



KRAJSKÝ ÚŘAD – JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.: 386 720 770, fax: 386 359 070
e-mail: laznicka@kraj-jihocesky.cz, www.kraj-jihocesky.cz

V Českých Budějovicích dne 17. prosince 2008
Čj.: KUJCK 9942/2007 OZZL/46-Lz
Vyřizuje: Ing. Láznička

**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

I. Identifikační údaje

Název záměru: Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

Kapacita záměru: Cílem záměru je rekonstrukce a výstavba přeložky silnice I/19 v úseku Tábor – hranice kraje Vysočina. Jde o silnici I. třídy v kategorii S 11,5/70 s S11,5/80. Délka posuzovaného úseku je cca 15,49 – 16,10 km dle variant (na stávající silnici 15,7 km). V celé trase je silnice I/19 navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/80 (70). V sedmi variantách je předložen úsek MÚK D3 x I/19 (km 2,140) – km 6,440, obchvat Zárybničné Lhoty. Úsek km 6,440 – 14,110, obchvat Chýnova a Kladrub je předložen v pěti variantách a úsek km 14,110 – hranice kraje Vysočina (km 17,840), obchvat Lejčkova ve čtyřech variantách.

Umístění záměru:

Kraj: Jihočeský

Obce: města Tábor a Chýnov, obce Turovec, Nová Ves u Chýnova a Dolní Hořice

Katastrální území: Měšice u Tábora, Zárybničná Lhota, Turovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov u Tábora, Záhostice, Dolní Hořice, Kladruby, Lejčkov, Pořín, Prasetín

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 65993390

Sídlo oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

1. Oznámení:

Oznámení bylo dne 17.4.2007 předloženo Krajskému úřadu – Jihočeský kraj, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví (dále též krajský úřad). Oznámení zpracoval EIA SERVIS, s.r.o., České Budějovice, 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. Oznámení bylo podrobena zjišťovacímu řízení.

2. Dokumentace:

Na základě provedeného zjišťovacího řízení vydal krajský úřad závěr zjišťovacího řízení (č. j. KUJCK 9942/2007 OZZL/8-Sm, ze dne 16.5.2007). Dokumentace byla předložena krajskému úřadu 28.4.2008. Dokumentaci zpracoval EIA SERVIS, s.r.o., České Budějovice, RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. K dokumentaci byly doručeny tři vyjádření (Česká inspekce životního prostředí, Krajská hygienická stanice, Lesy České republiky).

3. Posudek:

Zpracovatel posudku RNDr. Vladimír Ludvík, který byl stanoven dne 16.06.2008, požádal o prodloužení lhůty ke zpracování. Krajský úřad obdržel posudek dne 26.9.2008 a dne 8.10.2008 jej zveřejnil a rozeslal. Celkem k posudku obdržel 3 vyjádření (Česká inspekce životního prostředí, Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, Lesy České republiky). Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučil krajskému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených ve stanovisku. Zpracovatel posudku je držitelem autorizace ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (č. osvědčení 5278/850/OPV/93).

4. Veřejné projednání:

Krajský úřad upustil od konání veřejného projednání dokumentace a posudku podle § 17, protože neobdržel žádné odůvodněné nesouhlasné vyjádření k dokumentaci v souladu s § 9 odst. 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

5. Celkové hodnocení procesu posuzování:

Záměr naplňuje dikci bodu 9.1 (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy) kategorie II, přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

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

Vyjádření veřejnosti:

Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Tábor

Vyjádření územních samosprávních celků nebyla uplatněna.

Vyjádření dotčených správních úřadů:

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích

Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí

III. Hodnocení záměru

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

Přeshraniční vlivy posuzovaný záměr negeneruje. Z hlediska velikosti dotčeného území a populace je možné posuzovaný záměr hodnotit jako záměr středního rozsahu. Vzhledem ke skutečnosti, že posuzovaný záměr představuje rekonstrukci a 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. protihluková opatření, zprůchodnění přeložky pro živočichy, kombinace variant aj.). Během hodnocení nebyl zjištěn žádný vliv, který by překračoval legislativní nebo doporučené limity životního prostředí.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených v návrhu stanoviska krajského úřadu.

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

Technické řešení je pro potřeby procesu hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona, převzato z technické studie „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“, kterou vypracovala společnost Grebner spol. s r.o. (dále jen zpracovatel). Účelem studie bylo zpracovat návrh variant nové trasy silnice I/19 tak, aby svými parametry odpovídala kategorii S 11,5/80, v koncových úsecích S 11,5/70. Celý úsek by po postupné přestavbě měl získat charakter moderní silnice I. třídy a vytvořit maximálně homogenní trasu v návaznosti na modernizované úseky Písek – Tábor a obchvat Obrataně.

1. úsek: obchvat Zárybničné Lhoty, km 0,0 – 4,34 (až 4,50) dle varianty

Navrhované varianty

Varianta 1A odbočuje za křižovatkou s dálnicí D3 doprava do lesního komplexu a v mírném odstupu od chatové oblasti křižuje údolí Stříbrného potoka, prochází zemědělskou zástavbou, která patří do katastru obce Turovec, křižuje další údolní nivu Chotovinského potoka a obloukem ve vzdálenosti cca 75 m od zástavby na jižním okraji Zárybničné Lhoty se vrací přes pole na původní trasu. Varianta je příznivá z hlediska dopravních parametrů (dlouhé rovné úseky pro možnost předjíždění), těsná blízkost zástavby patří do Turovce a konfigurace terénu by si vynutily mimoúrovňové křížení s rozsáhlým objektem zajišťujícím protihlukovou ochranu a další protihluková opatření. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 3,5%.

Varianta 1B vychází z předchozí varianty, je však situována jižněji, je tudíž delší a má větší podíl oblouků. Vzdálenost od zástavby Turovce je cca 75 m, od jižního okraje Zárybničné Lhoty 185 m. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 3,0%.

Varianta 1E vznikla modifikací varianty 1B. Úpravou tečnového polygonu a velikostí poloměrů snižuje podíl částí vedených v oblouku a naopak zvětšuje podíl přímkových úseku, které jsou nezbytným předpokladem možnosti předjíždění, jež je limitujícím prvkem dvoupruhové obousměrné komunikace. Trasa navazuje bezprostředně na křižovátku s dálnicí D3, kde navazují protisměrné oblouky s přechodnicemi ve společném inflexním bodě. Trasa probíhá lesním komplexem, v němž by měla ležet i křižovátka s napojením na starou komunikaci, které je situováno v místě stávající lesní cesty. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 4,3%.

Varianta 1C je vedena severně od Zárybničné Lhoty přes úzký výběžek zástavby. Trasa odbočuje ze stávající silnice těsně za hrází Knížecího rybníka, který tvoří rekreační oblast i pro Tábor. Dále prochází rozsáhlým lesním komplexem, křížuje silničku k nákl. zastávce Smyslov, prochází mezi posledními domy na severním okraji obce, křížuje údolní nivu s meandrujícím Chotovinským potokem (most + násyp) a v zářezu do okraje terénního hřbetu se přibližuje k původní trase. Protože křížení s cestou směřující k chatové oblasti v údolí Chotovinského potoka by bylo ve vzdálenosti méně než 200 m od předcházející úrovně křižovatky se silnicí k nákl. zastávce Smyslov, bylo by zřejmě nutné toto propojení zrušit a nahradit ho novou cestou přes les, vedenou zhruba paralelně k nové trase silnice I/19. Pro pěší spojení by sloužil podchod pro pěší na okraji zástavby přilehlém v souběhu s údolní nivou. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 m, maximální stoupání činí 4,1%.

Varianta 1D vznikla uplatněním požadavku na odsazení varianty 1 C za poslední budovu na severní okraji Zárybničné Lhoty. Nevýhodou této varianty je velmi šikmé křížení údolní nivy Chotovinského potoka a velmi malá vzdálenost od zástavby. Průběh varianty je od počátku úseku až do bodu křížení se silnicí na Smyslov totožný s variantou 1F, kde je popsán podrobněji (viz dále). Po překročení údolní nivy Chotovinského potoka se trasa obloukem $R=500$ přimyká k původní trase. Východní napojení Zárybničné Lhoty je limitováno mostem na stávající trase přes Chotovinský potok, přičemž by zřejmě bylo nutno ponechat v provozu část původní komunikace podél jednostranné zástavby. U této varianty lze v průběhu obchvatu předpokládat minimální možnosti předjíždění. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 m, maximální stoupání činí 4,1%.

Varianta 1F byla vytvořena pro dosažení minimálního zásahu do údolní nivy a v ní meandrujícího potoka, která probíhá severně od varianty 1D. Další posunutí trasy dále severněji by bylo již kontraproduktivní vzhledem k úhlu křížení s údolím a k zásahu do souběžného biokoridoru. Tato varianta v počátečním úseku využívá trasu stávající komunikace procházející lesem, který by bylo nutno z důvodu rozšíření jednostranně vykácet. Konfliktní bod se nachází v místě, kde je napojena účelová komunikace obsluhující rekreační území Knížecího rybníka na jedné straně a chatovou oblast a parkoviště na druhé straně. Bezpečné odbočení by si vyžádalo zřízení standardní křižovatky vč. odbočovacích pruhů na silnici I/19. Protože komunikace sleduje korunu hráze, není zde možno docílit většího oblouku a poloměr $R=325$ znamená značný příčný sklon. Hráz by se musela rozšířit na povodní straně současně s prodloužením poměrně velkého přepadového objektu. Za hrází, kde začíná jednostranná zástavba Zárybničné Lhoty by se musela komunikace zahloubit, aby bylo odstraněno dnešní prudké stoupání. Z hlediska lepší protihlukové ochrany paralelní přilehlé zástavby se předpokládání zahloubení v celé trase až k údolí Chotovinského potoka. To by umožnilo vést nad komunikací lávku pro pěší spojující obec s jejím rekreačním zázemím. Pro napojení směrem k Táboru by mohla být zřízena pěší komunikace po tělese hráze severně od koruny komunikace, vedená eventuelně zčásti na ocelové konstrukci. V případě nutnosti by bylo možno provést i přemostění nad silnicí I/19 v trase stávající lesní cesty. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 m, maximální stoupání činí 4,1%.

2. úsek: obchvat Chýnova a Kladrub, km 0,0 – 7,65 (až 8,03) dle varianty
Navrhované varianty

Ve druhém úseku považuje zpracovatel větší část trasy (obchvat Chýnova) za stabilizovanou, jak již bylo dříve zmíněno. Křížení se silnicí II/409 řeší křižovatku jako úrovněovou na vysokém násypu. Podrobnější zkoumání se zaměřilo na část tvořící obchvat Kladrub. Jeho trasa navazuje přímo na obchvat Chýnova, který je ukončen provizorním napojením na stávající komunikaci. Ta je však vedena do stávajícího podjezdu pod trati ČD, který je jak výškové, tak směrově nevyhovující.

Proto již v územních plánech byla sledována varianta podjezdu v poloze bližší k propustku stávajícího potoka, na kterou navazuje průchod rozsáhlým lesním komplexem v údolnicové poloze. Tato varianta byla nazvána varianta 2A. Trasa byla proti územnímu plánu v oblasti Kladrub mírně modifikována, aby směrové vedení v přímce umožnilo zvětšit délku úseků s možností předjíždění. Také poloha vzhledem k obci Kladruby byla upravena mírně severněji, aby se docílilo oddálení od mezitím vzniklé zástavby a aby se vytvořil prostor pro vyvinutí křižovatky v normových parametrech. Hlavním objektem na této trase je

nový podjezd pod tratí ČD. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 650 m, maximální stoupání činí 4,8%.

Varianta 2B zachovává trasu varianty 2A až k místu podjezdu pod tratí ČD, kde navazuje oblouk, který také prochází lesem, ale v menším rozsahu než varianta 2A. Křížení s tratí by bylo ve větším úhlu a znamenalo by tak zvětšení rozpětí mostu. Trasa kříží původní silnici I/19 a pokračuje přes vrchol kopce k obci Kladruby. Varianta prochází těsným koridorem mezi zástavbou obce a tratí ČD a půlí oblast plánované výstavby obce. V místě křižovatky s místní komunikací vedoucí přes přejezd ČD by bylo jen těžko možno dodržet požadavek Českých drah na vzdálenost křižovatky větší než 30 m od tohoto přejezdu. Proto ji nelze považovat za perspektivní. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 600 m, maximální stoupání činí 4,7%.

Varianta 2C se odklání již před dnešním podjezdem pod tratí, směřuje přes Záhostický potok a stoupá v souběhu s dráhou, kterou překračuje nadjezdem v místě největšího zářezu trati. Křížení je velmi šikmé a vedlo by k velkému rozsahu přemostění. Poté trasa klesá k obci Kladruby, kde navazuje na trasu varianty 2B se všemi jejími nevýhodami. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 600 m, maximální stoupání činí 4,7%.

Varianta 2D má jako všechny varianty stabilizovanou první část obchvatu Chýnova. Křížení se silnicí II/409 však řeší jako mimoúrovňové křížení. Na obchvat Kladrub odbočuje od trasy obchvatu Chýnova ve stejném místě jako varianta 2C, ale stoupá dále v souběhu s tratí v obdobném zářezu jako železnice až k místu, které lze označit jako sedlo a poté je vedena střídavě v násypu a zářezu až k místu, kde dnes trať překračuje potok a v souběhu s ním trať podchází. V místě křížení s potokem vytékajícím z Kladrub by měl být zřízen rámový propust. Přerušené polní cesty by měly být přes trasu obchvatu převedeny nadjezdem o délce 42 m v místě nejhlubšího zářezu, což si vyžádá přetrasování a doplnění jejich sítě. Kladem varianty 2D je větší odstup od zástavby než ve variantě 2A, záporem a to značným jsou vysoké náklady na zemní práce. Také její délka je oproti variantě 2A větší o 380 m, což znamená zvýšení provozních nákladů. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 4,7%.

V dalším průběhu trasa všech variant sleduje stávající komunikaci, kde však bude nutno učinit částečné směrové, popř. výškové úpravy.

3. úsek: obchvat Lejčkova, km 0,0 - 3,54 (až 3,57) dle varianty

Navrhované varianty

K významnějším změnám by mělo dojít ve třetím úseku v části před koncem úpravy, tj. v oblasti obce Lejčkov, kde je stávající komunikace vedena především v naprosto dopravně nevyhovujících směrových poměrech (které na druhé straně příznivě působí na zmírnění rychlosti vozidel v obci). V této souvislosti byly prozkoumány opět tři varianty.

Varianta 3A by znamenala nejmenší zásah do pozemků, neboť navazuje na stávající komunikaci v úseku před obcí a odklání se od ní až v obci, sleduje však půdorysnou přímkou stávající trasy, prochází širokou travnatou plochou mezi zástavbou, překračuje údolí potoka vytékajícího z rybníka a obloukem navazuje na stávající trasu. Pro zachování komunikačních vazeb mezi částmi obce a omezení hlukové zátěže by tato trasa musela být vedena v zářezu, který by byl částečně přemostěn, částečně proveden ve zdech, aby se omezila dotčená plocha a nedošlo k demolicím. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%.

Varianta 3B vyšla z projednávání územního plánu jako nejvíce akceptovaná. Navazuje na stávající trasu v oblouku daleko pod obcí, prochází na násypu okrajem údolní nivy, krátkým zářezem zasahujícím do oplocení zahrady na jižním okraji Lejčkova, dalším násypem překračuje potok a po průchodu severním okrajem lesa navazuje na stávající průběh. Na této trase by mělo být zřízeno přemostění účelové komunikace vedoucí od obce do prostoru lesa a oblasti Turoveckého potoka. Další most přes Lejčkovský potok zabezpečuje i průchod biokoridoru a je tedy navržen v délce 78 m. Zdánlivá výhoda této varianty, totiž že je krátká, je však z dopravního hlediska její nevýhodou. Pokud by byly zřízeny dvě křižovatky zabezpečující napojení obce, jak to požadují její zastupitelé s ohledem na provoz autobusové linky, byla

by jejich vzdálenost neodpovídající normě, proto se navrhuje pouze připojení východní. To však leží v blízkosti mostu a nelze vyloučit, že by zábradlí mostu zasahovalo do rozhledového trojúhelníka křižovatky. Problematické je také navázání na silnici III/1293 v obci, kde by muselo dojít k úpravě ostrého napojení v této křižovatce. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%.

Varianta 3C modifikuje variantu, původně sledovanou v územním plánu, kde jejím hlavním handicapem byl průchod údolní nivou Lejčkovského potoka. Proto byla mírným rozvlněním trasy posunuta nad okraj této nivy. Trasa vyžaduje dva mostní objekty, jeden menší délky 42 m nad místní komunikací vedoucí z Lejčkova směrem k lesu, druhý délky 78 m na soutoku dvou potoků, přičemž vzhledem k souběhu s násypovým tělesem by bylo zřejmě nutno průběh bezejmenného potoka upravit (nutno navrhnout dle skutečnosti, v různých podkladech se zákres bezejmenného potoka značně liší.). Západní napojení obce následuje krátce za místem, kde se nová trasa odchyľuje od původní trasy. Východní napojení obce leží až za křižovatkou na Prasetín, což umožňuje řešit napojení obou obcí na úrovni křižovatky místních komunikací a omezuje se tím počet křižovatek na silnici I/19. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%. Tato varianta dává větší možnost rozvoje obce Lejčkov, neboť nezasahuje bezprostředně do její blízkostí. Z dopravního hlediska je jednoznačně výhodnější a pokud by byl pro násypy použit materiál z přebytků jiných úseků, bude oproti variantě 3B i levnější.

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 lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

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 doplněna na základě šetření zpracovatele posudku a oprávněných vyjádření účastníků procesu a je uvedena s ohledem na výběr variant. Tato opatření pro vybrané varianty je nutno zahrnout po konečném výběru variant do podmínek pro další správní řízení ve věci realizace stavby.

1. V případě výběru varianty 1B v prvním úseku dopracovat technické podklady pro tuto variantu (mostní objekty, zábory).
2. Vyřešit výkup nemovitosti a pozemku:
 - Pro variantu 2A v km cca 4,4 ve 2. úseku.
 - Pro variantu 2D v km cca 5,55 ve 2. úseku
3. Vyřešit výkup pozemků:
 - Pro variantu 1E v km cca 0,9 a v km cca 1,4 v 1. úseku
 - Pro variantu 1F v km cca 1,75 v 1. úseku
 - Pro všechny varianty v km cca 2,65 ve 2. úseku
 - Pro variantu 2D v km cca 4,4 ve 2. úseku
4. Zpracovat aktualizovanou akustickou studii pro vybranou kombinaci variant a na základě zaměření tělesa přeložky do terénu (v dokumentaci pro územní rozhodnutí, DÚR a v dokumentaci pro stavební povolení, DSP) navrhnout stavební řešení protihlukových opatření. Akustická studie zpracovaná v rámci dokumentace EIA identifikovala očekávané problémové oblasti a předběžně navrhla protihluková opatření (pravá a levá strana jsou použity ve směru staničení – tedy od západu k východu):
 - Pro variantu 1B protihluková clona délky cca 70 m a výšky 3 m v km cca 0,9 v 1. úseku vlevo
 - Pro variantu 1B protihluková clona délky cca 40 m a výšky 2 m v km cca 1,4 v 1. úseku vlevo
 - Pro variantu 1E protihluková clona délky cca 45 m a výšky 3 m v km cca 0,9 v 1. úseku vlevo

- Pro variantu 1E protihluková clona délky cca 55 m a výšky 3 m v km cca 1,4 v 1. úseku vlevo
 - Pro variantu 1F protihluková clona délky cca 140 m a výšky 3,5 m v km cca 1,1-1,3 v 1. úseku vpravo
 - Pro variantu 1F protihluková clona délky cca 30 m a výšky 2 m v km cca 1,75 v 1. úseku vpravo
 - Pro všechny varianty protihluková clona délky cca 35 m a výšky 3 m v km cca 2,0 ve 2. úseku vlevo
 - Pro všechny varianty protihluková clona délky cca 80 m a výšky 3,5 m v km cca 2,65 ve 2. úseku po obou stranách
 - Pro všechny varianty protihluková clona délky cca 50 m a výšky 3 m v km cca 3,15 ve 2. úseku vlevo
 - Pro variantu 2A protihluková clona délky cca 90 m a výšky 3 m v km cca 5,9 – 6,0 ve 2. úseku vpravo
 - Pro variantu 2D protihluková clona délky cca 100 m a výšky 3,5 m v km cca 4,4 ve 2. úseku vlevo
 - Pro variantu 3B protihluková clona délky cca 55 m a výšky 1 m v km cca 1,4 ve 3. úseku vlevo
5. Pro variantu 2D v km cca 5,9 ve 2. úseku a pro variantu 3B v km cca 1,7 ve 3. úseku oddálit trasu od lesního porostu tak, aby nebyl narušen lesní plášť, pokud je takové řešení technicky možné.
6. Hydrogeologické posouzení zpracované v rámci dokumentace EIA identifikovalo následující problémové úseky:
- Podstatné ovlivnění vydatnosti a nutnost zajištění náhradního zdroje je očekáváno u neidentifikovaných pramenních jímek situovaných cca v km 3,1 2. úseku na jihovýchodním okraji Chýnova, ze kterých je zásobováno č.p.1 Záhostice při realizaci všech variant.
 - Identifikace, dokumentace domovních studní a sledování kvality před a v průběhu prací, zvýšená pozornost ochraně horninového prostředí před znečištěním je doporučena tam, kde trasa prochází jejich infiltračním územím (studny na jižním okraji Zárybničné Lhoty při variantě 1B, 1E, studny na severním okraji Záhostic a jižním okraji Chýnova pro všechny varianty, studny na severním okraji Kladrub při variantě 2A, pramenní jímka DB-12 při variantě 2D).
- Dokumentace a kontrolní měření hladiny ve studních je doporučeno v zástavbě na severním okraji Zárybničné Lhoty při variantě 1F, v chatové oblasti na západním okraji Zárybničné Lhoty při variantě 1E, v chatové oblasti na jihovýchodním okraji Chýnova pro všechny varianty, v zástavbě na východním okraji Kladrub při variantě 2D a jižním okraji zástavby Lejčkova při variantě 3B.
7. V případě výběru varianty 1B v 1. úseku navrhnout odpovídající technické řešení pro křížení silnice s biokoridorem vedeným po Chotovinském potoce v km cca 1,75. Dle možností navrhnout mostní objekt.
8. V případě výběru varianty 2D ve 2. úseku navrhnout odpovídající technické řešení pro křížení silnice se Záhostickým potokem v km cca 4,35. Dle možností navrhnout mostní objekt, případně rámový propustek.
9. V případě výběru varianty 3C ve 3. úseku v km 1,5 pod mostním objektem navrženým přes lokální biokoridor Lejčkovský potok navrhnout podmostí tak, aby pokud možno zůstal zachován stávající charakter toku a dna s přirozeným substrátem.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

1. úsek: obchvat Zárybničné Lhoty, km 0,0 – 4,34 (až 4,50) dle varianty

V tomto úseku se považují za nejvýznamnější vlivy záměru na obyvatele, konkrétně vlivy hluku, emisí a vlivy silnice na faktory pohody. Ochránění obytných objektů před nadměrným hlukem ve variantách 1C a 1D by znamenalo výstavbu protihlukových stěn výšky až 8 metrů přímo před okna domů. Pokud se vyhodnotí pouze nejvýznamnější vlivy (tedy vlivy na obyvatele), jako nejlepší vycházejí varianty 1F a 1B, následuje varianta 1E. Poté s velkým odstupem následují varianta 1D, varianta 1A a poslední varianta 1C. První tři jmenované varianty (1F, 1B, 1E) se považují za přijatelné z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a doporučují se k další přípravě, druhé tři (1A, 1C, 1D) nikoliv.

2. úsek: obchvat Chýnova a Kladrub, km 0,0 – 7,65 (až 8,03) dle varianty

Z hlediska vlivu záměru na životní prostředí se považují za přijatelné varianty 2A a 2D. Varianty 2B a 2C vykazují podstatně větší vlivy na životní prostředí. Ani realizace variant 2A a 2D není ovšem bezproblémová. V případě výběru varianty 2A bude nutné vyřešit vztah k nemovitosti v km cca 4,4; v případě výběru varianty 2D zase vztah k nemovitosti v km cca 5,5. Nelze vyloučit vykoupení a demolice objektů.

3. úsek: obchvat Lejčkova, km 0,0 – 3,54 (až 3,57) dle varianty

Nejmenší negativní vlivy na životní prostředí bude mít realizace přeložky silnice ve variantě 3C, druhá v pořadí je varianta 3B, poslední varianta 3A. Varianta 3A je nepřijatelná zejména z hlediska vlivu stavby na hlukovou situaci a je považována za nevhodnou.

Stanovení konečné varianty je obtížné a dále je nutno dát důraz na primární snížení jen obtížně kompenzovatelných vlivů na obyvatele. Za předpokladu dodržení navržených opatření a podmínek se doporučuje výběr variant postavit na jiných kritériích, než je vliv realizace stavby na životní prostředí:

V 1. úseku se doporučují k realizaci varianty 1F, 1E a 1B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr lze provést na základě jiných kritérií než životního prostředí. Přičemž varianty 1F a 1B jsou nejpříjemnější z hlediska vlivů na obyvatele, 1E a 1B jsou přijatelnější z hlediska lesního hospodářství, 1F je vhodnější z hlediska ochrany ZPF a 1E je nejpříjemnější z hlediska ochrany přírody.

Ve 2. úseku se doporučují k realizaci varianty 2A a 2D jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí, přičemž varianta 2D je přijatelnější z hlediska vodního a lesního hospodářství. Konečný výběr lze provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

Ve 3. úseku se doporučují varianty 3C a 3B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí, přičemž 3C je přijatelnější z hlediska vodního a lesního hospodářství a konečný výběr lze provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

5. Vypořádání vyjádření

5.1 Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci posuzování uvažovaného záměru příslušný úřad obdržel k dokumentaci 3 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.

5.2 Vypořádání vyjádření k posudku

Vyjádření veřejnosti:

Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Tábor - za nejpříjemnější považuje varianty 1E, 1B, a 2D. Požadavek byl zpracován do stanoviska.

Vyjádření dotčených správních úřadů:

ČIŽP, Oblastní inspektorát České Budějovice - připomínky, které byly k dokumentaci, jsou v posudku vypořádány.

Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí

- z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá k přeloženému posudku žádné připomínky
- z hlediska ZPF doporučuje varianty 1C, 1D a 1F
- z hlediska vodního hospodářství se přiklání k variantě 1B, 2D a 3C
- z hlediska ochrany prostředí a lesního hospodářství nemá připomínky

Požadavek byl zpracován do stanoviska.

6. Stanovisko krajského úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru:

Krajský úřad-Jihočeský kraj, jako příslušný úřad podle § 22 odst. a) 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,

vydává

na základě oznámení, dokumentace, posudku a vyjádření k nim uplatněných, za dodržení níže uvedených podmínek

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k záměru

„Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“

ve variantách

- v 1. úseku 1F, 1E a 1B
- ve 2. úseku 2A a 2D
- ve 3. úseku 3C a 3B

Podmínky souhlasného stanoviska:

Opatření pro fázi přípravných prací

1. Převzít trasu vybrané varianty přeložky silnice I/19 do Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (ZÚR) 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/19.
3. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace zachovat přiměřenou prostupnost krajiny, tj. zachovat stávající, resp. vybudovat nové přístupy na pozemky.
4. Dle konečného výběru variant zpracovat podmínky a opatření z kapitoly III. 3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí do podmínek pro další správní řízení.
5. Upřesnit bilanci zemních prací pro kombinaci vybraných variant. Pro očekávaný přebytek výkopového materiálu zajistit přednostně jeho další využití na jiné stavbě, případně uložení na odpovídající skládku.
6. V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění.
7. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy pro kombinaci vybraných variant. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
8. 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.
9. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro kombinaci vybraných variant. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod.
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 nádrží 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. Zvláštní pozornost věnovat rybníku Hlišák (km cca 4,1 – 4,3 ve 2. úseku), který je funkčním rozmnožištěm žab druhu skokan zelený. Dešťové vody ze silnice odvádět do potoka až pod hrázi tohoto rybníka.
13. Zajistit odpovídající odtok povrchových vod z pozemků v okolí přeložky. Křížení vodních toků realizovat přemostěním pokud možno bez směrových a výškových úprav a přeložek vodních toků. Technické řešení mostních objektů doložit hydrotechnickým výpočtem, zohlednit zkušenosti z povodně v r. 2002.
14. 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.
15. Po stanovení detailního charakteru záměru v rámci technické dokumentace zpracovat vyhodnocení vlivů na významné krajinné prvky (VKP) a získat souhlas k zásahu do VKP.
16. Zpracovat podrobnou migrační studii v celém posuzovaném úseku silnice I/19, zvláštní pozornost pak věnovat vytypovaným úsekům se zvýšeným pohybem zvěře. Průzkum migrace obojživelníků zaměřit na stanovení jejich ochrany během výstavby a během provozu.
17. 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 (konkrétně dle kapitoly 16.1. Silnice I. třídy).
18. V místech 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.
19. 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.
20. Zpracovat seznam kácené zeleně a do projektu vegetačních úprav zpracovat řešení náhradních výsadeb.
21. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
22. 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. Pro výsadbu dřevin použít dřeviny nejlépe vzrůstné, dlouhověké, listnaté, v krajině se přirozeně vyskytující: dub letní, lípa srdčitá, javor mléč, bříza bělokorá, topol osika, do vlhčích poloh olše lepkavá, vrba křehká, střemcha hroznovitá a další. Z keřů např. lísku obecnou, brslen evropský, slivoň trnku, ptačí zob, krušinu olšovou, růži šípkovou, bez černý, kalinu obecnou, do vlhčích poloh keřové vrby (popelavou, nachovou, jívu apod.). Plochy zeleně přeložky navázat dle místních podmínek na stávající plochy zeleně nebo na plochy zeleně navržené územními plány.
23. Zajistit přístup na pozemky v okolí silnice I/19.
24. Zajistit v dostatečném předstihu provedení průzkumných archeologických prací v trase vybraných variant. V případě potvrzení nálezu archeologických památek v trase silnice I/19 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.
25. Ochránit rozcestník na křižovatce silnice I/19 a silnice I/29, který je zapsanou kulturní památkou. Citlivě se vyhnout této drobné památce při případné stavební činnosti spojené s rekonstrukcí křižovatky.
26. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.

27. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
28. Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
- 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. Umístit je pokud možno v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
 - 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.
 - Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu přeložky. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
 - 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. Pokud možno se vyhýbat obytné zástavbě.
 - Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
 - 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. Umístění sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.
 - Zpracovat havarijný 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.

Opatření pro fázi výstavby

29. 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.
30. Zvláštní pozornost věnovat realizaci přeložky v úsecích s nadprůměrnou hodnotou dotčených ploch. V posuzovaném území se jedná o rybník Hlíňák (km cca 4,1 – 4,3 ve 2. úseku pro všechny varianty), který je funkčním rozmnožištěm žab druhu skokan zelený. Nepřipustit znečištění vody v tomto rybníku splachování vodami ze staveniště a únikem ropných látek ze stavebních mechanismů.
31. 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).
32. Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby (případné stížnosti na hlučnost, prašnost apod.)
33. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
34. Předpokládaný přebytek výkopového materiálu přednostně nabídnout k využití na jiných stavbách.
35. V případě využití výkopového materiálu na místě s ním bude nakládáno jako se stavebním materiálem, v případě převozu na jiné místo s ním bude nakládáno v režimu odpadů – tedy dle legislativy odpadového hospodářství.

36. V rámci žádosti o kolaudaci předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění.
37. Smluvně zajistit využití, eventuelně zneškodnění odpadů pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti.
38. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
39. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
40. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
41. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
42. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jámkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
43. 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.
44. 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.
45. V předstihu oznámit příslušnému orgánu památkové péče termín zahájení zemních prací, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče. V případě odkrytí 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.
46. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
47. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
48. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
49. 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.
50. Rozprostření 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.
51. Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště.

Opatření pro fázi vlastního provozu

52. Po uvedení přeložky silnice I/19 do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů 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.
53. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
54. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové sole s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
55. 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.

56. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona.

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



KUCBX00JLVZI

K R A J S K Ý Ú Ř A D



J I H O Č E S K Ý K R A J

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ZEMĚDĚLSTVÍ A LESNICTVÍ

Čj: KUJCK 36253/2016

datum: 11. 3. 2016

vyřizuje: Ing. Pernikářová Kateřina

telefon: 386 720 648

Sp.zn.: OZZL 25273/2016/kaper SO

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ SOULADU

stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko EIA“) vydaného dle § 10 odst. 1 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, před účinností zákona č. 39/2015 Sb., s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/92/EU ze dne 13. prosince 2001 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (dále jen „směrnice EIA“), podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „závažné stanovisko“)

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako příslušný orgán k posuzování vlivů na životní prostředí podle ust. § 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) **vydává**

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

Název záměru: Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

Kapacita (rozsah) záměru: Předmětem záměru je rekonstrukce a výstavba přeložky silnice I/19 v úseku Tábor – hranice kraje Vysočina. Jde o silnici I. třídy v kategorii S11,5/70 s S11,5/80. Délka posuzovaného úseku je cca 15,49 – 16,10 km dle variant (na stávající silnici 15,7 km). V celé trase je silnice I/19 navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/80 (70). V sedmi variantách je předložen úsek MÚK D3 x I/19 (km 2,140) – km 6,440, obchvat Zárybničné Lhoty. Úsek km 6,440 – 14,110, obchvat Chýnova a Kladrub je předložen v pěti variantách a úsek km 14,110 – hranice kraje Vysočina (km 17,840), obchvat Lejčkova ve čtyřech variantách.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.: kategorie II, bod 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy

Umístění záměru: kraj: Jihočeský

města Tábor a Chýnov, obce Turovec, Nová Ves u Chýnova a Dolní Hořice

k. ú.: Měšice u Tábora, Zárybničná Lhota, Turovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov u Tábora, Záhostice, Dolní Hořice, Kladruby, Lejčkov, Pořín, Prasetín

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

IČ oznamovatele: 65993390

Příslušný úřad, který stanovisko vydal: Krajský úřad - Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

Datum vydání stanoviska: 17. prosince 2008

Číslo jednací stanoviska: 9942/2007 OZZL/46-Lz

a

současně stanovuje podmínky, které jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí:

Opatření pro fázi přípravných prací

1. Převzít trasu vybrané varianty přeložky silnice I/19 do Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (ZÚR) 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/19.
3. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace zachovat přiměřenou prostupnost krajiny, tj. zachovat stávající, resp. vybudovat nové přístupy na pozemky.
4. Dle konečného výběru variant zpracovat podmínky a opatření z kapitoly III. 3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí do podmínek pro další správní řízení.
5. Upřesnit bilanci zemních prací pro kombinaci vybraných variant. Pro očekávaný přebytek výkopového materiálu zajistit přednostně jeho další využití na jiné stavbě, případně uložení na odpovídající skládku.
6. V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění.
7. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy pro kombinaci vybraných variant. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
8. 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.
9. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro kombinaci vybraných variant. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod.
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. Zvláštní pozornost věnovat rybníku Hlíňák (km cca 4,1 – 4,3 ve 2. úseku), který je funkčním rozmnožištěm žab druhu skokan zelený. Dešťové vody ze silnice odvádět do potoka až pod hrází tohoto rybníka.
13. Zajistit odpovídající odtok povrchových vod z pozemků v okolí přeložky. Křížení vodních toků realizovat přemostěním pokud možno bez směrových a výškových úprav a přeložek vodních toků. Technické řešení mostních objektů doložit hydrotechnickým výpočtem, zohlednit zkušenosti z povodně v r. 2002.
14. 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.

15. Po stanovení detailního charakteru záměru v rámci technické dokumentace zpracovat vyhodnocení vlivů na významné krajinné prvky (VKP) a získat souhlas k zásahu do VKP.
16. Zpracovat podrobnou migrační studii v celém posuzovaném úseku silnice I/19, zvláštní pozornost pak věnovat vytypovaným úsekům se zvýšeným pohybem zvěře. Průzkum migrace obojživelníků zaměřit na stanovení jejich ochrany během výstavby a během provozu.
17. 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 (konkrétně dle kapitoly 16.1. Silnice I. třídy).
18. V místech 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.
19. 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.
20. Zpracovat seznam kácené zeleně a do projektu vegetačních úprav zapracovat řešení náhradních výsadeb.
21. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
22. 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. Pro výsadbu dřevin použít dřeviny nejlépe vzrůstné, dlouhověké, listnaté, v krajině se přirozeně vyskytující: dub letní, lípa srdčitá, javor mléč, bříza bělokorá, topol osika, do vlhčích poloh olše lepkavá, vrba křehká, střemcha hroznovitá a další. Z keřů např. lísku obecnou, brslen evropský, slivoň trnku, ptačí zob, krušinu olšovou, růži šípkovou, bez černý, kalinu obecnou, do vlhčích poloh keřové vrby (popelavou, nachovou, jivu apod.). Plochy zeleně přeložky navázat dle místních podmínek na stávající plochy zeleně nebo na plochy zeleně navržené územními plány.
23. Zajistit přístup na pozemky v okolí silnice I/19.
24. Zajistit v dostatečném předstihu provedení průzkumných archeologických prací v trase vybraných variant. V případě potvrzení nálezů archeologických památek v trase silnice I/19 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.
25. Ochránit rozcestník na křižovatce silnice I/19 a silnice I/29, který je zapsanou kulturní památkou. Citlivě se vyhnout této drobné památce při případné stavební činnosti spojené s rekonstrukcí křižovatky.
26. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
27. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
28. Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 - 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. Umístit je pokud možno v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
 - 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.
 - Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu přeložky. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
 - 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 poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Pokud možno se vyhýbat obytné zástavbě.
 - Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
 - 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. Umístění sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.

- 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.

Opatření pro fázi výstavby

29. 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 zábery půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
30. Zvláštní pozornost věnovat realizaci přeložky v úsecích s nadprůměrnou hodnotou dotčených ploch. V posuzovaném území se jedná o rybník Hlíňák (km cca 4,1 – 4,3 ve 2. úseku pro všechny varianty), který je funkčním rozmnožištěm žab druhu skokan zelený. Nepřipustit znečištění vody v tomto rybníku splachování vodami ze staveniště a únikem ropných látek ze stavebních mechanismů.
31. 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).
32. Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby (případně stížnosti na hlučnost, prašnost apod.)
33. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
34. Předpokládaný přebytek výkopového materiálu přednostně nabídnout k využití na jiných stavbách.
35. V rámci žádosti o kolaudaci předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění.
36. Smluvně zajistit využití, eventuálně zneškodnění odpadů pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti.
37. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
38. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveništi.
39. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
40. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
41. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jímkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
42. 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.
43. 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.
44. V předstihu oznámit příslušnému orgánu památkové péče termín zahájení zemních prací, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče.
45. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
46. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
47. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920. – norma nahrazena ČSN 83 9061 (839061) Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
48. 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.

49. 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.
50. Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště.

Opatření pro fázi vlastního provozu

51. Po uvedení přeložky silnice I/19 do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů 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.
52. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
53. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové sole s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
54. 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.
55. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (dále jen krajský úřad) jako příslušný úřad ve smyslu § 20 písm. b) zákona obdržel dne 16. 2. 2016 žádost o závazné stanovisko podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 39/2015 Sb.“) ke stavbě I/19 Chýnov“ jež byla součástí stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ na životní prostředí Čj.: 9942/2007 OZZL/46-Lz ze dne 17. prosince 2008. Podaná žádost se týkala pouze části záměru, ale vzhledem k současné právní úpravě, která neumožňuje vydat závazné stanovisko k jednotlivým etapám/úsekům záměru (viz. Metodický výklad čl. II bodu 1 (přechodných ustanovení) zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony („zákon č. 39/2015 Sb.“) ve vztahu ke stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaným podle zákona č. 100/2001 Sb. ze dne 29. května 2015, č.j. 39413/ENV/15.), vyhodnotil krajský úřad podání jako žádost o vydání závazného stanoviska k ověření souladu pro celý výše uvedený záměr.

Krajský úřad v souladu s článkem II bodem 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. na základě obdržené žádosti ověřoval, zda je obsah stanoviska v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA. Požadavky na obsah stanoviska jsou stanoveny výhradně v zákoně po novele, konkrétně v příloze č. 6 k zákonu po novele. Krajský úřad se tedy při ověřování zabýval výhradně otázkou, zda obsah stanoviska věcně odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu po novele, případně, zda jsou příslušné informace obsaženy alespoň v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (EIA SERVIS, s.r.o., RNDr. Vojtěch Vyhnaněk CSc., září 2007) nebo v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vlastimil Ludvík, září 2008)

Po ověření souladu došel krajský úřad k závěru, že požadavky přílohy č. 6 k zákonu po novele v bodu I. **POVINNÉ ÚDAJE**, tedy název záměru, kapacita (rozsah) záměru, umístění záměru a obchodní firma oznamovatele, IČ a sídlo (bydliště) oznamovatele jsou uvedeny v části I. stanoviska (Identifikační údaje) na straně 1.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu je uvedeno na straně 2 stanoviska (II. Průběh posuzování). Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí jsou uvedeny v části III. stanoviska (Hodnocení záměru) na straně 9 - 13. Požadavky bodu II. (Odůvodnění) přílohy č. 6 k zákonu po novele byly ve stanovisku zapracovány následovně:

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek je uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na straně 2 a dále v části III. (Hodnocení záměru) na stranách 3 - 7 stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů, hodnocení technického řešení záměru, návrh opatření).
2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti je uvedena v části III. (Hodnocení záměru) na straně 3 stanoviska.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí je uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na straně 3 stanoviska.
4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí je uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na straně 7 stanoviska.
5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí je uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na straně 2 stanoviska.
6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta – uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na straně 2 stanoviska.
7. Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení) je uvedeno na straně 62 - 69 posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vlastimil Ludvík, září 2008) a dále k dokumentaci na straně 8 stanoviska.
8. Vypořádání vyjádření k posudku je uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na straně 8 stanoviska.

Další požadavky přílohy č. 6 k zákonu po novele

- Tj. označení příslušného úřadu, číslo jednací, datum vydání závazného stanoviska, otisk razítka příslušného úřadu, jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu – uvedeno na první a poslední straně (13) stanoviska.

Na základě výše uvedeného je zřejmé, že obsah stanoviska Čj. KUJCK 9942/2007 OZZL/46-Lz ze dne 17. prosince 2008 po formální stránce odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu po novele, a to ve všech bodech.

Po ověření věcné stránky obsahu předmětného stanoviska lze konstatovat, že jednotlivé kapitoly obsahují informace v dostatečné kvalitě a podrobnosti tak, jak požaduje zákon po novele, tzn., že stanovisko obsahuje mimo jiné jednoznačnou charakteristiku záměru, celkový závěr z provedeného posouzení vlivů záměru na životní prostředí, zhodnocení technického řešení záměru, návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí apod. Závěr z posouzení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je pak podrobně uveden v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (EIA SERVIS, s.r.o., RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., září 2007) a v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vlastimil Ludvík, září 2008).

Krajský úřad konstatuje, že do procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí předcházejícímu vydání předmětného stanoviska měla veřejnost možnost se zapojit.

S ohledem na výše uvedené dospěl příslušný úřad k závěru, že stanovisko Čj. KUJCK 9942/2007 OZZL/46-Lz ze dne 17. prosince 2008 je v souladu s požadavky zákona po novele, a tedy i s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Podmínky uvedené v tomto závazném stanovisku jsou stanoveny na podkladě procesu posuzování vlivů záměru „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ na životní prostředí, tzn. byly převzaty ze stanoviska Čj. KUJCK 9942/2007 OZZL/46-Lz ze dne 17. prosince 2008. Na základě výše uvedených podkladů krajský úřad ověřil, že obsah stanoviska je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA, a současně stanovil podmínky uvedené v tomto stanovisku, které jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí. Z původně stanovených podmínek ve stanovisku byla vypuštěna podmínka, která vycházela z legislativních předpisů, konkrétně podmínka č. 35 a částečně podmínka č. 45. Dále u podmínky č. 48 upozorňujeme na konec platnosti normy ČSN DIN 18 920 a uvádíme její náhradu normou ČSN 83 9061 (839061) Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Ostatní podmínky zůstávají nezměněny, pouze byly přečíslovány a jsou stále relevantní.

V této souvislosti upozorňujeme, že podmínky tohoto závazného stanoviska musí být převzaty do rozhodnutí v navazujících řízeních. Přesto (vzhledem k charakteru tohoto závazného stanoviska) zůstává na správní úvaze správního úřadu, který navazující řízení vede, aby posoudil, zda se ta která podmínka vztahuje k danému navazujícímu řízení, nebo zda se ta která podmínka vztahuje k části, úseku nebo etapě záměru, ke které je navazující řízení vedeno. Podmínky tohoto závazného stanoviska, které se k navazujícímu řízení nebo k projednávané části, úseku nebo etapě záměru nevztahují, musí správní úřad, který vede navazující řízení, uvést v odůvodnění rozhodnutí s uvedením důvodů, proč tyto podmínky do rozhodnutí nepřevzal. Obdobně musí správní úřad, který vede navazující řízení, naložit i s podmínkami závazného stanoviska k ověření souladu, u nichž je prokazatelné, že již byly splněny.

Poučení:

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí po novele, a není samostatným rozhodnutím ve správním řízení. Proti jeho obsahu se lze odvolat pouze prostřednictvím odvolání do správního rozhodnutí, pro který je toto závazné stanovisko vydáno.

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

Obdrží:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa České Budějovice, Lidická 49/110, 370 44 České Budějovice – Ing. Vladimíra Hrušková, ředitelka správy České Budějovice