především ropnými látkami (úky z projíždějících automobilů) a posypovými solemi v zimním období. Ve srovnání se současným stavem se situace prakticky nezmění.

V úsecích, kde je přeložka vedena v zářezu, může dojít k ovlivnění hladiny podzemní vody. Bude nutné zpracovat hydrogeologický průzkum v koridoru přeložky jehož součástí bude dokumentace domovních studní (jímacích objektů) v dotčených úsecích.

Vlivy na půdu

Celkový zábor půdy pro výstavbu přeložky silnice I/29 a I/19 se pohybuje mezi 1 025 572,874 m² až 1 043 402,645 m², v závislosti na možných kombinacích jednotlivých variant. Z uvedeného celkového záboru představuje zábor lesní půdy (PUPFL) 6 149,28 m² až 6 195,39 m² a zábor pozemků v kategorii ostatní neplodná půda a lomy 106836,92 m² až 108339,42 m². Zábor půdy je při výstavbě komunikací nevyhnutelný, je to daň za zlepšení dopravních parametrů komunikace a za zlepšení životních podmínek obyvatel v sídlech, kde je přeložka vedena v obchvatu.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Žádná z hodnocených variant neprochází chráněným ložiskovým územím nebo oblastí výskytu prognózních zdrojů surovin. V zájmovém území a jeho blízkosti nejsou evidovány žádné sesuvy a svahové deformace.

Vlivy na krajinný ráz

Přeložka silnice I/29 a I/19 zasahuje do identifikovaných hodnot krajinného rázu celkově poměrně málo, ve stupnici nebyl ani v jediném případě použit 4. a 5. stupeň (zásah silný a velmi silný). V zájmovém území se nenachází žádný přírodní park, který je zřizován za účelem ochrany krajinného rázu. Rovněž

Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, lesní porosty

V trase přeložky nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. Zaznamenány byly zachovalejší biotopy, jako jsou lesy a linie kolem vodotečí, které se v trase nacházejí a zde lze najít zbytky polopřirozené vegetace. Nejde o vzácné nálezy mizejících botanických taxonů, spíše o společenstva rostlin běžných, která vytvářejí biotopy pro ostatní živé organismy. Botanicky nejzajímavějším místem jsou svahy kaňonu Vltavy nad vodní nádrží Orlick, popř. niva říčky Smutná. Nicméně ani zde nebyly nalezeny zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

V trase posuzované přeložky nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněných živočišný druh dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zachování stávající druhové diverzity nebude výstavbou přeložky ohroženo.

V trase přeložky se nacházejí hodnotnější ekosystémy zejména v lesních porostech, méně pak v nivách vodních toků. Pravděpodobně jeden z nejcennějších biotopů, za nějž lze považovat svahy kaňonu Vltavy, však dotčen nebude, neboť zde bude využito stávajícího přemostění. Za další cennou enklávu s přiřazeným vysokým stupněm ekologické stability (4. stupeň), lze považovat nivu řeky Smutné (km cca 25,9) a nivu Oltyňského potoka (km cca 31,3). Křížení s řekou Smutnou bude realizováno novým mostním objektem jehož umístění bude záležet na zvolené variantě (Srlín-sever x Srlín-jih). Navržené mostní objekty jsou velkorysé a nahradí stávající přemostění. Krom zvýšeného rizika v období výstavby nedojde k významnému zásahu do nivy potoka. Křížení s Oltyňským potokem je nevariantní, bude realizováno v místě křížení stávající silnice I/29 a nedojde k významnému zásahu do nivy potoka.

Realizace záměru nebude mít významný vliv na lesní porosty. Posuzovaná silnice ve velké míře využívá stávající těleso silnice, v místech obchvatů obcí se lesním porostům vyhýbá. Jednostranným odlesněním pruhu lesních porostů (částečné odlesnění v úseku podél stávající silnice) dojde k menšímu záboru lesní půdy než při vedení nové trasy skrz lesní porosty. Při souběhu stavby se stávající silnicí je vhodnější dle možnosti vždy kácet pruh lesa na závětrné straně (při západním okraji stávající silnice) proti převažujícímu směru bořivých větrů.

Vlivy na ZCHÚ, VKP, prvky Natura 2000

Přeložka silnice I/29 a I/19 nezasahuje do žádných zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani do žádného prvku soustavy Natura 2000. Významné krajinné prvky v trase přeložky jsou pouze obecného charakteru jmenované zákonem, a to lesní porosty a vodní toky, zvláště registrované VKP se v trase přeložky nenacházejí.

Vlivy na ÚSES a migrační koridory

Přeložka silnice I/29 a I/19 kříží dva nadregionální biokoridory. Oba jsou vedeny po Vltavě a souběžně s Vltavou. Jedná se o vodní biokoridor Štěchovice – Hlubocká obora, jehož osa je vedena po Vltavě a navrhovaná přeložka ji překonává Podolským mostem v km cca 11,7. Druhý biokoridor je mezofilní hájový biokoridor stejného názvu, jehož osa je vedena souběžně s Vltavou po jejím pravém břehu, v zájmovém území silnice se ale mírně odklání a je vedena lesními porosty až za podolskou chatovou osadou (silnice v km cca 12,6). Navrhovaná přeložka přímo kříží osy těchto nadregionálních biokoridorů a protíná jejich ochranné zóny.

Na nadregionálních biokoridorech jsou vymezena regionální biocentra, všechna se však nacházejí od navrhované přeložky poměrně daleko.

Posuzovaná liniová stavba kříží cca v km 34,6 regionální biokoridor Velká hora – Příběnice.

Biokoridor je veden lesními porosty a jsou na něm vymezena regionální biocentra. Nejbližší z nich je lesní RBC Velká hora a jeho jižní okraj je od posuzované přeložky vzdálen cca 0,7 km. Ostatní RBC jsou mnohem vzdálenější

Jinak je zájmové území přeložky silnice I/29 a I/19 protkáno sítí prvků ÚSES lokální úrovně. Střety přeložky s prvky ÚSES jsou v dokumentaci vyhodnoceny a jsou navržena odpovídající opatření na zachování nebo zlepšení jejich funkčnosti.

V trase přeložky bylo identifikováno šest úseků se zvýšeným pohybem zvěře (migrační koridory). V úsecích se zvýšeným pohybem zvěře doporučujeme zpracovat podrobnou migrační studii, která bude řešit migraci zvěře přes silnici I/29 a I/19.

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Výstavba přeložky silnice I/29 a I/19 si v případě realizace varianty Srlín-jih pravděpodobně vyžádá demolici tří obytných objektů. Realizace přeložky ve variantě Podolí-sever si vyžádá demolici jednoho zemědělského objektu. Uprášení rozsahu demolic bude možné až po definitivním výběru konkrétní varianty a po zaměření tělesa silnice do terénu.

Výstavbou a provozem přeložky silnice I/29 a I/19 nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky a stavby hodnotné architektury a kulturně historického významu, neboť celá trasa se v dostatečné vzdálenosti vyhýbá zastavěným částem obcí.

Silnice I/29 vede v současnosti po technické památce Podolský most. Tento stav bude zachován, vliv na tuto památku bude zanedbatelný.

Plánovanou trasou silnice není bezprostředně ohrožena žádná známá archeologická lokalita, nicméně při výstavbě nelze vyloučit odkrytí archeologických nálezů. Při provádění zemních prací je proto nezbytné zajistit odborný archeologický dozor a v případě pozitivních nálezů umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu.

Na základě výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí a při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů je možné konstatovat, že realizace a následný provoz záměru „*Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor*“ jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení podmínek uvedených ve stanovisku příslušného úřadu.

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

Kategorie silnice I/29 v úseku Písek – Oltně je zadavatelem stanovena jako S 11,5/70. Jedná se o dvoupruhovou silnici I. třídy, jejíž základní šířka je 11,5 m a návrhová rychlost činí 70 km/hod. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vozítkového proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m, a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Silnice I/19 v úseku Oltně - Tábor je ve shodě s kategorizací dálnic a silnic I. a II. třídy uvažována v kategorii S 22,5/100, stavěná etapově po polovinách.

Na silnici jsou navržena moderní protihluková opatření, opatření pro průchod živočichů a opatření pro minimalizaci znečištění vod a řada dalších podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí.

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak je konstrukčně navržen ve shodě s moderními trendy technologií a vybavení těchto záměrů. Je proto možné prohlásit, že navržena technologie odpovídá principům BAT.

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

Součástí dokumentace byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu a je součástí podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz podmínky návrhu stanoviska). Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci realizace záměru jsou uvedena v podmínkách souhlasného stanoviska v kap. III. 6.

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

Pořadí variant (staničení je zaokrouhleno):

km 6,0 – 13,5 – nevariantní úsek

km 13,5 – 15,5 – dvě varianty:	Podolí sever (červená)	- akceptovatelná
	Podolí jih (modrá)	- akceptovatelná, preferovaná
km 15,5 – 18,5 – dvě varianty:	Křenovice sever (červená)	- akceptovatelná

	Křenovice jih (modrá)	- akceptovatelná
km 18,5 – 24,5 – nevariantní úsek		
km 24,5 – 26,5 - dvě varianty:	Srlín sever (červená)	- doporučená
	Srlín jih (modrá)	- nevhodná
km 26,3 – 41,365 - nevariantní úsek		

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci posuzování uvažovaného záměru příslušný úřad neobdržel k dokumentaci žádné vyjádření veřejnosti a žádné vyjádření dotčených územních samosprávných celků. Příslušný úřad obdržel k dokumentaci 6 vyjádření dotčených správních úřadů. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta. Veškeré připomínky jsou náležitě komentovány v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem vypořádány, v případě potřeby zahrnuty do podmínek příslušného úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku

Bude provedeno po uplynutí lhůty na vyjádření k posudku.

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

Na základě oznámení zpracovaném v rozsahu dokumentace, posudku a vyjádřením k nim uplatněných

v y d á v á

Krajský úřad-Jihočeský kraj jako příslušný úřad podle § 22 v souladu s § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů provedení záměru „**Silnice I/29 a I/19 v úseku Písek – Tábor**“ na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních řízeních.

Záměr je doporučen realizovat v následujících variantách (staničení je zaokrouhleno):

km 6,0 – 13,5 – nevariantní úsek

km 13,5 – 15,5 – dvě varianty:	Podolí sever (červená)	- akceptovatelná
	Podolí jih (modrá)	- akceptovatelná, preferovaná

km 15,5 – 18,5 – dvě varianty:	Křenovice sever (červená)	- akceptovatelná
	Křenovice jih (modrá)	- akceptovatelná

km 18,5 – 24,5 – nevariantní úsek

km 24,5 – 26,5 - dvě varianty:	Srlín sever (červená)	- doporučená
	Srlín jih (modrá)	- nevhodná, nedoporučená (tato varianta uvedena pro úplnost)

km 26,3 – 41,365 - nevariantní úsek

Podmínky souhlasného stanoviska:

Pro fázi přípravy

1. Převzít trasu vybrané varianty přeložky silnice I/29 a I/19 do příslušných územních plánů velkých územních celků a do územních plánů dotčených obcí a měst.
2. V územních plánech obcí a měst stanovit regulační opatření pro výstavbu v území ovlivněném provozem na přeložce silnice I/29 a I/19.
3. Zpracovat bilanci zemních prací. Podélný profil přeložky navrhnout pokud možno tak, aby bilance zemních prací byla vyrovnaná, nebo aby případné přebytky výkopového materiálu z jednoho stavebního úseku byly využity v navazujícím úseku. V případě přebytku výkopového materiálu zajistit přednostně jeho další využití na jiné stavbě, případně uložení na odpovídající skládce.
4. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
5. 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.

6. Ověřit případný rozsah důlních děl v km 23,32 (opuštěná důlní šachta) a posoudit jejich vliv na prohloubení zářezu.
7. Zpracovat hydrogeologický průzkum v koridoru přeložky jehož součástí bude dokumentace domovních studní (jímacích objektů) v následujících úsecích:
 - km cca 7,2 – 7,6 severní okraj osady Třešně, do vzdálenosti 300 m od trasy
 - km cca 9,1 – 9,6 jižní okraj obce Jamný, do vzdálenosti 100 m severně od silnice
 - km cca 10,8-11,2 Temešvár, do vzdálenosti 50 m od trasy silnice
 - km cca 14,7 – 14,9 jižní okraj obce Podolí I, v bezprostřední blízkosti trasy silnice (Podolí - sever)
 - km 17,1-17,2 jižní okraj Křenovic (varianta Křenovice - jih)
 - km 20,2 severní okraj Bernartic, do vzdálenosti 150 m od trasy silnice
 - km 21,5 – 21,6 Bernartice-zahrady
 - km cca 25,1- 25,80 severovýchodní okraj Srlína (varianta Srlín - sever)
 - km cca 27,3 – 27,6 lokality mezi rybníkem Kašovka a silnicí
 - km cca 32,7-32,3 východní okraj Oltyně, do vzdálenosti 200 m západně od trasy přípojky
 - km 35,40 - 35,80 jižní okraj Drhovic
 - km 36,7 Dražice zahrádky
 - km cca 37,3 – 37,6 chatová oblast mezi Meziříčím a Dražicemi
 - km cca 40,50 - 41,36 severovýchodní okraj Všechnova, do vzdálenosti 200 m jihozápadně od trasy silnice
8. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod.
9. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout program monitorování vybraných zdrojů podzemních vod v okolí přeložky, program monitorování konzultovat s vodohospodářským orgánem.
10. Zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky. Dešťové vody odváděné do recipientů předčistit v dešťových usazovacích nádržích schopných zachycovat pevné splaveniny a ropné látky. Preferovat nádrže ve formě přirozených rybníčních nádrží, v případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů. Objem dešťových usazovacích nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
11. V případě potřeby (vyrovnání průtoků) navrhnout před zaústěním do recipientu retenční nádrž ve formě rybníční nádrže se zemními hrázemi a úpravou okolí do přírodě blízkého stavu. Umístění a stavební provedení retenčních nádrží konzultovat s orgánem ochrany přírody. Objem retenčních nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
12. Zajistit odpovídající odtok povrchových vod z pozemků v okolí přeložky. Křížení vodotečí realizovat přemostěním bez směrových a výškových úprav a přeložek vodních toků. Technické řešení mostních objektů doložit hydrotechnickým výpočtem, zohlednit zkušenosti z povodně v r. 2002.
13. Minimalizovat střety se stávajícími systémy odvodnění zemědělských pozemků. Přerušené drenážní svody podchytit a převést novými melioračními hlavníky, vedenými v souběhu s dotčenými úseky silnice do míst vhodných k vyústění do recipientů.
14. Navrhnout optimální technické řešení střetů přeložky s prvky systému ÚSES:
 - a) Provéřit možnost realizace jednopólového mostního objektu nebo alespoň osazení rámečkem minimálních rozměrů 1 x 1 metr u biokoridorů křížených přeložkou silnic I/29 a I/19:
 - km cca 8,9 (LBK na přítoku Novosedelského potoka)
 - km cca 15,7 (LBK na přítoku Velkého potoka) pro var. Podolí - sever
 - km cca 16,0 (LBK na přítoku Velkého potoka) pro variantu Podolí – jih
 - km cca 23,1 (LBK na Kolišovském potoce)
 - km cca 27,2 (LBK lesní)
 - km cca 39,0 (LBK vedený po Ražském potoce)

b) Upravit hranice lokálních biocenter tak, aby byl vyloučen střet s přeložkou silnic I/29 a I/19:

- km cca 14,0 LBC na Budovickém potoce (jen varianta Podolí - jih)
- km cca 16,7 – 16,8 LBC na potoce (jen varianta Křenovice - sever)
- km cca 19,4 – 19,5 LBC na rybníku Pilný (všechny varianty)
- km cca 25,7 – 25,9 LBC na řece Smutná (jen varianta Srlín – sever)

V případě signalizace možného dotčení základních ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů postupovat dle zák. č. 114/1992 Sb. (např. výjimky).

15. V úsecích se zvýšeným pohybem živočichů zpracovat podrobnou migrační studii, která bude řešit migraci živočichů přes silnice I/29 a I/19. Jedná se o všechny nivy vodních toků a následující lesní úseky (v případě prokázané migrace řešit oplocení silnice – např. km 23,1-24,4):

- lesní porosty v km cca 11,2 – 13
- lesní porosty v km cca 11,2 – 13
- lesní porosty v km cca 15,5 – 16
- lesní porosty v km cca 23,1 – 24
- lesní porosty v km cca 26 - 27,3
- lesní porosty v km cca 34,3 – 35
- lesní porosty v km cca 38,8 – 39,2

a) Stavební řešení mostních objektů s funkcí migračních průchodů zpracovat dle metodiky Hlaváč V., Anděl P., 2001: Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Havlíčkův Brod

b) Na vhodných místech dle výsledků migrační studie (křížení malých vodních toků a terénních depresí) navrhnout a realizovat rámové propustky v souladu s metodikou Toman a kol., 1995: Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů. AOPK ČR, Havlíčkův Brod.

V případě signalizace možného dotčení základních ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů postupovat dle zák. č. 114/1992 Sb. (např. výjimky).

16. Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les, kácení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.

17. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.

18. Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru. Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek, pro výsadby dřevin použít přednostně domácí druhy, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště. Plochy zeleně přeložky navázat dle místních podmínek na stávající plochy zeleně nebo na plochy zeleně navržené územními plány.

19. Zajistit přístup na pozemky v okolí silnic I/29 a I/19.

20. Zpracovat zpřesněnou aktualizovanou akustickou studii pro vybranou variantu a na základě zaměření tělesa přeložky do terénu (v dokumentaci pro územní rozhodnutí, DÚR a v dokumentaci pro stavební povolení, DSP) navrhnout stavební řešení případných protihlukových opatření. Z akustické studie zpracované v rámci předkládané dokumentace vyplývá v některých úsecích (variantních i nevariantních) potřeba budování protihlukových opatření a to v následujícím rozsahu:

- varianta Podolí-sever - km 14,7 – 15,0, vlevo ve směru staničení, výška 1 metr nad korunu silnice
- varianta Křenovice-jih - km 17,06 – 17,17 výška 2 metry nad korunu silnice
- nevariantní úsek Bernartice - km 20,06 – 20,16 výška 2 metry nad korunu silnice
- nevariantní úsek Drhovice - km 35,6 – 35,72 – výška 3 metry nad korunu silnice
- nevariantní úsek Dražice - km 37,35 – 37,55 – výška 2 metry nad korunu silnice

21. Zajistit v dostatečném předstihu před zahájením výstavby průzkumné archeologické práce nedestruktivními metodami. V případě potvrzení nálezu archeologických památek v trase silnice I/29 a I/19 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu a podle možností upravit směrové vedení silnice tak, aby bylo dotčení archeologických památek co nejmenší.
22. Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 - a) Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
 - b) Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
 - c) Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu přeložky. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
 - d) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště přeložky, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, zejména v obytné zástavbě, vyloučit pojíždění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť.
 - e) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
 - f) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jám v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště. Umístění sedimentačních jám konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.
 - g) Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany životního prostředí, případně správců vodních toků.

Pro fázi výstavby

23. Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků a průchodu lesními porosty. Dočasné zábory půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
24. Zvláštní pozornost věnovat realizaci přeložky v úsecích s nadprůměrnou hodnotou dotčených ploch, případně ploch chráněných zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a uvnitř ochranných pásem vodních zdrojů:
 - a) Křížení s vodní nádrží Orlík (km 11,5 – 11,8). Minimalizovat zásah a kácení dřevin na svazích.
 - b) Křížení řeky Smutné v km cca 25,9 a Oltyňského potoka v km cca 31,3. Minimalizovat zásah do hran údolí, minimalizovat vliv stavebních prací na nivu a její svahy.Na těchto lokalitách a v jejich bezprostřední blízkosti je nepřípustné zřizovat deponie stavebního materiálu nebo odstavné plochy stavebních strojů.
25. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, nakládání s odpadními vodami, prostředky pro záchyt úniku ropných látek).

26. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
27. Případný přebytek výkopového materiálu přednostně nabídnout k využití na jiných stavbách.
28. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
29. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť.
30. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
31. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
32. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
33. Maximálně urychlit zemní práce v bezprostřední blízkosti jímacích území, do násypů používat inertní materiál, v infiltrační oblasti vyloučit skládkování materiálů v následujících lokalitách:
 - km cca 10,5 - vodní zdroje JZ od Temešváru, ochranné pásmo II.stupně
 - km cca 17,2 Křenovice - jímací objekty DB-17 a DB 18 (varianta Křenovice - sever)
 - km 20,2 severní okraj Bernartic
34. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jámkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
35. 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.
36. Zajistit monitorování podzemních vod před zahájením výstavby a v průběhu výstavby přeložky dle schváleného programu monitorování. Na základě získaných výsledků v případě potřeby navrhnout a realizovat odpovídající opatření na ochranu podzemních vod.
37. V předstihu oznámit příslušnému orgánu památkové péče termín zahájení zemních prací, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče. V případě odкрыtí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
38. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
39. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období (duben – červenec).
40. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN 83 9061.
41. Plochy dočasného záboru půdy a ostatní plochy dotčené v průběhu výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu, případně na trvalé travní porosty s porosty domácích dřevin napojené na okolní plochy zeleně nebo na lesní porosty.
42. Rozproštění ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.
43. Dodavatel stavby bude nakládat s odpady v souladu se zák. č. 185/2001 Sb. a vyhl. č. 383/2001 Sb.

Pro fázi provozu

44. Po uvedení přeložky silnic I/29 a I/19 do provozu prověřit skutečné hlukové zatížení chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb v úsecích, kde byla realizována protihluková opatření a v úsecích, kde hluková studie stanovila hodnoty hluku blízké hygienickým limitům. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.
45. Měření zjisti skutečné hlukové zatížení chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb na průtahu obcí Temešvár. Na základě výsledků navrhnout odpovídající protihluková opatření (snížení rychlosti, výměna oken, změna užívání objektů apod).
46. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
47. Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště.
48. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové sole s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
49. Zajistit monitorování podzemních vod v okolí přeložky dle schváleného programu monitorování. Na základě získaných výsledků v případě potřeby navrhnout a realizovat odpovídající opatření na ochranu podzemních vod.
50. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 14.04.2008

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

RNDr. Vladimír Ludvík
Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové
tel.: 498 500 363, 603 224 626

Podpis zpracovatele posudku:



Autorizace ke zpracování posudku:

Autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zák. č.100/2001 Sb, dle §19 a §24 na základě osvědčení odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č.j. 5278/850/OPV/93 ze dne 22.02.1994.

Ing. Michal Plodek – vlivy hluku a imisí

RNDr. Jiří Veselý – vlivy na živočichy a na rostliny, na ekosystémy

VIII. Přílohy

Kopie vyjádření k dokumentaci



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

(10) JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	EA
Došlo: 10 -12- 2007	16344
Číslo j.:	op.zh.
Příloha:	



Krajský úřad - Jihočeský kraj
Odbor životního prostředí, zemědělství
a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2
370 06 České Budějovice

Oblastní inspektorát České Budějovice
Dr. Stejskala 6, Post Box 32, 370 21 České Budějovice
tel.: 386 109 111, fax: 386 357 581
IČ: 41 69 32 05, e-mail: public@cb.cizp.cz, www.cizp.cz

Váš dopis značky / ze dne:
KUJCK 31503/2006 OZZL/5410

Naše značka:
ČÍŽP/42/S1/0731126.002/07/CPF

Vyřizuje / linka:
Mgr. Píalová/138

Místo a datum:
Č. Budějovice 7.12.2007

Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (dále v textu jen zákon) - zveřejnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí „Silnice I/29 a I/19 Písek - Tábor“, stanovisko ČÍŽP.

Dne 28.11.2007 byla oblastnímu inspektorátu ČÍŽP v Českých Budějovicích doručena dokumentace „Silnice I/29 a I/19 Písek - Tábor“ zpracované podle přílohy č. 4 zákona.

Oznamovatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, Pracoviště Čerčanská, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4, IČ 659 93 390, zpracovatelem EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, z listopadu 2006.

Záměrem oznamovatele je realizace výstavby silnice I/29 a I/19 Písek - Tábor, která je důležitou spojkou silniční sítě ve směru západ - východ z důvodu nevyhovujícího současného stavebně technického stavu obou silnic, což negativně ovlivňuje bezpečnost provozu a potřebou odklonění tranzitní a hlavně nákladní dopravy z center jednotlivých obcí.

Z hlediska ochrany vod:

Z hlediska ochrany vod není v technické studii zpracováno řešení odvádění dešťových vod z komunikace a vliv těchto vod na kvalitu povrchových a podzemních vod v dané lokalitě. Kvalita vypouštěných vod do recipientu musí být v souladu s Nařízením vlády č. 229/2007. 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.

Z hlediska ochrany vod ČÍŽP nemá k předložené dokumentaci další připomínky a se záměrem souhlasí.

Z hlediska ochrany ovzduší:

Z hlediska ochrany čistoty ovzduší nevzniknou realizací záměru nové bodové ani plošné stacionární zdroje zneč. ovzduší. Po omezenou dobu výstavby budou působit plošné zdroje zneč. ovzduší, plochami staveniště a příjezdovými komunikacemi, zejména tak bude docházet ke znovu zvišení již usazených prachových částic, tj. k produkci tzv. sekundární prašnosti. Za účelem minimalizace vzniku emisí z těchto zdrojů do ovzduší je nutné dodržovat

- o používání stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu
- o minimalizace přesunu hmot nákladními automobily
- o kropení prašných povrchů během výstavby
- o realizace stavebních prací v co nejkratším termínu.

V období výstavby komunikace mohou vzniknout bodové zdroje zneč. ovzduší v omezené míře, a to obalovny živičných směsí. Zda budou při stavbě instalovány v rámci stavby, či zda bude směs dovážena z již existujících obaloven, není v současné době známo.

Imisní koncentrace NO_x, CO a benzenu z nárůstu automobilové dopravy - nový liniový zdroj nebudou překračovány a lze je považovat za významně neovlivňující imisní stav ovzduší dle stávající platné legislativy. Z výsledků rozptylové studie dále vyplývá, že provoz na přeložce přinese v zastavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže z pravidla ve všech směrech. Vznik emisí z provozu vozidel po nové komunikaci nebude z hlediska ekologie novou zátěží. Dojde pouze k přesunu vzniku emisí z jiných lokalit.

Z hlediska ochrany ovzduší ČIŽP nemá k předloženému oznámení záměru další připomínky a se záměrem souhlasí.

Z hlediska ochrany přírody:

OOP - bez připomínek

Z hlediska nakládání s odpady:

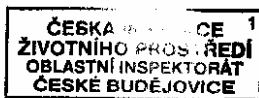
Z hlediska oddělení odpadového hospodářství ČIŽP s předloženým záměrem souhlasí za předpokladu, že dodavatel stavby bude ve fázi výstavby nakládat s odpady dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. Dále bude dbát na dodržování vyhlášky č. 383/2001 Sb., o nakládání s odpady.

Jiné připomínky ČIŽP OI Č.Budějovice, OOH k předložené dokumentaci z hlediska odpadového hospodářství nemá.

Stanovisko

Česká inspekce životního prostředí, OI České Budějovice s předloženým záměrem souhlasí v případě, že budou akceptovány výše uvedená vyjádření jednotlivých oddělení.

S pozdravem



Ing. Jiří Rypáček
ředitel oblastního inspektorátu

EIA



Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI
BLANÍK

JIHOČESKÝ KRAJ KRAJINNÝ ÚŘAD		c.ř.
Datum: 17.12.2007		sp.zn.
Číslo k:		
Příloha:		

257 06 Louňovice pod Blaníkem č. 8
tel: 317 852 654
fax: 317 701 918
e-mail: blanik@nature.cz
ep.blanik@nature.cz

Krajský úřad - Jihočeský kraj
Odbor životního prostředí, zemědělství a
lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2
České Budějovice
370 76

NAŠE ZNAČKA: 735/BN/2007 VYŘIZUJE: Kloudys
VAŠE ZNAČKA: KUJCK 31803/2007 OZZL

V LOUŇOVICÍCH POD BLANÍKEM DNE 12.12.2007

Věc vyjádření k dokumentaci vlivů záměru Silnice I/29 a I/19 Písek - Tábor

Správa CHKO Blaník obdržela 27.11.2007 dokumentaci vlivů záměru „Silnice Písek – Tábor“ na životní prostředí. Správa CHKO Blaník dokumentaci obdržela jako dotčený orgán státní správy ochrany přírody.

Z hlediska státního orgánu ochrany přírody konstatujeme, že v prostoru záměru není vyhlášeno žádné zvláště chráněné území podle zákona č.114/1992 Sb. Dokumentace vlivů záměru obsahuje podrobné údaje provedeného botanického a zoologického průzkumu. Průzkum prokázal výskyt 4 druhů zvláště chráněných živočichů, zařazených v příloze č.III vyhlášky MŽP č. 395/1992Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to 1 v kategorii silně ohrožený (skokan zelený) a 3 v kategorii ohrožený (rorýs obecný, vlašťovka obecná a veverka obecná). V této souvislosti upozorňujeme na základní ochranné podmínky zvláště chráněných živočichů (§ 50 zákona č.114/1992 Sb., v platném znění), event. na výjimky z těchto ochranných podmínek (§ 56 zákona č.114/1992 Sb., v platném znění). Pro snížení vlivů na volně žijící živočichy doporučujeme k realizaci navrhovaná opatření pro zajištění migrace živočichů (str.132 a 133).

S pozdravem

RNDr. Lubomír Hanel, CSc.

VEDOUcí SPRÁVY

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Správa CHKO Blaník
257 06 Louňovice p. Blaníkem č. 8

-2-

IČO: 62933591
http://www.nature.cz

Bankovní spojení ČNB Praha 1
číslo účtu: 18228-011/0710

martin.kloudys@nature.cz
tel./fax: 317 852 654

**Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích
Na Sadech 25 - PSČ 370 71-poštovní schránka 86**

**(3) JIHOČESKÝ KRAJ
KRAJSKÝ ÚŘAD**

DATE: 14-12-2007

Číslo I.:

Příloha: *DA*

21005/07/HOK.K



KUJCP00NY9VH
Krajský úřad
Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE	NAŠE ZNAČKA	VYŘIZUJE	PÍSEK
KUJCK/31503/2007	7398/07/HOK.PI	Dr.Rohrichová	10.12.2007

Věc: stanovisko k hodnocení vlivů stavby na životní prostředí podle zák.č.100/2001 Sb., ve znění platných předpisů, o posuzování vlivů na životní prostředí – Silnice I/29 a I/19 Písek-Tábor

Na základě zákona č.100/2001 Sb. § 6 odst. 3 o posuzování vlivů stavby na životní prostředí, citovaného zákona, ve znění pozdějších předpisů vydávám toto hygienické stanovisko.

S vypracovanou dokumentací o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí – zjišťovací řízení Silnice I/29 a I/19 Písek-Tábor **s o u h l a s í m** a žádám o splnění těchto podmínek:

-s ohledem na výběr konečné konkrétní varianty požaduji provést zpřesnění akustických výpočtů na základě dostupných dat a dle zjištěných výsledků zpřesnit návrh protihlukových opatření

-po uvedení silnice I/29 a I/19 do provozu bude nezbytné provést kontrolní měření ve výpočtových bodech, ve kterých se teoretická hodnota hluku blíží hygienickému limitu 60 dB ve dne/50 dB-noc/

Silnice I/29 a I/19 představují silniční spojení mezi Pískem a Tábozem. Posuzovaný úsek má začátek v budoucí křižovatce silnic I/29 a I/20 severozápadně od Písku. Silnice I/29 prochází východním směrem, kříží kaňon Vltavy a u Oltně se napojuje na silnici I/19. Posuzovaný úsek silnice I/19 končí za osadou Zahradka severozápadně od Tábora, kde se napojuje na stávající, již rekonstruovanou silnici I/19. Po realizaci záměru nedojde k významnému navýšení hlukové zátěže území, dojde ovšem k přesunu emisí hluku z intravilánu obcí do volného prostoru. V některých místech bude nutné vybudovat protihlukové bariery/podmínka č.1/ a měřením doložit, že hlukové limity budou splněny/podmínka č.2/

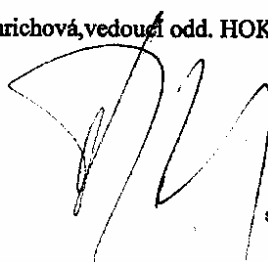
KHS JČ kraje se sídlem v Č. Budějovicích	Územní pracoviště Písek	IČO: 71009345
Telefon: 387 712 911	K. Čapka 2459, PSČ 397 01	
Fax: 387 712 349	telefon: 387 712 601	Bankovní spojení
e-mail: khsob@khsob.cz	fax: 387 712 602	ČNB Č. Budějovice
web: www.khsob.cz	e-mail: pi@khsob.cz	č.ú. 342523/0710

Součástí projektové dokumentace je rozptylová studie, která konstatuje, že provoz na přeložce přinese výrazné snížení imisní zátěže ve všech sídlech a nové imisní zatížení se výhradně projeví v oblastech bez obytné zástavby, pouze malý nárůst bude v okrajových částech některých sídel. Z hlediska variantního řešení je konstatováno, že výhodnější je varianta Podolí-jih, v okolí Křenovic jsou obě varianty rovnocenné a v okolí Srlna je výhodnější Srln-sever.

Toto stanovisko je vydáno na základě požadavku Jihočeského kraje-Krajského úřadu, pracoviště životního prostředí, zemědělství a lesnictví v Českých Budějovicích s ohledem na zák.č.100/2001 Sb.

Akustickou studii si ponechávám k dalšímu srovnání předložených výpočtů.

MUDr. Libuše Röhrichová, vedoucí odd. HOK ÚP Písek



Krajská hygienická stanice
Jihočeského kraje (19)
se sídlem v Č. Budějovicích
Na Sadech 25
370 71 České Budějovice



**Městský úřad Milevsko
odbor životního prostředí**

nám. E. Beneše 420, pracoviště Sažínova 843, 399 16 Milevsko
tel. 382 504111, email: korejs@milevsko-mesto.cz

EIA

KUIJCP00MPN0G	
KRAJSKÝ ÚŘAD	
Datelo: - 7 - 01 - 2008	SO. ZH.
Číslo j.:	DN
Příloha:	

Naše značka:
č.j.: MM 37741/2007 OŽP/Ha
SZ: MM 37741/2007
202.2-V/5

Oprávněná úřední osoba:
Ing. Hana Hadrboľcová/referent odboru ŽP
382 504 207/hadrboľcova@milevsko-mesto.cz

V Milevsku dne:
31. prosince 2007

Krajský úřad - Jihočeský kraj
Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

Posuzování vlivů na životní prostředí - silnice I/29 a I/19 Písek - Tábor
Vyjádření OŽP k dokumentaci

Městský úřad Milevsko, odbor životního prostředí od Vás obdržel dne 27. listopadu 2007 dokumentaci vlivů záměru silnice I/29 a I/19 Písek - Tábor na životní prostředí, jejíž zpracovatelem je EIA SERVIS s.r.o., RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.

Městský úřad Milevsko, odbor životního prostředí jako dotčený orgán na úseku:

- Státní správy lesů – dle § 48 odst. 2 písm. c) a v souladu s ust. § 14 a 15 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon)
- Státní správy myslivosti – dle § 60 a v souladu s ust. § 8 odst. 1 zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti, ve znění pozdějších předpisů
- Ochrany zemědělského půdního fondu - dle § 5 odst. 2 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
- Odpadového hospodářství - dle § 79 odst. 4 písm. b) zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Ochrany ovzduší – dle § 50 odst. 1 písm. a) a v souladu s ust. § 17 zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Vodoprávního úřadu - dle § 18 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Státní ochrany přírody – dle § 77 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

vydává dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na úseku:

státní správy lesů
státní správy myslivosti
ochrany zemědělského půdního fondu
vodoprávního úřadu
státní ochrany přírody

následující vyjádření:

1. Z hlediska zájmů chráněných podle lesního zákona upozorňujeme na respektování příslušných ustanovení HLAVY DRUHÉ lesního zákona, která upravuje základní povinnosti k ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa. Před samotnou realizací předmětné stavby je dle § 14 odst. 2 a § 15 tohoto zákona zapotřebí předložit místně příslušnému orgánu státní správy lesů:
 - a) samostatnou žádost k vydání rozhodnutí o trvalém odnětí předmětných lesních pozemků plnění funkcí lesa. Žádost musí obsahovat veškeré náležitosti uvedené v § 1 vyhl. č. 77/1996 Sb.
 - b) samostatnou žádost k vydání souhlasu k vydání rozhodnutí o umístění předmětné stavby do 50 m od okraje lesa

2. Z hlediska zájmů chráněných podle zákona o myslivosti upozorňujeme na respektování příslušných ustanovení ČÁSTI TŘETÍ, HLAVY PRVNÍ zákona o myslivosti, která upravuje ochranu myslivosti a zlepšování podmínek zvěře. Konkrétně při realizaci předmětné stavby požadujeme v souladu s ust. § 8 odst. 1 zákona o myslivosti v úseku mezi km 23,1 – 24,4 (Kolišov-Srlín), který je známou migrační trasou zvěře, instalovat po obou stranách silnice trvalé oplocení, zabraňující vniknutí zvěře do vozovky a tím minimalizovat škody na zvěři způsobené střetem s motorovými vozidly a v neposlední řadě též minimalizovat ohrožení bezpečnosti silničního provozu a újmy na zdraví popř. na životech osob a škody na majetku.
3. Úpravy silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor si vyžadají zábor zemědělské půdy. Pro tento zábor je nutný souhlas s trvalým (popřípadě dočasným) odnětím půdy ze ZPF. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu doporučujeme variantu Srlín – sever, která má nižší celkový zábor a nižší zásah do nejvyšší kvality půdy v I. třídě ochrany.
4. Vzhledem k tomu, že v projektové dokumentaci je zmíněno, že při stavbě může dojít k narušení stávajících zdrojů vody – neveřejných studní, je nutné před započítím prací provést měření hladin vody ve studni stavbou dotčených. V případě že bude prokázáno snížení hladiny vody zapříčiněné stavbou, je investor povinen zajistit náhradní zdroj vody.
V souladu s §39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů požadujeme do projektové dokumentace ke stavebnímu povolení dopracovat:
 - systém zařízení pro odvádění srážkových vod z tělesa komunikace
 - místa odtoku srážkové vody mimo těleso komunikace (zaústění do vodotečí, vsakovacích rygólů, melioračních zařízení a podobně)
 - hydrologické posouzení maximálních průtoků v místech odtoku z tělesa komunikace (stanovení průtoků je nezbytné pro posouzení vodoprávního úřadu o dostatečné kapacitě drobných vodních děl, do nichž bude odtok zaústěn a při posuzování míry případného rizika zvýšených průtoků v zastavěných částech obcí)
 - umístění záchytných zařízení ropných látek v místech odtoku vody z tělesa komunikace (snížení rizika kontaminace podzemních a povrchových vod ropnými látkami)
5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je při provádění prací nutné dodržovat zejména § 5 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Vlastní stavba silnice se dotýká zejména úseků L4, L5 a L6. V úseku L4 se jedná o částečný zásah do lokálního funkčního biocentra rybníka Pilný, v úseku L5 o zásah do lokálního funkčního biokoridoru Kolišovského potoka a v úseku L6 o významný zásah do lokálního funkčního biocentra V Moravci (vložené biocentrum na regionálním biokoridoru v nivě říčky Smutná u obce Srlín). Variantní úsek Srlín – km cca 24,6-26,4 sever je z hlediska vlivu na faunu, flóru, místní ekosystémy a krajinu vhodnějším řešením než varianta jih. Vzhledem k rozsahu prací, zejména v lokalitě L6, bude nutné před vydáním stavebního povolení požádat o závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny.

Z hlediska ostatních složek životního prostředí nemáme připomínky.

Zároveň Vám v souladu s ustanovením § 16 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, oznamujeme, že informace o dokumentaci byla vyvěšena od 3.12. do 19.12. 2007 na úřední desce Města Milevska.

MĚSTSKÝ ÚŘAD MILEVSKO
odbor životního prostředí


Ing. Tomáš Korejs
vedoucí odboru životního prostředí

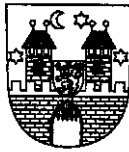
Obdržel:

1. adresát
2. k založení do spisu

počet listů dokumentu: 2
počet příloh: 1xPD



KUJCP00NXEF3



MĚSTSKÝ ÚŘAD PÍSEK

Velké náměstí 114
odbor životního prostředí a VLHZ
pracoviště Budovcova 207
397 19 Písek
Telefon: 382 330 555

EIA

Fax: 382 330 550

(10) JIHOČESKÝ KRAJ	Č.R.
.....	60530
.....	SP.ZN.
.....	Du
Číslo j.:
Příloha:

E-mail: e-podatelna@mupisek.cz

Krajský úřad-Jihočeský kraj
Odbor ŽP, zem. a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

ČÍSLO JEDNACÍ

MUPI/2007/38187 - Vá

VYŘIZUJE / TEL

Alena Vaňová / 382 330 664

V PÍSKU DNE

3.1. 2008

Spisový znak: 202.1 V/5

Věc

Posuzování vlivů na životní prostředí záměru „Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor“ – souhrnné závazné stanovisko.

Městský úřad Písek, odbor životního prostředí a VLHZ obdržel Vaši žádost o souhrnné závazné stanovisko k výše uvedenému záměru.

K této žádosti Vám sdělujeme:

1. Stanovisko z hlediska vodohospodářského:

Bez připomínek.

Vyřizuje: Hořejší

2. Stanovisko z hlediska ochrany ovzduší podle § 50 odst. 1 písm. a) zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Bez připomínek.

Vyřizuje: Mgr. Čechová.

3. Stanovisko z hlediska státní správy lesů (SSL).

Bez připomínek.

Vyřizuje: Holubář

4. Stanovisko orgánu ochrany přírody příslušného podle § 75 s působností dle § 77 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o ochraně přírody a krajiny):

Pokud nebude realizace stavby v rozporu se zákonem o ochraně přírody a krajiny, bez připomínek. Zároveň potvrzujeme platnost stanoviska zdejšího orgánu ochrany přírody, které bylo pod Č.j.:ŽP/2966/2005-Vá vydáno k záměru „Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor“ v souhrnném stanovisku zdejším odborem dne 21.12.2005.

Vyřizuje: *Ing. Kepka*

5. Stanovisko z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Pokud se plánovaná investiční akce dotkne i pozemků vedených dle evidence Katastru nemovitostí jako zemědělský půdní fond, musí žadatel požádat zdejší orgán ochrany zemědělského půdního fondu o udělení souhlasu s trvalým – případně i dočasným odnětím ze ZPF (zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů).

Vyřizuje: *Štěchová*

6. Stanovisko z hlediska odpadového hospodářství podle § 79 odst. 3 písm. c) zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o odpadech):

Bez připomínek.

Vyřizuje: *Mára*

MĚSTSKÝ ÚŘAD PÍSEK
odbor životního prostředí a VLHZ

Miloslav Šatra
Ing. Miloslav Šatra
vedoucí odboru životního prostředí a VLHZ

Rozdělovník:

- adresát + příloha
- MěÚ Písek, odbor výstavby a ÚP
- vlastní



MĚSTSKÝ ÚŘAD TÁBOR

se sídlem • Žižkovo náměstí •

390 15 Tábor

Odbor životního prostředí

budova • Husovo náměstí 2938

390 02 Tábor

Telefon: +420 381 486 111

Fax: +420 381 486 100

E-mail: posta@mu.tabor.cz

www.tabor.cz



KUJCP00NXQ8Q

(10) JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	Č. R. 810/18.26.408X sp.zn.
Došlo: 03 -01- 2008	
Číslo j.:	
Příloha:	



S00FP00E96J0

Krajský úřad – Jihočeský kraj
Odbor životního prostředí, zemědělství
a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2
3770 76 České Budějovice

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE
KUJCK 31503/2006 OZZL/5-43

NAŠE ZNAČKA
S-META 64182/2007
OŽP/Maš

VYŘIZUJE
Jánošková, Kanonová,
Kratochvílová, Koubková
Zelinka

TÁBOR
2007-12-28

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb – „Silnice I/29 a I/19 Tábor – Písek“

Ochrana přírody a krajiny

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění nemáme k předložené dokumentaci vlivu záměru výstavby „Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor“ na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. připomínky. Pouze upozorňujeme, že na str. 135 citovaná norma ČSN DIN 18 920 byla nahrazena normou ČSN 83 9061 (Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění, zdejší orgán ochrany zemědělského půdního fondu nemá k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb – „Silnice I/29 a I/19 Tábor – Písek“ námitek.

Vodní hospodářství

Z hlediska zájmů chráněných vodním zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zahrnuje dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí i vliv na povrchové a podzemní vody. Dešťové vody odtékající ze silnice budou znečištěné především uvolňujícími se látkami z motorových vozidel a posypovým materiálem, zejména chloridy. Technické řešení odvádění těchto vod bude zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace (dešťové usazovací nádrže, retenční nádrže), ale jak plyne z předložené dokumentace, nejsou nutná žádná speciální opatření na ochranu povrchových vod. Z hlediska ovlivnění kvality a kvantity zdrojů podzemní vody je třeba provést dokumentaci stávajících zdrojů a kontrolně sledovat vliv na jímané podzemní vody v průběhu prací v úsecích navržených v předložené dokumentaci, zejména v místech zářezů.

Ochrana prostředí

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší nemáme k předložené dokumentaci vlivu záměru výstavby „Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor“ na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., žádné námitky.

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., v platném znění nemáme k předložené dokumentaci vlivu záměru výstavby Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., žádné připomínky.

Lesní hospodářství

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) v platném znění, nemá orgán státní správy lesů k předložené dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/29 a I/19 Písek – Tábor“ na životní prostředí žádné připomínky.

MĚSTSKÝ ÚŘAD TÁBOR
odbor životního prostředí
PSC 390 02 (1)



Ing. Jan Fišer
vedoucí odboru životního prostředí

Příloha:
PD paré č. 17