



POSUDEK

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

Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Na Prankráci 546/56
Praha 4, 145 05

Zpracovatel posudku: RNDr. Vladimír Ludvík
autorizace č. 46170/ENV/06

POSUDEK

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

Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

Zhotovitel:

RNDr. Vladimír Ludvík

Autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle §19 a §24 zák. č.100/2001 Sb. č. 46170/ENV/06 na základě osvědčení odborné způsobilosti č. 5278/850/OPV/93.

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	5
1. Úplnost dokumentace	5
2. Správnost údajů uvedených v oznámení včetně použitých metod hodnocení	6
Posouzení základních údajů.....	6
Posouzení údajů o vstupech	14
Posouzení údajů o výstupech.....	15
Posouzení údajů o stavu životního prostředí v dotčeném území	17
Posouzení údajů o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí	18
Posouzení charakteristiky enviromentálních rizik.....	45
Posouzení použitých metod hodnocení	46
3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí.....	48
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice51	
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	52
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	56
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	62
Vyjádření veřejnosti:	62
Vyjádření územních samosprávních celků:	62
Vyjádření dotčených správních úřadů:	62
Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Tábor.....	62
Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát České Budějovice	64
Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích.....	66
Městský úřad Tábor, Odbor životního prostředí	67
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	70
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	71
VIII. PŘÍLOHY	89

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. *Název záměru*

Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70 s S11,5/80.

Délka posuzovaného úseku je cca 15,49 – 16,10 km dle zvolené kombinace variant (na stávající silnici 15,7 km).

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

kraj: Jihočeský

obce: Tábor, Surovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov, Dolní Hořice

katastrální území: Měšice u Tábora, Zárybnická Lhota, Surovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov u Tábora, Záhostice, Dolní Hořice, Kladruby, Lejčkov, Pořín, Prasetín

4. *Obchodní firma oznamovatele*

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. *IČ oznamovatele*

65 99 33 90

6. *Sídlo (bydliště) oznamovatele*

Na Prankráci 546/56

Praha 4, 145 05

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby (dokumentace EIA), byla zpracovaná firmou 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.

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 k jednotlivým speciálním vlivům: Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, Kulturní památky a archeologické lokality v trase plánované silnice I/19, Rozptylová studie, Akustická studie, Hydrogeologické posouzení a Biologický průzkum.

Dokumentace je doplněna Výkresovou částí a Fotodokumentací.

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

Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

B.1.2. Kapacita záměru

Silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70 s S11,5/80.

Délka posuzovaného úseku je cca 15,49 – 16,10 km dle zvolené kombinace variant (na stávající silnici 15,7 km).

B.1.3. Umístění záměru

kraj: Jihočeský
obce: Tábor, Surovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov, Dolní Hořice
katastrální území: Měšice u Tábora, Zárybničná Lhota, Surovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov u Tábora, Záhostice, Dolní Hořice, Kladruby, Lejčkov, Pořín, Prasetín

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

Posuzovaná stavba silnice I/19 v úseku Tábor – hranice kraje Vysočina je liniovou stavbou dopravní infrastruktury. V době zpracování dokumentace nebyl identifikován žádný záměr, se kterým by mohlo dojít ke 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/19 představuje z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy poměrně významný dopravní tah. Tvoří strategické paralelní propojení k tahu D5 – D1 ve směru západ – východ a prochází kraji Plzeňským, Jihočeským, Vysočina a Jihomoravským. Trasa silnice I. třídy I/19 probíhá v délce 224 km od komunikace I/20 (napojení u Nezabavětic cca 10 km JV od Plzně) po komunikaci I/34 (napojení u Pelhřimova), spolu s ní křížuje dálnici D1 a za Havlíčkovým Brodem se opět odpojuje směrem na Žďár nad Sázavou a končí na silnici I/43 u Svitávky. Významu silnice I/19 však neodpovídá její stavebně technický stav. Silnice je vedena v průtazích obcemi, kde v mnohých má trasa zcela nevyhovující parametry. Důsledkem jsou velmi negativní vlivy na životní prostředí v obcích, na bezpečnost jejich obyvatel a na plynulost a bezpečnost dopravy (viz. následující kapitola B.1.6 Popis technického a technologického řešení záměru). Proto je nezbytné silnici I/19 v úseku Tábor – hranice kraje Vysočina rekonstruovat, především vyvést její trasu ze zastavěných území obcí.

Jak je uvedeno v kapitole Úvod – souvislosti posuzovaného záměru, v dokumentaci jsou vyhodnoceny následující varianty:

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

Varianty:

- 1A km 0,0 – cca 4,430 jižní obchvat Zárybničné Lhoty
- 1B km 0,0 – cca 4,500 jižní obchvat Zárybničné Lhoty
- 1C km 0,0 – cca 4,340 severní obchvat Zárybničné Lhoty
- 1D km 0,0 – cca 4,360 severní obchvat Zárybničné Lhoty
- 1E km 0,0 – cca 4,490 jižní obchvat Zárybničné Lhoty
- 1F km 0,0 – cca 4,340 severní obchvat Zárybničné Lhoty

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

Varianty:

- 2A km 0,0 – cca 7,650 severní obchvat Kladrub
- 2B km 0,0 – cca 7,770 jižní obchvat Kladrub
- 2C km 0,0 – cca 7,880 jižní obchvat Kladrub
- 2D km 0,0 – cca 8,030 jižní obchvat Kladrub

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

Varianty:

- 3A km 0,0 – cca 3,560 jižní obchvat Lejčkova
- 3B km 0,0 – cca 3,570 jižní obchvat Lejčkova
- 3C km 0,0 – cca 3,540 jižní obchvat Lejčkova

Podrobnější popis variant je uveden v následující kapitole B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru. Hypotetická varianta R (zachování stávajícího stavu je v popisu zahrnuta, nebyla však hodnocena, neboť již ve fázi scopingu byla odmítnuta jako naprosto nevyhovující zejména z hlediska vlivu na zdraví obyvatelstva ve srovnání s variantami obchvatů.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru.

Technické řešení je pro potřeby procesu hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, převzato z technické studie „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina, zpracovatel společnost Grebner spol. s.r.o.. 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: km 0,0 – 4,34 (až 4,50) dle varianty
obchvat Zárybničné Lhoty

Stávající stav

První úsek navazuje na stávající mimoúrovňovou křižovatku silnice I/19 s dálnicí D3 Praha – České Budějovice – Linz. Tato křižovatka bude v rámci výstavby dalšího úseku dálnice D3

k Plané nad Lužnicí a dále na České Budějovice přestavěna, proto byl začátek úprav definován do bodu, kde se ze silnice I/19 odpojuje větev mimoúrovňové křižovatky severně ve směru na Prahu, tj. cca v km 2,140 silnice I/19 dle technické studie.

Silnice od tohoto místa prochází lesem až k hrázi Knížecího rybníka, po jejíž koruně je vedena. Silnice na hrázi je úzká a lemována svodidly, malá šířka koruny neumožňuje vedení pěší dopravy, která je v těchto místech v období letní rekreace velmi silná, jinak než po vozovce, která nemá v tomto úseku ani krajnice. Za hrází je trasa vedena v oblouku o poměrně malém poloměru a do značného stoupání. Průtah obci Zárybnická Lhota je veden v koridoru zástavby širokém cca 18 m. Podél komunikace je jednostranné veřejné osvětlení s vysokými stožáry. Chodník je jednostranný, obslužné komunikace nejsou zřízeny. Přechody jsou úrovňové nedělené a neřízené. V obci je překročena hluková hladina nad povolenou hodnotu a hluk neklesá ani v noci, což svědčí o překračování povolené rychlosti v nočních hodinách. Veřejná hromadná doprava je zajišťována místní linkou 30 do Tábora, která zde končí, a mimoměstskými autobusovými linkami Tábor - Humpolec. Na konci obce překračuje silnice I/19 Chotovinský potok jednoplošným mostem a stoupá poměrně strmě na náhorní plošinu. Trasa dále pokračuje rozsáhlým lesním komplexem, kde je umístěna i odbočka silnice III/0199 směrem na Stříbrné Hutě a Ratibořské Hory. Následuje odbočení místní komunikace na Novou Ves u Chýnova. U této odbočky je umístěna zastávka autobusu. V místě, kde silnici kříží lesní průsek, v němž je vedena trasa VTL plynovodu, leží rozhraní 1. a 2. úseku.

Navrhované varianty

Varianta 1A odbočuje za křižovatkou s dálnicí D3 doprava do lesního komplexu a v mírném odstupu od chatové oblasti křížuje údolí Stříbrného potoka, prochází zemědělskou zástavbou, která patří do katastru obce Turovec, křížuje další údolní nivu Chotovinského potoka a obloukem ve vzdálenosti cca 75 m od zástavby na jižním okraji Zárybnické Lhoty se vrací přes pole na původní trasu. Varianta je příznivá z hlediska dopravních parametrů (dlouhé rovné úseky pro možnost předjíždění), těsná blízkost zástavby patřící 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 Zárybnické Lhoty 185 m. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 3,0%.

Modifikací varianty 1B vznikla varianta 1E, která úpravou tečnového polygonu a velikostí poloměrů snižuje podíl části 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. Toto místo je navrženo s ohledem na potřebný odstup křižovatek. Plynulost tohoto napojení na stávající silnici, ze které se stane místní komunikace, je limitována velikostí zásahu do lesních porostů, nelze také opominout faktor limitování rychlosti na vjezd do oblasti Knížecího rybníka. V trojúhelníku vymezeném těmito komunikacemi vznikne lesní plocha o rozsahu 1,8 ha. Variantu napojení v místě účelové komunikace podél chatové oblasti nepovažujeme za vhodnou s ohledem na nepříznivé hlukové a emisní účinky na tuto rekreační oblast. Trasa dále probíhá lesem ve vzdálenosti cca 60 m od chatové oblasti a poté prochází místem, kde se nacházejí ojedinelé,

zřejmě rekreační objekty, které by bylo nutno odstranit. Předpokládá se mimoúrovňové křížení s nadjezdem na účelové komunikaci s mostem délky 42 m. Navýšení účelové komunikace nad okolní terén se předpokládá cca 1,5 m. Údolím Stříbrného potoka prochází silnice na nízkém náspu (do 3 m), na který navazuje most o délce 42 m s efektivním prostorem o šířce více než 20 m, což by mělo postačovat jak pro hydrologické potřeby, tak pro migraci živočichů v koridoru potoka. Další menší lesní plochu prochází trasa opět v zářezu a podchází další účelovou komunikaci s mostem délky 42 m. Oproti variantě 1B dochází k přiblížení k lokální zástavbě nad Chotovinským potokem (část obce Turovec). Vzdálenost od této zástavby je cca 48 m, od jižního okraje plánované zástavby Zárybničné Lhoty 114 m. Rozsah případných protihlukových opatření u silnice a na budovách by bylo nutno specifikovat dle podrobnějších údajů. Údolí Chotovinského potoka překračuje silnice částečně násypem vedeným na západním povlovném svahu, jehož výška roste až na 5 m, a v části s prudkým východním svahem na mostě délky 78 m, který vyhovuje vyšším hydrologickým nárokům Chotovinského potoka a měl by zabezpečit i funkci biokoridoru. Trasa dále v oblouku stoupá kolem malého rybníčka a přechází v zářezu do oblasti intenzivně obhospodařovaných poli. Nad zářezem se předpokládá zřízení mostu, který by zajistil propojení narušené sítě polních cest. Po průchod sedlem mezi nevýraznými kótami trasa mírně klesá v delším přímém úseku a za křižovatkou s východním napojením obce navazuje na stávající trasu. Nevýhodou této varianty jsou značné investiční náklady vyplývající z rozsáhlých zemních prací a přebytku materiálu, naopak je příznivá z hlediska dopravního. 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 úrovňové 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%.

Uplatněním požadavku na odsazení varianty 1 C za poslední budovu na severní okraji Zárybničné Lhoty vznikla varianta 1D. 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%.

Pro dosažení minimálního zásahu do údolní nivy a v ní meandrujícího potoka byla vytvořena varianta 1F, 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 Zárybnické 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. Vzhledem k těsné vazbě se sousední zástavbou charakteru chatového a s ohledem na výškový rozdíl bude nutno stávající komunikaci redukovat na šířku 3 m, což by mělo být pro přístup k chatám dostačující. Rozsah případných opěrných zdí by bylo nutno stanovit na základě podrobnějších údajů. V místě křížení s místní komunikací k nákl. zastávce Smyslov a areálu betonárky se předpokládá mimoúrovňová křižovatka s jednou vratnou rampou. Přes tuto křižovatku by bylo vedeno i napojení mezi centrem obce a chatovou oblastí v údolí Chotovinského potoka, které by si vyžádalo i zřízení nové lesní cesty severně od trasy obchvatu a na opačné straně úpravu křižovatky v obci do normového tvaru, ev. i s vyznačením změny v přednosti. V místě, kde trasa mívá severní výběžek obce, je sice v mírném zářezu, bylo by však zřejmě nutné zříditi protihlukovou zeď. Mimoúrovňové pěší propojení od obce k chatové osadě by zajišťovala stezka vykonzolovaná z opěry pod mostem. Trasa dále přechází údolí Chotovinského potoka, jehož západní svah je prudký, východní velmi pozvolný. Potok meandruje poblíž západního svahu. Z toho vyplývá návrh poměrně dlouhého mostu o délce 78 m, na který navazuje násyp výšky přes 7 m. Efektivní prostor pod mostem v šířce 50 m by měl být dostatečný pro zajištění funkce biokoridoru, zejména s přihlédnutím k tomu, že most na stávající komunikaci, ležící níže po toku, má rozpětí kolem 10 m. Za údolím trasa sleduje táhlý svah a její vedení v přímé umožní předjíždění, které je omezeno až křižovatkou s východním napojením obce. Ve zbývajících částech úseku je zajištěno dodržení potřebných parametrů rozšířením stávající komunikace a úpravou křižovatek se zaústěnými komunikacemi, tj. silnicí III/0199 na Stříbrné hutě a MK do Nové Vsi u Chýnova. Vzájemná vzdálenost těchto křižovatek činí 320 m. Z technického hlediska se však nejedná o problém, neboť se jedná o křižovatky typu T, jejichž vzájemná poloha nevyžaduje v úseku mezi nimi zřízení odbočovacích pruhů. Nevýhodou této varianty je především komplikovaný průběh v oblasti hráze Knížecího rybníka, která je ve vlastnictví Rybářství Tábor, což znamená další majetkoprávní problém. I v případě zřízení přechodů v křižovatce zde zůstává dělicí účinek komunikace a její nepříznivé hlukové a imisní účinky. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 m, maximální stoupání činí 4,1%.

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

Stávající stav

2. úsek pokračuje lesem a nadále v přímé až k okraji obce Chýnov. V obci dochází k vazbě na silnici II/409 ve směru od Plané nad Lužnicí, která dále pokračuje jihovýchodním směrem. Po křížení Chýnovského potoka trasa prudce zatáčí a prudce stoupá do středu obce, odkud ještě prudčeji klesá k dalšímu mostu přes Chýnovský potok. Celý tento úsek tvoří v podstatě

souvislou dopravní záradu. Trasa poté opět stoupá na náhorní plošinu a za odbočkou silnice III/01915 na Lažany kříží trať ČD podjezdem, kde směrové, šířkové i výškové poměry jsou nevyhovující. Za tímto podjezdem je rozsáhlé oboustranné parkoviště. Trasa dále prochází lesem a potom stoupá až k obci Kladruby. Za obcí následuje přímý úsek, kde jsou však nevyhovující výškové poměry z hlediska rozhledu, zejména před křižovatkou se silnicemi III/01916 na Horní Hořice a III/01917 na Pořín, v níž je rozhraní 2. a 3. úseku.

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 křižovátku jako úrovnovou na vysokém náspu. Podrobnější zkoumání 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 trať 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 křižovátky v normových parametrech. Hlavním objektem na této trase je nový podjezd pod trať 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 trať ČD, kde navazuje oblouk, který také prochází lesem, ale v menším rozsahu než varianta 2A. Křížení s trať 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 trať ČD a půlí oblast plánované výstavby obce. V místě křižovátky s místní komunikací vedoucí přes přejezd ČD by bylo jen těžko možno dodržet požadavek Českých drah na vzdálenost křižovátky 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 trať, 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 trať 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, zápor 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: km 0,0 - 3,54 (až 3,57) dle varianty obchvat Lejčkova

Stávající stav

Silnice po přehledné přímé části zahýbá k obci Lejčkov, jejíž průtah tvoří druhou největší dopravní závalu na trase, spočívající především ve směrovém vedení komunikace. V obci se napojuje silnice III/1293 a to v ostrém úhlu a v nepřehledném místě. Za obcí trasa opět stoupá ke křižovatce s odbočkou silnice III/01919 na Prasetín, která se do křižovatky svažuje ve velkém spádu a v nevyhovujícím úhlu. Následuje křižovatka se silnicí II/129 ve směru na Pacov, jejíž uspořádání neodpovídá křižovatkové normě. Trasa končí na hranici kraje Vysočina, kde přechází do okresu Pelhřimov.

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 přímku 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. Obec Lejčkov však s trasou zásadně nesouhlasí. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%.

Varianta 3B je variantou, která vyšla z projednávání územního plánu jako nejvíce akceptovaná. Navazuje na stávající trasu v oblouku daleko pod obcí, prochází na náspu okrajem údolní nivy, krátkým zářezem zasahujícím do oplocení zahrady na jižním okraji Lejčkova, dalším náspem 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 další 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 odchyluje 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.

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

Termín zahájení realizace záměru nebyl stanoven.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Jihočeský kraj

Obce: Tábor, Surovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov, Dolní Hořice

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, která budou tato rozhodnutí vydávat

Následovat bude územní rozhodnutí a stavební povolení. Příslušným stavebním úřadem je Městský úřad Tábor, odbor územního rozvoje. Vyjádření tohoto příslušného stavebního úřadu, v jehož kompetenci jsou uvedena rozhodnutí, je obsaženo v části V. Přílohy jako Příloha č. 9 – Doklady.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Náplň kapitoly B.I. vyhovuje požadované charakteristice.

Posouzení údajů o vstupech

Kapitola B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

V kapitole jsou uvedeny hodnoty záborů půdy v členění dle tří úseků a dle hodnocených variant. Dále je v kapitole provedeno členění záboru ZPF dle bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) a tříd ochrany ZPF.

Největší zábor půdy nastane v případě kombinace nejdelších variant tedy variant 1B, 2D, 3B, nejmenší naopak v případě kombinace nejkratších variant 1C (1F), 2A, 3C.

Dále je v kapitole konstatováno, že přeložka silnice I/19 neprochází žádným zvláště chráněným územím ani žádnou chráněnou oblastí přirozené akumulace vod. Přeložka nezasahuje do žádného chráněného ložiskového území.

Posuzovaná přeložka silnice I/19 nezasahuje do žádného ochranného pásma zvláště chráněného území, neprochází ochrannými pásmy památných stromů a ochrannými pásmy kulturních památek.

V zájmovém území přeložky se nacházejí dvě ochranná pásma vodních zdrojů. Jedná se o ochranná pásma 2. stupně prameniště Rutice u Chýnova vodního zdroje Záhostice.

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 v období výstavby budou použity běžné stavební materiály pro stavbu vozovek. Jedná se o materiál, který z hlediska vlivu provozované stavby na životní prostředí nemá negativní účinky.

Kapitola dále obsahuje údaje o orientační potřebě materiálu dle jednotlivých variant.

Z uvedených výpočtů vyplývá očekávaná spotřeba materiálu kolem 110 000 m³.

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V kapitole je konstatováno, že během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních materiálů, ornice a výkopového materiálu. Dopravu materiálů na staveniště bude nutné vyřešit v plánu organizace výstavby jednotlivých etap výstavby silnice.

Kapitola následně obsahuje tabulku s předpokládanými intenzitami dopravy na stávajícím a navrhovaném vedení trasy silnice I/19.

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 O vzduší

V kapitole je uveden popis bodových, liniových a plošných zdrojů znečištění ovzduší včetně tabulky uvádějící produkci emisí ze stávající silnice I/19 a po zprovoznění nové přeložky.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracována kvalitně, přehledně, nadstandardně z hlediska podrobnosti zdrojů znečištění, využívá nejnovějších poznatků o emisích z motorových vozidel.

B.III.2 Odpadní vody

V kapitole je konstatováno, že při výstavbě a provozu přeložky silnice I/19 budou vznikat odpadní vody splaškové a dešťové. Následuje soupis recipientů odtékajících dešťových vod, bilance rozdělení srážkových vod do jednotlivých recipientů, orientační bilance množství chloridů aplikovaných na silnici během zimního období a průměrná koncentrace chloridů v odtékajících dešťových vodách.

Dle technického řešení odvodnění komunikace odtékají dešťové vody s chloridovými ionty z vozovky do kříženého vodního toku (recipientu) nebo se vsakují do půdy a půdním horizontem jsou transportovány do podzemních nebo povrchových vod.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracovaná kvalitně, přehledně, v dostatečné hloubce pro posouzení.

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.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracovaná v dostatečné hloubce pro posouzení.

V rámci posudku navrhuje následující opatření:

- ***V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění,***
- ***V rámci žádosti o kolaudaci předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění.***
- ***Smluvně zajistit využití, eventuelně zneškodnění odpadů pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti.***

B.III.4 Hluk

V kapitole je obecně popsána problematika hluku emitovaného v období vlastní výstavby komunikace a hluku emitovaného vlastní automobilovou dopravou po uvedení silnice I/19 do provozu.

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

B.III.5 Vibrace

Kapitola popisuje problematiku vibrací ve vztahu k lidskému zdraví a hmotnému majetku.

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

KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1 Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

Výstavba komunikací a následný automobilový provoz mají většinou vážné negativní vlivy na životní prostředí. Výstavba silnic vyžaduje rozsáhlé zábory půdy, smýcení lesních porostů, kácení rozptýlené zeleně (dřevin rostoucích mimo les) a je provázána destrukcí často cenných biotopů. V zastavěných částech měst a obcí si často vyžádá demolice objektů a může představovat vážný zásah do funkčních vztahů v území. Při výstavbě silnic dochází k přesunu velkých objemů výkopových zemin, ornice a stavebních materiálů.

Provoz na silnicích ovlivňuje okolí hlukem a škodlivými emisemi z motorů dopravních prostředků. Dešťové vody odnášejí látky z povrchu vozovky do okolního terénu, tyto látky se dostávají do půdy a do podzemních a povrchových vod. Silnice vedená v zářezu může ovlivnit hladinu podzemních vod. Silnice představuje umělý geomorfologický prvek v krajině, který může významně ovlivnit estetické hodnoty krajiny. Silnice představuje významnou liniovou bariéru, která může zkomplikovat případně znemožnit pohyb člověka a živočichů v krajině.

Uvedené negativní vlivy nelze u žádné stavby silnice úplně vyloučit, lze je pouze do určité míry minimalizovat vhodným výběrem trasy a vhodným technickým řešením silnice (násypy, zářezy, mosty, tunely, podchody a nadchody atd.).

Na druhé straně přináší výstavba nových komunikací i pozitivní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Jedním z cílů výstavby nových komunikací je odvedení dopravy z center měst a obcí do neobydlené nebo řídké obydlené krajiny. To s sebou přináší snížení celkového množství emitovaných škodlivin díky plynulejšímu průjezdu a zejména významné snížení počtu ovlivněných obyvatel. Totéž platí i pro hluk. Sníží se riziko dopravních nehod ve městech a obcích, zmizí často obtížně překonatelná bariéra rušné silnice v centru obce. Výstavba nové silnice může mít i významné pozitivní ekonomické dopady. Odvedení tranzitní dopravy může zvýšit (ale i snížit) turistickou atraktivitu měst a obcí. Zpravidla vzroste atraktivita a cena pozemků v okolí nové komunikace.

Uvedené pozitivní i negativní vlivy se uplatňují u konkrétních silnic podle místních podmínek. V případě posuzované silnice I/19 lze charakterizovat očekávané vlivy následujícím způsobem.

D.1.1 Vlivy na veřejné zdraví, včetně sociálně ekonomických vlivů

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy. Významnost těchto negativních vlivů vzhledem k obyvatelstvu je dána především intenzitou provozu na komunikaci a vzdáleností obytné zástavby od komunikace. Důležitá je skutečnost, že silnice I/19 bude vybudována mimo zástavbu měst a obcí a převezme drtivou většinu tranzitní dopravy. Proto v centrech všech takto dotčených měst a obcí lze očekávat významné zlepšení životního prostředí.

Vlivy emisí a imisí

Problematikou znečištění ovzduší emisemi z provozu vozidel na silnici I/19 se podrobně zabývá část dokumentace C. Rozptylová studie, zpracovatel ATEM, Ateliér ekologických

modelů Praha, září 2007. Na výsledky rozptylové studie navazuje Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, zpracovatel ATEM, Ateliér ekologických modelů Praha, září 2007.

V Rozptylové studii jsou vypočteny hodnoty imisních příspěvků řešeného záměru v nejbližší obytné zástavbě okolních sídel. Dále byl proveden odhad imisního pozadí ve výpočtovém roce 2015. Jako podklad sloužila studie „Koncepce snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji“, kterou zpracoval Ateliér ekologických modelů v roce 2003. Ve studii je hodnoceno imisní zatížení oxidem dusičitým a benzenem. Koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀ nebyla v rámci této studie hodnocena.

Oxid dusičitý

Pro vyhodnocení akutní expozice NO₂ je možné za bezpečnou mez, pod níž nedochází k vzniku zdravotního rizika, použít směrnou hodnotu stanovenou WHO pro hodinové koncentrace ve výši 200 µg.m⁻³. Dle údajů o imisním pozadí je možné očekávat, že ve stavu bez hodnoceného záměru se maximální hodinové koncentrace NO₂ v zájmovém území budou pohybovat nejvýše na úrovni okolo 50 µg.m⁻³. Vlivem záměru je možné v hodnocené obytné zástavbě očekávat další snížení maximálních hodinových koncentrací NO₂. Jak ve výchozím stavu, tak ani po uvedení přeložky do provozu se nebude žádná část řešeného území vyskytovat v pásmu zvýšeného rizika z akutní expozice NO₂.

Z chronických účinků NO₂ jsou nejčastěji popisovány strukturální plicní změny a zvýšení vnímavosti vůči bakteriím a virovým infekcím. Směrná hodnota WHO na úrovni 40 µg.m⁻³ zohledňuje i nejistoty z důvodu rozptylu výsledků epidemiologických studií, pod touto hranicí by již nemělo docházet k výskytu zdravotních potíží ani u citlivější části obyvatelstva. Dle výsledků „Koncepce snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji“ je zřejmé, že v zájmovém území je možné očekávat ve stavu bez záměru hodnoty nejvýše na úrovni 12 µg.m⁻³. Hodnoty I_H, NO₂ se tedy pohybují na úrovni nejvýše 30 % směrné hodnoty, zdravotní riziko z chronické expozice NO₂ je tedy v celém území nízké.

Dle výsledků modelových výpočtů je možné v okolní zástavbě přilehlých sídel očekávat vlivem převedení automobilového provozu snížení průměrných ročních koncentrací NO₂. Nejvyšší pokles byl vypočten v Chýnově (o více než 2 µg.m⁻³). Na území Lejčkova byl vypočten pokles až 1,4 µg.m⁻³, v Zárybnické Lhotě 1,3 µg.m⁻³ a v Kladrubech okolo 1 µg.m⁻³. Naopak ke zvýšení imisní zátěže dojde v lokalitách, které se nacházejí v blízkosti trasy nové přeložky a kde se ojediněle vyskytuje i zástavba. Nejvyšší nárůst v zastavěné oblasti bude na úrovni 1,2 µg.m⁻³. Z výše uvedeného vztahu pak lze odvodit snížení prevalence astmatických symptomů u dětí. Vypočtený pokles tedy činí až 0,077 % v Chýnově, 0,0533 % v Lejčkově, 0,0495 % v Zárybnické Lhotě a 0,0380 % v Kladrubech. Oproti tomu nárůst v okrajových částech zástavby přilehlé k trase přeložky může dosáhnout 0,046 %. Vzhledem k ploše zastavěného území je zřejmé, že výrazně převažuje pozitivní dopad převedení automobilové dopravy ze stávající komunikace na přeložku. V oblastech s nárůstem imisních hodnot nedojde vlivem tohoto nárůstu k vzniku zdravotního rizika z expozice NO₂.

Benzen

Benzen je prokázáný humánní karcinogen. V rámci tohoto vyhodnocení byla použita hodnota jednotkového rizika stanovená WHO ve výši 6 × 10⁻⁶ (µg.m⁻³)⁻¹. Tato hodnota znamená, že koncentrace benzenu 1 µg.m⁻³ zvyšuje (při celoživotní expozici – po dobu 70 let) riziko incidence leukémie o 6 případů na 1 milion osob. Neexistuje tedy bezpečná mez. Evropská a česká legislativa tyto skutečnosti respektuje s tím, že pro účely ochrany zdraví obyvatel musela být přijata určitá dlouhodobá (roční) limitní hodnota, která by vlastně vyjádřila ještě

přijatelnou (referenční) mez karcinogenního rizika. Dle dostupných podkladů a v souladu s informacemi Státního zdravotního ústavu je doporučeno uvažovat nejvyšší přijatelné v řádu 10^{-6} .

Ve stavu bez záměru je možné v řešeném území očekávat hodnoty do $0,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Z této hodnoty pak lze odvodit míru karcinogenního rizika při celoživotní expozici na úrovni $3,6 \times 10^{-6}$, což je na hranici přijatelného rizika.

Z porovnání vypočtených hodnot vyplývá, že vlivem uvedení přeložky silnice I/19 do provozu se imisní zátěž na většině zastavěného území sníží. V Chýnově byl vypočten pokles o více než $0,04 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v ostatních sídlech na trase pak okolo $0,02 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Naopak ke zvýšení dojde pouze v několika okrajových částech sídel (nejvyšší nárůst byl vypočten v Zárýbniční Lhotě ve výši $0,015 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). To znamená že pokles rizika výskytu zdravotních účinků z chronické expozice benzenu bude na úrovni až $2,4 \times 10^{-7}$ v Chýnově a okolo $1,2 \times 10^{-7}$ v ostatních sídlech. Nárůst v okrajových částech zástavby pak bude nejvíce na úrovni 9×10^{-8} . Opět se v praxi vzhledem k rozsahu jednotlivých imisních pásem projeví mnohem výrazněji pokles koncentrací a zdravotního rizika. Opět je možné konstatovat, že v lokalitách s nárůstem koncentrací benzenu nedojde vlivem tohoto nárůstu k vzniku zdravotního rizika.

Suspendované částice frakce PM_{10}

Koncepce snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji nehodnotila průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} . Pro odhad očekávané imisní zátěže v zájmovém území je možné využít dat ze stanic imisního monitoringu. V nejbližším okolí plánované přeložky se nacházejí dvě měřicí stanice. Přímou v Táboře se nachází dopravní stanice městského typu a severovýchodním směrem ve vzdálenosti zhruba 20 km pak leží pozadřová venkovská stanice Košetice. V roce 2006 byly na těchto stanicích naměřeny následující hodnoty průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} :

Tábor – $37,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

Košetice – $26,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

Vzhledem k charakteru hodnoceného území a k typu těchto dvou stanic je možné předpokládat, že v okolí posuzované silnice je v současné době možné očekávat koncentrace v rozmezí $25 - 40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jak již bylo uvedeno, současné prognózy neočekávají do budoucna růst imisní zátěže, proto je možné předpokládat, že ani v roce 2015 nebude překročen imisní limit.

V případě suspendovaných částic frakce PM_{10} však není prakticky možné stanovit bezpečnou hranici, při které by dle současných vědeckých poznatků již nedocházelo k účinku na lidské zdraví. Výskyt zdravotních účinků byl přitom pozorován již při navýšení denních i ročních koncentrací PM_{10} o $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Je tedy nutno konstatovat, že v zájmovém území je nutno očekávat zdravotní riziko spojené s výskytem částic PM_{10} v ovzduší, ačkoli nebude překročen platný imisní limit $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že pokles IHR PM_{10} vlivem převedení automobilového provozu na novou přeložku bude v oblastech s obytnou zástavbou činit až $6,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v Chýnově a v ostatních sídlech okolo $3,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Z tohoto poklesu je možné očekávat snížení relativního rizika v Chýnově ve výši 1,039 pro úmrtnost a 1,189 pro bronchitidu, v ostatních sídlech pak 1,021 pro úmrtnost a 1,102 pro bronchitidu. V případě bronchitidy se již vzhledem k rozloze území s očekávaným poklesem koncentrací může taková změna v praxi projevit. Naopak zvýšení koncentrací v zástavbě, vlivem provozu po nové trase, bylo vypočteno nejvýše na úrovni $4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. To odpovídá zvýšení relativního rizika

ve výši 1,116 pro bronchitidu a 1,024 pro úmrtnost. Stejně jako v případě předešlých látek se však jedná pouze o malé plochy zástavby na okrajích sídel.

Z hlediska zdravotních účinků bylo třeba vyhodnotit také vliv nejvyšších hodnot denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} . Nejvyšší denní koncentrace lze na základě porovnání měřených hodnot s výsledky modelového hodnocení kvality ovzduší očekávat ve výši okolo $70 - 80 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Použitý imisní model neumožňuje vypočítat denní koncentrace, je však možné vycházet z výsledků rozptylové studie pro průměrné roční hodnoty. Na základě porovnání hodnot IH_r a IH_{dmax} na měřicích stanicích dopravního typu lze konstatovat, že nárůst denních koncentrací nebude vyšší než 5-násobek nárůstu IH_r . V obytné zástavbě lze tedy očekávat snížení IH_{dmax} PM_{10} nejvýše o $33 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a zvýšení nejvíce o zhruba $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Této hodnotě odpovídá očekávané snížení relativního rizika výskytu dýchacích obtíží (kašel) ve výši 1,1007–1,1175 a relativního rizika úmrtnosti na úrovni 1,0165. Naopak zvýšení relativního rizika výskytu dýchacích obtíží (kašel) bylo vypočteno ve výši 1,0610 – 1,0712 a v případě úmrtí na úrovni 1,0100.

Vzhledem k dotčené populaci lze konstatovat, že při nepříznivých podmínkách, které by byly spojeny s nárůstem prašnosti, existuje u velmi malé části obyvatel malé riziko nárůstu dýchacích obtíží, např. kašle. Jedná se však o horní odhad nárůstu rizika, vypočtený pro maximální denní koncentraci – tj. pro nejhorší teoretickou kombinaci rozptylových podmínek při maximální produkci emisí.

Celkové hodnocení

Celkově je možno konstatovat, že provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže zpravidla ve všech sídlech. Naproti tomu se v zájmovém území objeví nové imisní zatížení, které se však projeví zejména v oblastech bez obytné zástavby. Pouze ve velmi malé míře se nárůst hodnot projeví v okrajových částech některých sídel.

Z hlediska variantního řešení vlivu na obyvatelstvo z hlediska imisní zátěže je možné konstatovat, že výhodnější se ukazují varianty s největším odklonem od obcí. V případě Zárybničné Lhoty to je varianta 1B. Z hlediska ovlivnění kvality ovzduší je prakticky totožná s variantou 1E, jejíž průběh se liší nejvíce o desítky metrů. Varianta 1A je vzhledem k menší vzdálenosti od zástavby méně vhodná. Z tras navržených severně od zástavby Zárybničné Lhoty je pak nejvýhodnější trasa 1F, která má nejmenší negativní dopady na zástavbu. Trasa 1D a zvláště 1C jsou navrženy blíže zástavbě obce a tudíž jsou spíše nevhodné. V okolí Kladrub lze jako nejvýhodnější z hlediska kvality ovzduší označit variantu 2D, ostatní varianty jsou v podstatě rovnocenné. V okolí Lejčkova pak je pak nejpříjemnější varianta 3C (opět díky největší vzdálenosti od obytné zástavby obce).

V kapitole 4 byl proveden odhad imisního pozadí v zájmovém území na základě zpracované Konceptce snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji v r. 2010. Na základě porovnání vypočtených imisních hodnot v posuzované oblasti je možné konstatovat, že u všech imisních charakteristik budou v zájmovém území imisní limity splněny.

Vlivy hluku

Vlivy hluku z provozu vozidel po rekonstrukci silnice I/19 jsou vyhodnoceny v části dokumentace D. Akustická studie, zpracovatel ATEM, Ateliér ekologických modelů Praha, září 2007. Na výsledky akustické studie navazuje Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví,

zpracovatel ATEM, Ateliér ekologických modelů Praha, září 2007. Uvedená studie je v plném znění uvedena v části B. Přílohy, Příloha č. 5).

Vystavení obyvatel nadměrnému hluku má prokazatelně negativní vliv na jejich zdravotní stav. Prokázán byl zejména vyšší výskyt kardiovaskulárních poruch a poruch spánku. Z hlediska negativního působení hluku na lidský organismus existují dva pochody, které způsobují jeho negativní působení:

Působení hluku na regulační a metabolický systém organismu, kdy se jedná o způsobení orientační nebo poplachové reakce, kdy negativní působení nevzniká z fyzikální podstaty hluku, ale z jeho emocionálního doprovodu (úlek, strach, rozmrzelost nebo podráždění). Důvodem je reakce, kdy se člověk domnívá, že může být působením hluku přímo, či nepřímo ohrožen, nebo že poškozuje jeho chování. V tomto případě si člověk může na tento podnět postupně zvykat a poplachová funkce se zde snižuje. Může ale dojít i k opačné reakci, kdy se člověk stane na hluk, který jej velmi obtěžuje i výrazně citlivější. Následující reakce jsou především změny oběhových poměrů, krevního tlaku, tepové frekvence, mobility žaludku a střev, vnitřní sekrece a změny v imunitním systému.

Reakce, které závisí pouze na expozici hluku bez emocionálního zprostředkování kdy působící hluk je většinou setrvalý. Hlavními důsledky je opět stoupající krevní tlak, prokrvení kůže, tepová amplituda srdeční frekvence. Tyto změny jsou zaznamenávány při hlukové expozici 70 – 90 dB. Tyto změny jsou zaznamenávány i u osob, které prohlašují, že jim hluk subjektivně nevadí. Výsledky jednotlivých výzkumů, od jaké prahové hladiny je tato hluková expozice nebezpečná pro lidský organismus se výrazně liší podle výsledků jednotlivých výzkumných prací.

Hluková expozice při vyšších hodnotách (nad 80 dB) způsobuje i změnu metabolismu. Především se jedná o vyplavování intracelulárního hořčíku do krevního séra s částečnou náhradou za přijímaný vápník. Jedná se především o vyplavování ze svalů vč. myokardu. Zde je nedostatek hořčíku kromě stresu považován za vážný rizikový faktor pro infarkt myokardu.

Jako významný rizikový faktor je považován vliv hluku na kvalitu a délku spánku. Zde se setkávají negativní vlivy fyziologické a psychologické. Jako zvláště rizikové pro kvalitní spánek je třeba považovat omezení tzv. REM fáze spánku, kdy frekvence alfa a delta vln je totožná s frekvencí dopravního hluku, především z nákladní dopravy. Citlivost na zvukové podněty, které způsobí probuzení a pohybují se kolem intenzity zvukového podnětu 15 dB. Zde se však jedná o jednotlivý impuls tj. L_{max} . Statisticky je prokázáno, že u osob, které přesídlily do prostředí s výrazně vyšší hlučností dojde k výraznému poklesu kvality spánku. Tato kvalita se nezlepší ani po velmi dlouhé době několika let. Z uvedených šetření docházíme k závěrům, že pro kvalitní spánek by hluk uvnitř místnosti neměl překračovat hodnotu $L_{Aeq,T} = 35 - 37$ dB.

Většina výzkumných prací v oblasti hodnocení vlivu nadměrného hluku se týká vyšších expozicí oproti hladinám hluku, které jsou předmětem sledování v případě dopravního hluku. Jedná se především o expozice hluku v pracovním prostředí, pro který jsou typické expozice 80 dB a vyšší.

Pro posouzení možného rizika, které by vyplývalo z akustických expozic, které jsou předmětem zpracované akustické studie není dostatek relevantních dat. Nicméně lze předpokládat, že akustická expozice v podlimitních hodnotách hladin hluku pro vnější hluk nezpůsobuje statisticky významná zdravotní rizika.

Obecně tradovaná představa, že na hluk se dá zvyknout, je mylná. Jedná se spíše o otupení organismu na vnější podněty při zachování všech výše uvedených negativních důsledků. Negativní důsledky působení hluku na obyvatelstvo nevykazují lineární závislost na jeho

hodnotách. Lze konstatovat, že při vyšších hladinách hluku jsou negativní důsledky výraznější. Stanovení přesné hranice, kdy se hluk stává obtěžujícím je však závislé na citlivosti každého jedince.

Schopnost odlišit různé hladiny akustického tlaku se u většiny obyvatel pohybuje kolem 2 – 3 dB, u vysoce citlivých osob i 1 dB. Tyto hodnoty jsou vztaženy k událostem následujícím v krátkém časovém intervalu. Posouzení akustických událostí, které se liší například o měsíce a roky (stavba a uvedení nové komunikace do provozu) je již velmi subjektivní a ovlivněné dalšími faktory.

Hlukové limity pro vnější hluk stanovuje nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve vnějším prostředí se stanoví jako součet základní hladiny $L_{Aeq,T} = 50$ dB a některé z korekcí uvedených v následující tabulce Stanovení hlukových limitů dle Nařízení vlády (korekce se nesčítají). Pro noční dobu se použije další korekce –10 dB s výjimkou železniční dráhy, kde se použije korekce –5 dB. Přehled uvažovaných limitů pro vnější hluk uvažovaných ve studii je uveden v tab. Limity hlukové zátěže.

Dle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví se chráněným venkovním prostorem rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí obytné a pobytové místnosti s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování. Rekreace zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

Tabulka: Stanovení hlukových limitů dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Způsob využití území	Korekce (dB)			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+5	+10	+20

¹⁾ Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozu služeb a dalších zdrojů hluku, s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.

²⁾ Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách.

³⁾ Použije se pro hluk z dopravy v okolí dálnic, silnic I. a II. třídy a místních komunikací I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.

⁴⁾ Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě

rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.

Tabulka: Limity hlukové zátěže

hodnocený časový horizont	Popis	použitá korekce (dB)	LeqA den (dB)	LeqA noc (dB)
současný stav	Jedná se o stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000	+20	70	60
2015	Byla použita korekce pro hluk z dopravy v okolí dálnic, silnic I. a II. třídy a místních komunikací I a II. třídy	+10	60	50

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.

V akustické studii byly vyhodnoceny oblasti, které by mohly být provozem na nové přeložce silnice I/19 v navrhovaných variantách zasaženy hlukem z dopravy převyšujícím hygienické limity. V následující tabulce je uveden přehled oblastí, kde se přeložka silnice I/19 v navrhovaných variantách přibližuje k chráněnému prostoru nebo chráněnému prostoru staveb ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb.

Tabulka: Oblasti posuzované modelovými výpočty Akustické studie:

oblast	obec	popis
1	Zárybničná Lhota	chatová oblast Měšice – Zástavy, údolí Stříbrného potoka
2	Zárybničná Lhota	jižní část podél v místě křížení s Chotovinským potokem
3	Zárybničná Lhota	napojení stávající I/19 na novou přeložku v trase varianty 1C, 1D a 1F
4	Zárybničná Lhota	severní okraj obce
5	Zárybničná Lhota	napojení přeložky v trase varianty 1C, 1D a 1F na stávající vedení silnice I/19
6	Chýnov	oblast křížení stabilizované trasy přeložky se silnicí II/409 ve směru na Turovec
7	Chýnov	oblast křížení stabilizované trasy přeložky se silnicí II/409 ve směru na Záhostice
8	Chýnov	JV část obce - oblast V lipicích
9	Chýnov	objekt u křížení silnice I/19 s železniční tratí č. 224 (oblast Mezi lesy)
10	Kladruby	samota podél železniční trati č. 224 (oblast V bojišti)
11	Kladruby	severní okraj obce
12	Kladruby	jižní okraj obce
13	Lejčkov	jižní část obce

Podrobné vyhodnocení vlivu přeložky obsahuje Akustická studie, souhrn opatření shrnuje následující tabulka. Navržená opatření představují technická řešení, kterými lze dosáhnout v chráněném prostoru pozemků a chráněném prostoru budov splnění platných hygienických limitů dané nařízením vlády 148/2006 Sb. Jejich konkrétní provedení bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace. V jednotlivých oblastech byla prověřena reálnost

splnění hlukových limitů ve venkovním prostoru pomocí protihlukových opatření podél silnice (protihlukových stěn). Standardně platí, že po realizaci silnice nesmí být žádný obytný objekt zasažen nadlimitním hlukem. Objekty a k nim přilehlé pozemky, u kterých nelze zajistit splnění hlukových limitů, je nutné vykoupit nebo zajistit změnu jejich užívání, případně přistoupit na plnění hlukových limitů platných pro vnitřním prostředí.

Rozsah navržených protihlukových opatření:

úsek	varianta	oblast	opatření	délka	výška	
Úsek I	1A	1	clona	70	3	
			clona	40	2	
		2	clona + nemožnosti ochrany vnějšího prostoru u č. p. 70	20	3	
	1B	1	clona	75	3	
		2	clona	150	3	
	1C	3	clona	140	3,5	
		4	částečný výkup pozemku + clona	120	8	
			clona	65	3	
	1D	3	clona	120	3	
		4	částečný výkup pozemku + clona	140	3,5	
	1E	1	částečný výkup pozemku + clona	30	2	
		2	částečný výkup pozemku + clona	45	3	
	1F	1	částečný výkup pozemku + clona	55	3	
		2	částečný výkup pozemku + clona	140	3,5	
Úsek II	invariantní úsek	3	clona	30	2	
		4	částečný výkup pozemku + clona	35	3	
		5	clona	80	3,5	
	2A	6	clona	50	3	
		7	částečný výkup pozemku + clona	-	-	
	2B	8	clona	90	3	
		9	odkoupení pozemku a nemovitosti	-	-	
	2C	9	odkoupení pozemku a nemovitosti	35	4	
		10	clona	35	3	
	2D	9	částečný výkup pozemku + clona	100	3,5	
		10	clona	40	4	
	Úsek III	3A	13	clona	35	3
		3B	13	částečný výkup pozemku + clona	100	3,5
		3C	13	clona	40	4
Úsek III	3A	13	částečný výkup pozemku + clona	100	3,5	
	3B	13	nemožnost ochrany vnějšího prostoru drážního domku č. p. 19	-	-	
Úsek III	3A	13	nemožnost ochrany vnějšího prostoru objektů v intravilánu obce	-	-	
	3B	13	clony	55	1	
	3C	13	bez opatření	-	-	

Navržená opatření představují technická řešení, kterými lze dosáhnout v chráněném prostoru pozemků a chráněném prostoru budov splnění platných hygienických limitů dané nařízením vlády 148/2006 Sb. Jejich konkrétní provedení bude upřesněno v dalších stupních

projektové dokumentace. Objekty a k nim přilehlé pozemky, u kterých nelze zajistit splnění hlukových limitů, je nutné vykoupit nebo zajistit změnu jejich užívání, případně přistoupit na plnění hlukových limitů ve vnitřním prostředí.

Variantní řešení:

Na základě uvedeného přehledu lze z hlediska akustické zátěže způsobené provozem na nové přeložce v území vyhodnotit pro úsek I jako nejpříznivější variantu 1F z variant pro severní obchvat Zárybničné Lhoty a variantu 1 B pro jižní obchvat. Z porovnání výčtů protihlukových opatření na těchto dvou variantách, kde je u varianty 1B po součtu větší celková délka navrhovaných protihlukových clon, zatímco u varianty 1F je součástí opatření navíc částečný výkup pozemku, vyplývá, že varianty jsou z hlediska akustického hodnocení srovnatelné. Nejméně vhodné jsou pak varianty 1C a 1A.

Ve druhém úseku bude po invariantním průchodu územím v oblasti Chýnova ve všech variantách problémový úsek u oblasti domku ev. č. 13 určeného k rekreaci v oblasti křížení stávající silnice I/19 s tratí č. 224. Bude nutné přistoupit k odkoupení objektu, nebo částečnému vykoupení přilehlých pozemků a výstavbě protihlukových clon. V této lokalitě tak nelze v současnosti určit vhodnější variantu. V průběhu navazujícího vedení jednotlivých tras lze pak jako nejvhodnější z hlediska vlivu na akustickou situaci v blízkosti legislativou chráněného prostoru vyhodnotit variantu 2D, kde je nutné opatření pouze u jednoho objektu (drážní domek v Kladrubech č. p. 19, který není v současnosti trvale obydlen), ale dále trasa prochází z navrhovaných variant v největší vzdálenosti od obytné zástavby, a variantu 2A, kde postačí odclonit chráněný prostor přiléhající k obytnému objektu v severní části Kladrub a dále prochází územím v dostatečné vzdálenosti od zástavby.

Ve třetím úseku je jednoznačně nejvhodnější varianta 3C, která prochází územím bez nutnosti použití protihlukových opatření. Nejméně vhodná je pak varianta 3A, která prochází v těsné blízkosti obytné zástavby.

Vlivy demolic

Směrové vedení silnice je navrženo tak, aby pokud možno nezasahovalo žádné stávající objekty. Fyzická likvidace významných objektů v trase silnice se nepředpokládá v žádné z posuzovaných variant. Nejméně problematické objekty se v těsné blízkosti trasy nacházejí – např. v Zárybničné Lhotě v případě jižních variant (1A, 1B, 1E) nová chata nad Stříbrným potokem, v případě varianty 1C obytné domy na severním okraji, dále několik objektů mezi Chýnovem a Záhosticemi, dům u železniční trati nad rybníkem Hliňák JZ Kladrub, přes jehož zahradu jsou projektovány varianty 2A, 2B, dále objekty na jižním okraji Lejčkova v případě realizace varianty 3A.

Jiné vlivy

Určitým ovlivněním obyvatel může být i případné narušení turistických a cyklistických cest. V zájmovém území jich není mnoho. V místech kde silnice I/19 bude částečně využívat stávající těleso silnice, nedojde k zásadním změnám křížení silnice s výletními či turistickými stezkami, v místech obchvatů, kde bude silnice nově vystavěna, je při vhodné konfiguraci terénu navrženo přemostění nebo je využito technické řešení vykřížení se stávající silniční sítí a podobně. Tím je průchodnost stavby pro obyvatele obcí zajištěna i do budoucna.

Těleso silnice může působit jako bariéra pro pohyb obyvatel a negativně tak působit na faktory pohody, případně i na bezpečnost obyvatel i účastníků silničního provozu (při přecházení silnice na nevhodných místech). Toto negativní působení silnice minimalizuje

především dostatečný počet mostních objektů a vhodných křižovatek se stávající silniční sítí. Lze konstatovat, že posuzovaná přeložka je z tohoto hlediska navržena standardním způsobem. Faktory pohody jsou velmi subjektivní vjemy a zcela jistě bude stejná varianta vykazovat zcela odlišné vlivy na faktory pohody různých obyvatel. Tři ze čtyř dotčených sídel (Zárybničná Lhota, Kladruby a Lejčkov) mají navrženy alternativní možnosti obchvatu a každá z možností bude vnímána odlišně pro obyvatele různých částí obce. Zjednodušeně lze říci, že většina obyvatel severní části obce bude pro jižní obchvat a obráceně, v případě Lejčkova, kde všechny varianty jsou jižní, budou obyvatelé jižního okraje prosazovat variantu vzdálenější rozhodně důrazněji, než obyvatelé severní části obce.

Co se týká variantního řešení z hlediska jiných vlivů na obyvatelstvo (než vlivů hluku a imisí) lze konstatovat, že v prvním úseku má každá z variant své negativní stránky a je těžko stanovit, která bude negativně působit na větší nebo menší skupinu obyvatel. Lze očekávat, že poměr nespokojených osob bude zhruba stejný. Ve druhém úseku lze naopak předpokládat, že varianty 2A a 2D budou vnímány mnohem příznivěji, než varianty 2B a 2C, které prakticky procházejí obcí. Ve třetím úseku obec Lejčkov zásadně nesouhlasí s variantou 3A, která prochází jižním okrajem obce, naopak by uvítali variantu 3C, která je od obce co nejdále.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována objektivně a plně postihuje posuzovanou problematiku. Nadstandardně je řešena problematika průchodnosti pro obyvatele, zajímavý je rozbor toho, jak budou obyvateli jednotlivé varianty vnímány.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Provoz na silnici I/19 bude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii (zpracovatel ATEM – Ateliér ekologickým modelů Praha, září 2007), která je součástí předkládané dokumentace EIA jako část C.

Pro výpočet byl použit model ATEM. Jedná se o gaussovský disperzní model rozptylu znečištění, který imisní situaci hodnotí na základě podrobných klimatologických a meteorologických údajů. Je založen na stacionárním řešení rovnice difúze pasivní příměsi v atmosféře. Model zohledňuje odstraňování látek z atmosféry a transformaci oxidu dusnatého na oxid dusičitý. Model ATEM je v nařízení vlády č. 597/2006 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Model umožňuje komplexně hodnotit imisní zatížení v zájmovém území. Výsledky modelových výpočtů poskytují následující imisní hodnoty:

1. průměrné roční koncentrace sledovaných znečišťujících látek (model umožňuje stanovit koncentrace cca 60 organických a anorganických látek)
2. maximální krátkodobé koncentrace, resp. maximální hodinové hodnoty
3. dobu překročení imisních limitů pro jednotlivé znečišťující příměsi
4. podíly jednotlivých skupin zdrojů
5. příspěvky k celkové koncentraci z jednotlivých směrů proudění
6. směry proudění, kritické pro výskyt zvýšených krátkodobých koncentrací

Celkově je možno konstatovat, že výstavbou přeložky se imisní zatížení přeneso z okolí stávající silnice 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 (pro všechny varianty).

Pokles průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého bude v zájmovém území dosahovat až více než $2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u maximálních hodinových koncentrací pak až $30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu to bude okolo $0,04 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a u suspendovaných částic frakce PM_{10} pak až $6,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Z hlediska variantního řešení a dopadu na kvalitu ovzduší je možné konstatovat, že výhodnější se ukazují varianty s největším odklonem od obcí. V případě Zárybnické Lhoty to je varianta 1B, 1E, 1F, v okolí Kladrub varianta 2D a v okolí Lejčkova pak varianta 3C, nevhodná je 3A.

Nová komunikace bude též přínosem z hlediska vstupu pachových a prachových látek do ovzduší. Produkce pachových látek a prachu se přesune ve většině případů mimo bezprostřední kontakt se zástavbou a jejich koncentrace v místech zástavby se tak oproti dnešnímu stavu sníží.

V době výstavby nové silnice lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových) koncentrací. Na základě znalostí o kvalitě ovzduší v dané lokalitě lze předpokládat, že provoz staveništní dopravy nezpůsobí překračování imisních limitů. Při plánování stavby a výběru dodavatele je však nutné preferovat nasazení moderní techniky s nízkými emisními parametry.

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

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.2 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí. Využívá nejnovějších poznatků z pohledu emisí motorových vozidel a je zpracována na základě studie, která respektuje metodiku závaznou v resortu životní prostředí.

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Vliv hluku

Vlivy hluku z provozu vozidel po rekonstrukci silnice I/19 jsou vyhodnoceny v části dokumentace D. Akustická studie, zpracovatel ATEM, Ateliér ekologických modelů Praha, září 2007. Podrobně jsou výsledky této studie prezentovány v kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů – Vlivy hluku. Na tomto místě uvádíme jen stručnou rekapitulaci.

Výstavba přeložky silnice I/19 na hodnoceném úseku bude představovat významné snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/19, která v řešeném úseku prochází obytnou zástavbou

sídel Zárybničné Lhoty, Chýnova, Kladrub a Lejčkova. V důsledku snížení intenzit dopravy pak dojde i k poklesu akustické zátěže v blízkosti přilehlé zástavby.

Z výsledků modelových výpočtů, které jsou součástí akustické studie jako její příloha, vyplývá, že po výstavbě projektované přeložky silnice I/19 dojde u zástavby podél stávající silnice I/19 ke snížení hlukové zátěže dle dispozice objektů vůči silnici až o 9,3 dB. Ve všech obcích se tím hluková zátěž ve dne sníží pod úroveň limitu pro starou zátěž. U domů, které stojí bezprostředně u silnice, se budou hodnoty $L_{Aeq, 6-22 \text{ hod}}$ pohybovat mezi 61,5 – 68,1 dB (oproti původním 70,8 – 77,3 dB). Tuto situaci lze očekávat v intravilánu všech obcí, kde současné vedení trasy silnice I/19 tvoří průtah.

V akustické studii byly dále vyhodnoceny oblasti, které by mohly být provozem na nové přeložce silnice I/19 v navrhovaných variantách zasaženy hlukem z dopravy převyšujícím hygienické limity. V problémových místech jsou navržena protihluková opatření.

Navržená opatření představují technická řešení, kterými lze dosáhnout v chráněném prostoru pozemků a chráněném prostoru budov splnění platných hygienických limitů dané nařízením vlády 148/2006 Sb. Jejich konkrétní provedení bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace. Standardně platí, že po realizaci silnice nesmí být žádný obytný objekt zasažen nadlimitním hlukem. Objekty a k nim přilehlé pozemky, u kterých nelze zajistit splnění hlukových limitů, je nutné vykoupit nebo zajistit změnu jejich užívání, případně přistoupit na plnění hlukových limitů platných pro vnitřním prostředí.

Vliv vibrací

Vliv vibrací není v dokumentaci EIA kvantitativně vyhodnocen. Kvantitativní vyhodnocení vibrací je velmi komplikovaná záležitost. Např. publikace „Metodický návod pro posuzování a navrhování opatření ke snížení negativních účinků silničního provozu na životní prostředí“ (Min. vnitra ČSR a Min. výstavby ČSR, 1981) konstatuje, že „Exaktní teoretické určení velikosti kmitání je prakticky neproveditelné ... velikost vibrací se převážně projeví až provozem na silnici“.

Vliv vibrací na životnost objektů v blízkosti posuzované silnice lze orientačně vyhodnotit metodikou publikovanou v práci „Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace“ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988). Dle této metodiky je počítáno snížení životnosti u objektů stojících do vzdálenosti 50 m od komunikace. Výsledkem je veličina „kód snížení životnosti“, nabývající hodnot 1 - 9 (1 = životnost nezměněna, 9 = životnost snížena o 50%).

Obytné objekty se ve vzdálenosti do 20 m nacházejí v následujících úsecích a variantách:

1. úsek: varianty 1A, 1C, 1D
2. úsek: všechny varianty v km cca 2,65, var. 2A, 2B v km 4,4, var. 2D v km 5,55
3. úsek: pouze varianta 3A

Varianty 1. a 3. úseku výše jmenované nejsou doporučeny k realizaci. Pro 2. úsek budou v problémových místech řešena protihluková a další opatření v následujících stupních přípravy záměru.

Za pozitivní vliv lze považovat odvedení tranzitní dopravy z center obcí, kde v důsledku zklidnění dopravy budou vibrací nižší a lze tak očekávat pozitivní dopad na životnost přilehlých objektů.

Jiné vlivy

Další fyzikální charakteristiky (např. úroveň záření v zájmovém území) nebudou výstavbou a provozem posuzované přeložky silnice I/19 dotčeny. Ovlivnění biologických charakteristik je vyhodnoceno v následujících kapitolách dokumentace EIA, především v kapitole D.I.8. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy, lesní porosty.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.3 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí. Podkladová studie využívá metodiku závaznou v resortu veřejného zdraví.

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 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 vodotečí hrozí v případě přívalových srážek. Doporučujeme proto zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení stavenišť s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze stavenišť.

Ohrožení povrchových vod by mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi. Tento jev považujeme za havárii a je mu věnována příslušná kapitola dokumentace D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech. K minimalizaci rizika vzniku havarijní situace doporučujeme zpracovat návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi - pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolu stavenišť.

Splaškové vody vznikající v sociálním zařízení během realizace záměru budou zneškodňovány v souladu s nařízením vlády č. 61/2003 Sb. a nebudou ovlivňovat okolní povrchové vody.

Po realizaci přeložky silnice I/19 nedojde k významnému nárůstu podílu zpevněných ploch v území a k významnému zrychlení odtoku povrchových vod z území. V jednotlivých dílčích povodích, především v povodích málo vodných toků, je však třeba zajistit bezproblémový odtok dešťových vod z vozovky do recipientu. Technické řešení odvodnění přeložky silnice I/19 nebylo dosud zpracováno. Bezpečné odvádění dešťových vod bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru (v projektové dokumentaci pro územní a stavební řízení). Před vyústěním do recipientů doporučujeme 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 vyústěním do recipientů zařadit retenční nádrže. Technické parametry retenčních nádrží budou stanoveny na základě hydrotechnického výpočtu.

Dešťové vody ze silnice budou znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů (úkapy, otěr) nebo z použitých posypových materiálů.

Množství posypových solí (t)	Množství dešťových vod za zimu (m ³)	Množství Cl ⁻ (t)	Koncentrace Cl ⁻ (g.l ⁻¹)
77,5 - 80,4	34123 - 35382	46,5-48,2	0,73

Nejvýznamnější znečišťující látkou v dešťových vodách odtékajících z povrchu komunikací je chlorid sodný (hlavní součást posypových materiálů v zimním období). Za zimní období odeče z vozovky silnice cca 34 - 35 tisíc m³ dešťových vod obsahujících rozpuštěnou sůl, celkem cca 77,5 – 80,4 t soli. Průměrná hypotetická koncentrace chloridů ve vodě odtékající z vozovky bude cca 0,73 g/l, reálné koncentrace chloridů lze očekávat až na úrovni 3-5 g/l. Recipienty dešťové vody odtékající z komunikace budou jednotlivé vodní toky, které silnice kříží. Konečným recipientem je pak řeka Lužnice. Imisní hodnota přípustného znečištění povrchových vod je dle Přílohy č.3 k Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. 250 mg/l.

Jak vyplývá ze studie „Reálné koncentrace chloridových iontů v povrchových vodách z komunikací na 10 vybraných úsecích silnic v zimním období 2003/2004“ (zpracovatelé EIA SERVIS s.r.o., Hydrobiologický ústav AV ČR, Biologická fakulta JČU, 2004), dosahuje průměrný nárůst koncentrace chloridů ve vodním toku kříženém dvoupruhovou silnicí během zimního období max. 20 mg/l. Je tedy evidentní, že provoz na přeložce silnice I/19 nemůže být rozhodujícím zdrojem chloridů, který je příčinou pravidelného překračování hodnoty přípustného znečištění povrchových vod 250 mg/l dle Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. Aktuální koncentrace chloridů v recipientech jsou závislé především na aktuálním počasí (teplotě a srážkách). Obecně platí, že hlavní část chloridů odtéká v dobách tání (vysoké průtoky a mírně zvýšené koncentrace chloridů). Ke krátkodobým vysokým nárůstům koncentrace chloridů v recipientech může dojít především na začátku teplých period bez srážek. Tyto situace trvají řádově hodiny, maximálně dny a z hlediska vlivů na ekosystém vodních toků jsou zcela bezvýznamné.

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

Z dalších sloučenin obsažených v dešťových vodách odtékajících z vozovky jsou nejvýznamnější ropné látky (úkyapy pohonných hmot a mazadel z projíždějících automobilů). Jejich koncentrace v dešťových vodách je relativně nízká, nejvyšší koncentrace jsou obsaženy v první vlně dešťových vod, které spláchnou nečistoty s povrchu vozovky. Obecně existují dvě cesty, jak obsah ropných látek ve vodách odtékajících z vozovky minimalizovat. Jednou možností je čištění dešťových vod v odpovídajícím technickém zařízení (dešťové usazovací nádrže, DUN), druhou možností je využití přirozených biodegradačních procesů (čištění dešťových vod v biodegradačních nádržích). Technické řešení odvádění dešťových vod z posuzovaného úseku silnice I/19 bude zpracováno v dalších stupních projektové přípravy. Doporučujeme přednostní využití přirozených biodegradačních procesů při čištění dešťových vod odtékajících ze silnice.

Posuzované varianty přeložky silnice I/19 jsou z hlediska vlivů na povrchové vody srovnatelné, ani v jedné variantě nejsou nutná žádná speciální opatření na ochranu povrchových vod.

Vlivy na podzemní vody

Ovlivnění režimu podzemních vod je možno očekávat v oblastech, kde výkopové práce v projektovaných zářezech zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. V oblasti dosahu drenážního účinku zářezu dochází k ovlivnění režimu podzemních vod, 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.).

Krátkodobé ovlivnění kvality podzemních vod lze očekávat v průběhu výstavby silnice po odtěžení půdní vrstvy, zasakováním splachových vod ze staveniště a dlouhodobě především v místech projektovaných zářezů a v místech soustředování splachových vod z komunikace. Základní údaje o významnějších objektech (zdroje veřejného zásobování, hlubší průzkumné, monitorovací, jímací vrty) v blízkosti navržených tras silnice jsou uvedeny v tabulce v kapitole C.II.2. Voda – podzemní voda. Zdroje individuálního zásobení nebyly jednotlivě dokumentovány, oblasti jejich ověřeného i pravděpodobného výskytu, předpokládané ovlivnění a doporučení pro projekční fázi jsou uvedeny a komentovány v textu dokumentace.

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. Zde je nutno vyzdvihnout především skutečně podrobný průzkum všech vlivů na podzemní vody v místech všech zářezů.

D.I.5 Vlivy na půdu

Nejvýznamnějším vlivem na půdu při výstavbě pozemních komunikací je trvalý a dočasný zábor půdy. V současné fázi přípravy záměru byl stanoven orientační rozsah nezbytného záboru pro výstavbu přeložky silnice I/19. V kapitole dokumentace B.II.1. Půda jsme vyhodnotili orientační zábor půdy na základě šířky silničního tělesa. Celkový zábor půdy bude 464989,6 - 482195,1 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.

Z hlediska celkového záboru se jako nejvhodnější jeví varianty severní, tedy 1C, 1D, 1F, které jsou kratší a mají tedy nižší zábor než varianty jižní (1A, 1B, 1E). Tyto varianty také vykazují nejmenší zábor v I. a II. třídě ochrany zemědělských půd (nejcennější půdy), zábor v kategorii lesních půd je naopak nejvyšší.

V úseku 2. má nejmenší nárok na celkový zábor půdy nejkratší severní varianta 2A, která však vykazuje výrazně největší zábor v kategorii lesních půd. Jako nejpříznivější z hlediska záboru v I. a II. třídě ochrany zemědělských půd lze hodnotit variantu 2D, která je ale nejdelší a má tedy největší celkový zábor. Nejmenší zásah do pozemků v kategorii lesních půd vykazuje varianta 1C.

Variantou s nejmenším nárokem na celkový zábor půdy je varianta 3C. Varianta 3B vykazuje nejmenší zábor v I. a II. třídě ochrany zemědělských půd. Z hlediska ochrany lesních půd je nejšetrnější variantou varianta 1A.

Část plochy nového záboru bude zastavěna vozovkou a nebude plnit žádnou jinou funkci, než účelovou. Zbytek budou tvořit svahy násypů a zářezů. Tato půda nebude využívána zemědělsky nebo lesnický, ale bude zatravněna, popř. osázena dřevinami a bude plnit alespoň minimální ekologicko - stabilizační funkci v krajině.

Rozsah dočasných záborů nezbytných pro realizaci stavby (plochy stavebních dvorů, skladovacích ploch pro materiály, deponie výkopového materiálu a ornice) nebyl v současné fázi přípravy záměru stanoven a nelze jej odhadnout. V kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí jsou uvedena opatření pro lokalizaci ploch dočasného záboru.

Negativním dopadem na půdu bude její kontaminace. Kontaminace olovem, která byla významná v minulosti, v současné době ztrácí na významu v důsledku používání bezolovnatého benzínu a snižování obsahu olova v olovnatém benzínu. Lze předpokládat, že v době realizace přestavby a jejího uvedení do provozu budou v České republice jezdit téměř výhradně automobily používající bezolovnatý benzín.

Nejdůležitější kontaminující látkou z provozu na komunikacích jsou chloridy ze zimní údržby. Dochází k zasolování půd v okolí komunikací, které může způsobit změny fyzikálních a chemických vlastností půdy. Zasolování půd se obvykle projevuje do vzdálenosti 2-10 m od silnice. Minimalizace negativních dopadů spočívá v optimalizaci posypových dávek, v minimalizaci obsahu chloridů v posypových materiálech, v náhradě chloridů jinou účinnou látkou a v odůvodněných případech je možné vyloučení posypových solí ze zimní údržby.

Dalšími kontaminanty půdy v okolí komunikací mohou být těžké kovy. Pocházejí především z otěru automobilových součástek. Dalším zdrojem mohou být posypové soli používané při zimní údržbě komunikací. V okolí silnic s podobným dopravním zatížením jako na silnici I/19 byla zaznamenána zvýšená koncentrace zejména kadmia a platiny v pruhu širokém cca 15 m. Tato kontaminace je do určité míry nevyhnutelná daň za rozvoj automobilové dopravy. Její minimalizace spočívá v postupném vylučování těžkých kovů z výrobního procesu automobilů a v používání posypových materiálů s nízkým obsahem kontaminujících příměsí.

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 I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina v žádné z variant neprochází žádným chráněným ložiskovým územím nebo oblastí výskytu prognózních zdrojů surovin. V km 7,4 2. úseku se přibližuje na vzdálenost 300 m k jihovýchodnímu rohu chráněného ložiskového území 15910000 Kladruby (netěžené, nebilancované ložisko dolomitu, vápence a stavebního kamene č. 5224200 Kladruby – Kladrubská hora, správce HANSON ČR a.s., Veselí nad Lužnicí).

V zájmovém území nejsou evidována žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové deformace.

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 (krajinový ráz)

Vlivy na dotčené krajinné prostory

Je zcela nesporné, že posuzovaný úsek komunikace přinese zásah do krajiny. Navrhovaná silnice sice částečně využívá úseků stávající komunikace, ale důsledně se vyhýbá sídlům, což má za následek značný podíl úplně 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/19 zde v současné době funguje. Stavbou silnice nové zůstane prakticky stejné dopravní zatížení, jen se částečně změní směrové vedení.

V charakteristice krajinného rázu dotčeného krajinného prostoru v kapitole C.II.5. Krajina jsou identifikovány hlavní přírodní a kulturně historické hodnoty tohoto prostoru. Plánovaný záměr přeložky silnice I/19 bude mít vliv různé intenzity na rysy a hodnoty uvedené v § 12 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Uvažovaný záměr přeložky silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina zasáhne do identifikovaných hodnot krajinného rázu poměrně málo. Ve stupnici intenzity vlivu byl použit maximálně stupeň středně silný, stupně silný a velmi silný nebyly použity vůbec.

Co se týče variantního řešení, mezi variantami není takový rozdíl, aby se dal postihnout rozdílným stupněm intenzity vlivu. Všechny varianty jsou si velmi blízko a ve svém důsledku jsou velmi podobné. Obecně lze říci, že většinou varianty, které se těsněji přimykají sídlům, pokud nevyžadují demolice objektů nebo odstranění kulturně historických památek, jsou z hlediska vlivu na krajinový ráz lepší, než varianty příliš zabíhající do volné krajiny.

Z hlediska vlivu na krajinový ráz by v prvním úseku byly mírně vhodnější severní varianty (1C,1D,1F) než jižní varianty (1A,1B,1E) obchvatu Zárybničné Lhoty. Ve druhém úseku by byly mírně vhodnější varianty blíže se přimykající sídlu Kladruby (2A,2B) než varianty vzdálenější (2C,2D). Ve třetím úseku by z hlediska vlivu stavby na krajinový ráz byly rovněž vhodnější varianty bližší sídlu Lejčkov (3A,3B), než nejvzdálenější varianta 3C. Hodnocení vlivu stavby a krajinový ráz je však obvykle v diametrálním rozporu se studii týkajícími se životního prostředí a zdraví obyvatel (Rozptylová a Hluková studie). V tomto případě je nutno podotknout, že rozdíl mezi vlivem stavby v různých variantách je z hlediska vlivu stavby na krajinový ráz zanedbatelný (jak bylo řečeno v předchozím odstavci) a toto hledisko nebude tudíž pro vyhodnocení prioritní.

Harmonické měřítko krajiny je dáno harmonickým souladem měřítko prostorové skladby krajiny (celku) s měřítky staveb, zařízení a stop hospodářské činnosti (prvků). Přeložka silnice I/19 přinese do krajiny dlouhé rovné nebo mírně zakřivené úseky, které zde dosud nebyly. Vzhledem k využívání stávajících úseků silnice, vzhledem k členitosti krajiny i značnému podílu zalesněných území v krajině, v nichž se silnice tzv. „schová“, lze očekávat, že zásah do harmonického měřítko a harmonických vztahů krajiny by neměl být větší, než středně silný.

Stupnice zásahu do krajinného rázu je vždy relativní a do určité míry subjektivní. Změna oproti současnému stavu, kterou přinese přeložka silnice I/19, není rozhodně z hlediska vlivu na krajinový ráz pozitivní, nicméně je v posuzované krajině akceptovatelná. Silnice by po

svém uvedení do provozu mohla vnést do krajiny i pozitivní prvky krajinné scény, například stromořadí.

V dalším stupni přípravy záměru bude nezbytné zpracovat projekt vegetačních úprav tělesa silnice. Doporučují se výsadby stromořadí k patě násypů a na hranu zářezů a výsadby keřů na svahy zářezů a násypů. Ze stromů se doporučuje volit 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 se doporučuje 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.).

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.

D.I.8 Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, lesní porosty

Výstavba každé komunikace představuje vždy negativní zásah do flóry, fauny a ekosystémů přímo v místě výstavby. Významnost ovlivnění závisí na konkrétních podmínkách budoucího staveniště. Vyhodnocení vlivů přeložky silnice I/19 v zájmovém úseku na flóru, faunu a ekosystémy vychází z části F. Biologický průzkum předkládané dokumentace. Jednotlivé skutečnosti uváděné v textu (lokality průzkumu) jsou vyneseny v mapě G.1. Příroda, ÚSES.

Vlivy na flóru

Jak je konstatováno v kapitole C.II.6. Flóra, fauna, ekosystémy, lesní porosty, z botanického hlediska není trasa přeložky v zájmovém území nijak pozoruhodná. Poněkud zajímavější jsou pouze některé nivy vodotečí (např. niva Záhostického potoka s rybníkem Hlíňák), některé malé kosené louky v nivách (u Zárybničné Lhoty, u Kladrub) a několik mohutných stromů roztroušeně se vyskytujících v rozptýlené zeleni (u Kladrub). Nejde o vzácné nálezy mizejících botanických taxonů, spíše o společenstva rostlin běžných, která vytvářejí biotopy pro ostatní živé organismy. Jinak je tomu v širším území, kde jsou velice pěkné lokality na vápencovém podkladu nebo podmáčená stanoviště. V trase silnice nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Na ploše trvalého záboru dojde k úplné likvidaci vegetace. Po skončení výstavby bude linie silnice druhotně ozeleněna, v nasetém pokryvu i pod případnou výsadbou dřevin se uplatní ruderalní a synantropní taxony. Terén bude upraven pro potřeby nivelety silnice (zářezy, násypy). Nivy drobných toků budou přemostěny, ale nepřilíš velkoryse, údolí budou z větší části spíše zasypána (Stříbrný potok, Chotovinský potok, Záhostický potok, Turovecký (Lejčkovský) potok).

Co se týká variantního řešení, v prvním úseku, kde je navrhováno šest variant, lze za mírně vhodnější považovat severní varianty (tedy 1C, 1D, 1F), které jsou zhruba o 100 – 200 metrů kratší a překonávají jen jednu nivu. Nicméně i varianty jižní jsou z botanického hlediska přijatelné, v jejich trase nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné rostlinné druhy ani vzácná rostlinná společenstva.

Ve druhém úseku, v němž jsou navrhovány čtyři varianty, je nejvhodnější varianta 2A, která je cca o 100 – 400 metrů kratší než ostatní varianty a je podmíněna nejmenším zásahem do rozptýlené zeleně. Jako druhá by byla přijatelná varianta 2D, která je sice nejdelší, ale zásah

do rozptýlené zeleně je poměrně malý. Méně vhodné jsou varianty 2B a 2C, které procházejí v blízkosti památného stromu, přes soukromé kosené louky bohatšího spektra a byly by pravděpodobně podmíněny skácením mohutné lípy u železničářského domku .

Ve třetím úseku, v němž jsou tři varianty, není mezi nimi z botanického hlediska podstatného rozdílu. Jižně od obce jsou rozsáhlé poměrně květnaté louky, do nichž nejvíce zasahuje varianta 3C, nicméně její výhodou je skutečnost, že je ze všech variant nejkratší. V trase žádné z variant nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné rostlinné druhy ani vzácná rostlinná společenstva.

Po realizaci záměru lze očekávat minimální vlivy na flóru v okolí silnice. Produkované emise nemají na flóru prakticky žádný vliv. Určité vlivy lze očekávat pouze v bezprostředním okolí silnice z rozstříku posypových solí. Ty se však budou týkat rostlin a dřevin na svazích násypů a zářezů, přirozená vegetace ve větší vzdálenosti nebude dotčena.

Vlivy na faunu

Výstavbou posuzované přeložky bude na ploše trvalého záboru zničena veškerá vegetace a živočichové budou buď vyhubeni (půdní fauna, špatně migrující druhy) nebo přinuceni lokalitu opustit (migrující druhy). Okolí silnice (během výstavby okolí stavenišť) bude zasaženo hlukem a emisemi z dopravy a ze stavebních strojů. Tyto faktory budou působit na některé druhy odpudivě, tyto druhy území podél přeložky opustí. To se týká úseků přeložky v nové trase, v úsecích, kde je přeložka vedena v trase stávající silnice I/19 bude tento dopad méně patrný.

Fauna bezobratlých v okolí plánované výstavby silnice je představena většinou běžnými druhy kulturní krajiny polí, luk a lesů. Poněkud zajímavější jsou pouze některé nivy vodotečí (např. niva Záhostického potoka s rybníkem Hlíňák) a několik mohutných stromů roztroušeně se vyskytujících v rozptýlené zeleni (zejména u Kladrub). Tyto biotopy včetně starých stromů mohou sloužit jako místa pro přežívání a migraci náročnějších druhů bezobratlých. Zvláště chráněné druhy bezobratlých živočichů ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. nebyly v trase silnice nalezeny.

Fauna obratlovců v zájmovém území je rovněž zastoupena běžnými druhy kulturní krajiny polí, luk a lesů. V trase silnice bylo zjištěno celkem 69 druhů obratlovců, z nichž 5 druhů patří mezi zvláště chráněné. Z hlediska počtu druhů a počtu zvláště chráněných druhů se celkově jedná o průměrné prostředí. Nejvíce obratlovců bylo nalezeno na lokalitě 2 – jižní obchvat Zárybníčné Lhoty, lokalita 5 - rybníček Hlíňák je cenná jako rozmnožiště skokanů zelených (stovky exemplářů). Negativní vlivy výstavby a provozu přeložky na jednotlivé druhy obratlovců jsou rozdílné závažnosti. Výstavbou přeložky budou více ohroženy méně mobilní druhy. Silnice může ovlivnit migraci živočichů v krajině.

Nejvýznamnějším biotopem z hlediska vlivu stavby na obratlovce v celé posuzované trase silnice rybník Hlíňák (2. úsek - km cca 4,2). Zaznamenám zde byl silně ohrožený druh skokan zelený ve velmi početné populaci. Navrhovaná komunikace bude míjet rybník v těsné blízkosti. Ve fázi výstavby je nezbytně nutné postupovat se zvýšenou opatrností v této lokalitě a zabránit znečištění vody v rybníku, který je rozmnožištěm jmenovaného druhu. Splaškové vody ze silnice budou odváděny do potoka až pod hrází tohoto rybníka, kvalita vody v rybníku by tak neměla být ve fázi provozu komunikace negativně ovlivňována. Ostatní zastižené zvláště chráněné druhy obratlovců jsou natolik mobilní, že realizace investičního záměru neohrozí jejich existenci.

Co se týče variantního řešení investičního záměru, z hlediska bezobratlých živočichů je situace následující: V prvním úseku, kde je navrhováno šest variant, lze za mírně vhodnější považovat severní varianty (tedy 1C, 1D, 1F), které jsou kratší a překonávají jen jednu nivu.

Ve druhém úseku, v němž jsou navrhovány čtyři varianty, je nejvhodnější varianta 2A, která je kratší než ostatní varianty. Jako druhá by byla přijatelná varianta 2D, která je sice nejdelší, ale zásah do rozptýlené zeleně je poměrně malý. Méně vhodné jsou varianty 2B a 2C, které procházejí v blízkosti památného dubu a druhého usychajícího dubu a byly by pravděpodobně podmíněny skácením mohutné lípy u železničářského domku. Ve třetím úseku, v němž jsou tři varianty, není mezi nimi z hlediska vlivu na bezobratlé podstatného rozdílu.

Co se týče variantního řešení z hlediska možného ovlivnění makrozoobentosu v křížených vodních tocích, jsou předložené varianty rovnocenné. Pouze v případě realizace varianty 3C ve 3. úseku by bylo vhodné přijmout technická opatření zajišťující zachování neregulovaného úseku s přirozeným substrátem.

Z hlediska vlivu stavby na obratlovce je pohled na variantní řešení následující: V prvním úseku, kde je navrhováno šest variant, lze za mírně vhodnější považovat severní varianty (tedy 1C, 1D, 1F), které jsou kratší a více využívají těleso stávající silnice, celkový zásah do okolního prostředí tak bude menší než v případě variant jižních. Navíc jižní varianty kříží jednu z druhově nejbohatších lokalit na trase. Ve druhém úseku, v němž jsou navrhovány čtyři varianty, je nejvhodnější varianta 2A, která je kratší než ostatní varianty. Ve třetím úseku, v němž jsou tři varianty, lze z hlediska vlivu stavby na obratlovce v území za nejvhodnější variantu považovat variantu 3A, která nejvíce využívá těleso stávající silnice.

Vlivy na ekosystémy

Posuzovaná trasa přeložky silnice I/19 prochází krajinou celkově člověkem značně ovlivněnou. Posuzovaná silnice bude zabírat většinou plochy 1., 2. a 3. stupně ekologické stability. Nejnižší stupeň, tedy č. 1 a 2 jsou pole, dočasné travní porosty, stávající těleso silnice, jeho svahy a zářezy, ruderální plochy a podobně. Ekologickou stabilitu stupně 3 mají okolní lesy a nivy potoků v lučních porostech. Jediným biotopem, který se blíží přirozenému společenstvu a mohl by být ohodnocen stupněm č. 4, je niva Záhostického potoka zarostlá lužním lesem nad rybníkem Hliňák, jedná se však o biotop poměrně malý (několik arů).

Všechny popsané cennější ekosystémy v trase silnice jsou současně významnými krajinnými prvky. Vlivy realizace stavby na tyto ekosystémy jsou podrobněji (včetně kilometráže jednotlivých variant) vyhodnoceny v následující kapitole D.I.9. Vlivy na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a prvky systému NATURA 2000.

Co se týče variantního řešení, v prvním úseku by byla pravděpodobně nejvhodnější některá ze severních variant obchvatu Zárybničné Lhoty, neboť překonávají jen jednu nivu a jsou celkově kratší. Nejlepší z nich se jeví varianta 1F. Ve druhém úseku by byla nejvhodnější varianta 2A, která sice narušuje lesní ekosystém, ale do jiných nezasahuje (zejména nezasahuje do biotopu nivy Záhostického potoka, což je jediný biotop s ekologickou stabilitou č. 4). Ve třetím úseku by byla z hlediska vlivu stavby na ekosystémy nejlepší varianta 3A, neboť nejméně ovlivňuje luční ekosystém jižně obce, nicméně i druhé dvě varianty jsou přijatelné.

Vlivy na lesní porosty

Lesní porosty v zájmovém území jsou převážně kulturní s převahou smrku, přimíšeny nejčastěji borovice a dub. Listnáče se uplatňují především v okrajových partiích. Cennějšími jsou porosty olšin v okolí vodotečí.

V rámci rekonstrukce silnice I/19 v úseku Tábor – hranice kraje Vysočina bude nezbytné smýcení lesních porostů. Jedná se jak o rozšíření stávající komunikace do lesních porostů tak i o realizaci silnice v nové trase přes lesní porosty.

Většina dotčených porostů patří mezi lesy hospodářské. Zvýšenou pozornost je potřeba věnovat lesům zvláštního určení, které byly vymapovány na levém břehu Stříbrného potoka (varianty 1A, 1B, 1E) a na levém břehu Chotovinského potoka (varianty 1B a 1E).

V trase variant jižních jsou cca v km 0,5 mapovány lokality se zvýšeným rizikem větrných polomů. Realizace variant jižních by riziko zvýšilo. Dále jižní varianty zasahují do lesů zvláštního určení, které jsou vymezeny u Stříbrného a Chotovinského potoka. Rozdíly v záborech lesní půdy jsou malé, varianty severně od obce mají o něco delší průchod lesními porosty oproti variantám vedeným jižně. Z hlediska vlivů na lesní porosty je vhodnější realizace variant severních tj. 1C nebo 1D nebo 1F. Rozdíly mezi těmito třemi variantami jsou velmi malé.

Z hlediska vlivů na lesní porosty je nejvhodnější varianta 2C. Nejméně vhodná je varianta 2A, která parceluje lesní porosty v lokalitě Hůrka.

Z hlediska vlivů na lesní porosty je nejvhodnější varianta 3A. Z variant 3B a 3C se po oddálení od lesních porostů v km cca 1,4 jeví jako vhodnější varianta 3C.

Při rozšíření komunikace do lesních porostů dojde ke zničení lesního pláště. Doporučuje se následnou péčí o lesní porosty podpořit vytvoření lesního lemu náhradního. Jedná se např. o následující aktivity:

- současně s odlesněním prosvětlit další navazující porostní okraj pro vznik nové, nebo pro podporu stávající přirozené obnovy, ponechat případný podrost
- dle potřeby provádět přípravu půdy pro usnadnění přirozené obnovy
- jednotlivým výběrem podpořit vznik etážové struktury, zachovat případný podrost a zvýšit tak odolnost nových porostních okrajů, do porostního okraje dospívajících porostů podsazovat dub a buk
- zachovat hluboko zavětvený okraj mlaziny jako porostní plášť
- zachovat hluboko nasazené koruny okrajů, které vytvoří porostní plášť

Jednostranným odlesněním pruhu lesních porostů (částečné odlesnění v úseku podél stávající silnice) dojde k menšímu záboru lesní půdy než při vedení nové trasy skrze 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. Dospělé porosty, kde převažuje borovice s případnou příměsí dubu, jsou proti působení větru odolnější. Porosty smrkové jsou zvláště na zamokřených půdách labilní. Stabilita mlaziny by neměla být stavbou ohrožena.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.8 je zpracována s dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pro ochranu obojživelníků byla doplněna podmínka do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

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

Vliv na chráněná území

Silnice I/19 nezasahuje do žádných zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani neprochází v jejich bezprostřední blízkosti. Vliv realizace

záměru přeložky silnice tedy nebude mít žádný vliv na zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. Výběr varianty je z tohoto hlediska lhostejný, žádná z variant neovlivní žádné ZCHÚ.

Vliv na významné krajinné prvky

Silnice I/19 prochází významnými krajinnými prvky ze zákona, a to lesními porosty a nivami toků. V kapitole C.II.7. Zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky systému NATURA 2000 je počet střetů vyčíslen v prvním úseku na pět, ve druhém a ve třetím úseku po dvou střetech. Vliv rozšíření silnice na „lesní“ VKP je popsán v kapitole D.I.7. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a lesní porosty. Chotovinský a Turovecký (Lejčkovský) potok jsou součástí sítě ÚSES, proto jsou vlivy na ně vyhodnoceny v následující kapitole D.I.10. Vlivy na ÚSES. Jediným významným krajinným prvkem, který není ani součástí lesních porostů ani součástí systému ÚSES, je Záhostický potok a jeho niva.

Niva Záhostického potoka je křížena druhým úsekem navrhované přeložky, a to v km cca 4,35 variantami 2C, 2D. Niva je v místě křížení poměrně zachovalá, je zarostlá lužním lesem s odpovídajícím podrostem. V projektové studii není počítáno s přemostěním, pouze s propustí pro potok.

Z hlediska vlivu stavby na VKP ze zákona, které nejsou vyhodnoceny jako součást ÚSES nebo lesních porostů nebo migračních koridorů, jsou ve druhém úseku vhodné varianty 2A a 2B, naopak nevhodné varianty 2C a 2D. V úseku prvním a v úseku třetím je výběr varianty lhostejný.

Vliv na prvky soustavy Natura 2000

Realizace záměru nebude mít vliv na žádnou ptačí oblast ve smyslu směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích), neboť v trase silnice ani jejím bezprostředním okolí se žádná ptačí oblast nenachází.

Realizace záměru nebude mít negativní vliv na žádnou navrhovanou evropsky významnou lokalitu podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích. Nejbližší navrhovanou lokalitou je lokalita Kladrubská hora, která se nachází cca 0,5 km severně od navrhované trasy přeložky mezi obcemi Kladruby a Lejčkov. Všechny ostatní EVL se nacházejí ještě ve větší vzdálenosti.

Ve vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví (viz Část B. Přílohy, Příloha č. 9 Doklady), je uvedeno: Uvedený záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významné lokality ani ptačí oblasti ležící na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

Vliv na památné stromy

Památné stromy se nacházejí ve 2. a 3. úseku posuzované přeložky. Negativní vliv na památné stromy lze předpokládat v případě realizace variant 2B nebo 2C ve druhém úseku a varianty 3A ve třetím úseku plánované silnice.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.9 je zpracována s dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pro snížení vlivů na VKP byla doplněna podmínka do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

D.I.10 Vlivy na ÚSES a migraci zvěře

Vlivy na prvky ÚSES

Silnice vždy představuje jistou 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 nákladný 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.

V kapitole C.II.8. Územní systém ekologické stability jsou ve výčtu uvedeny všechny prvky systému ÚSES, jichž se bude realizace záměru dotýkat. Jak z kapitoly vyplývá, situace v území je značně nepřehledná, některé platné územně plánovací dokumenty si vysloveně odporují (např. vedení RBK kolem Zárybnické Lhoty – dle VÚC Tábořsko západně, dle ÚP Tábora východně obce).

V následujícím textu jsou uvedeny všechny biokoridory, které přeložka silnice I/19 kříží, a biocentra, do kterých přeložka silnice I/19 zasahuje. Je popsán charakter střetu a jsou uvedeny možnosti technického řešení střetu přeložky s biocentrem či biokoridorem ÚSES:

* funkční regionální biokoridor na Stříbrném potoku (všechny varianty – 1. úsek)

(varianta 1A km cca 1,00; 1B km cca 1,10; 1C km cca 1,10; 1D km cca 1,10; 1E km cca 1,10; 1F km cca 1,10)

Dle podélných profilů technické studie je křížení řešeno následovně:

Pro varianty 1A, 1B: Podélný profil neobsahuje mostní objekty (nebyl dopracován), nicméně niveleta silnice je nad terénem a vykřížení mostním objektem by bylo možné.

Pro variantu 1E: V místě křížení je navrhován mostní objekt dostatečné kapacity.

Pro varianty 1C, 1D, 1F: V místě křížení jde silnice po hrázi Knížecího rybníka stejně jako za současného stavu

* funkční lokální biocentrum lesní (jen varianty 1C, 1D, 1F – 1. úsek)

(všechny tři varianty km cca 1,10 – 1,50)

Přeložka je projektována v zářezu, pouze ve variantě 1C částečně na úrovni terénu.

Biocentrum protnuté komunikací postrádá smyslu a východiskem je přeložení biocentra.

* funkční lokální biokoridor Chotovinský potok (všechny varianty – 1. úsek)

(1A km cca 1,45; 1B km cca 1,75; 1C km cca 1,85; 1D km cca 1,80; 1E km cca 1,75; 1F km cca 1,80)

Dle podélných profilů technické studie je křížení řešeno následovně:

Pro varianty 1A, 1B, 1C, 1D: Podélný profil neobsahuje mostní objekty (nebyl dopracován), nicméně niveleta silnice je nad terénem a vykřížení mostním objektem by bylo možné.

Pro varianty 1E, 1F: V místě křížení je navrhován mostní objekt dostatečné kapacity.

* funkční regionální biokoridor lesní (všechny varianty – 1. úsek)

(1A km cca 4,10; 1B km cca 4,15; 1C km cca 4,00; 1D km cca 4,00; 1E km cca 4,15; 1F km cca 4,00).

Všechny varianty jsou v místě křížení projektovány v úrovni terénu. Zprůchodnění je technicky neřešitelné a biokoridor bude navrhovanou dvoupřuhovou silnicí přerušen.

* funkční lokální biokoridor lesní (všechny varianty – 2. úsek)

(2A km cca 4,85; 2B km cca 4,85; 2C km cca 4,85; 2D km cca 4,85)

Všechny varianty jsou v místě křížení projektovány v úrovni terénu. Zprůchodnění je technicky neřešitelné a biokoridor bude navrhovanou dvoupřuhovou silnicí přerušen.

* funkční lokální biokoridor na pravostranném přítoku Turoveckého (Lejčkovského) potoka (všechny varianty – 3. úsek)

(3A km cca 1,55; 3B km cca 1,55; 3C km cca 1,50)

Pro variantu 3A: Podélný profil neobsahuje mostní objekty (nebyl dopracován), nicméně niveleta silnice je nad terénem a vykřížení mostním objektem by bylo možné.

Pro variantu 3B: V místě křížení je navrhován mostní objekt dostatečné kapacity

Pro variantu 3C: V místě křížení je navrhován mostní objekt dostatečné kapacity

* osa nadregionálního biokoridoru vedeného lesními porosty na hranici krajů

Všechny varianty jsou v místě křížení projektovány v úrovni terénu. Zprůchodnění je technicky neřešitelné a biokoridor bude navrhovanou dvoupřuhovou silnicí přerušen.

Detailní řešení střetů posuzované silnice I/19 s prvky ÚSES bude zpracováno během další přípravy záměru na základě skutečně vymezených prvků ÚSES platnými územními plány.

Co se týče variantního řešení ve vztahu k problematice ÚSES lze konstatovat, že v prvním úseku se jako přijatelné jeví varianty 1E a 1F, popř. i 1A a 1B (za předpokladu, že Chotovinský potok budou překonávat také mostním objektem). Jako nevhodné se jeví varianty 1C a 1D. Ve druhém úseku jsou přijatelné všechny varianty. Ve třetím úseku jsou rovněž přijatelné všechny varianty (za předpokladu, že i varianta 3A bude dotčený lokální biokoridor překonávat mostním objektem).

Vlivy na migraci živočichů

Z hlediska migrace živočichů se doporučuje realizovat následující opatření:

- Zpracovat podrobnou migrační studii v celém posuzovaném úseku silnice I/19, zvláštní pozornost pak věnovat vytypovaným úsekům se zvýšeným pohybem. Jedná se o následující úseky (v textu jsou označeny písmeny A - E):

Stavební úsek 1

- A. Severní varianty 1C, 1D, 1F- lesní porosty v km cca 0-1,8 (přesné staničení dle varianty)
Jižní varianty 1A, 1B, 1E - lesní porosty v km cca 0-1,4 (přesné staničení dle varianty)
- B. všechny varianty - lesní porosty v km cca 3,3-konec úseku (přesné staničení dle varianty)

Stavební úsek 2

- B. všechny varianty - lesní porosty v km cca 0,0-0,4 (přesné staničení dle varianty)
- C. varianta 2A - lesní porosty v km cca 4,1-5,4
varianta 2B - lesní porosty v km cca 4,1-5,1
varianty 2C, 2D - lesní porosty v km cca 4,1-5,0

Stavební úsek 3

D. všechny varianty - lesní porosty v km cca 1,0-1,9

E. všechny varianty - lesní porosty v km cca 3,0-konec úseku

- 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
- 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.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.10 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.11 Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky a archeologická naleziště

Obytná zástavba v zájmovém území silnice I/19 je většinou soustředěna do kompaktních zastavěných území jednotlivých sídel. Roztroušená zástavba obytných a rekreačních objektů není významně zastoupena. Trasa silnice I/19 je vedena mimo zastavěná území obcí a měst a vyhýbá se tak souvislé zástavbě.

Směrové vedení silnice je navrženo tak, aby pokud možno nezasahovalo žádné stávající objekty. Fyzická likvidace významných objektů v trase silnice se nepředpokládá v žádné z posuzovaných variant. Nicméně problematické objekty se v těsné blízkosti trasy nacházejí – např. v Zárybničné Lhotě v případě jižních variant (1A, 1B, 1E) nová chata nad Stříbrným potokem, v případě varianty 1C obytné domy na severním okraji, dále několik objektů mezi Chýnovem a Záhosticemi, dům u železniční trati nad rybníkem Hliňák JZ Kladrub, přes jehož zahradu jsou projektovány varianty 2A, 2B, železniční domek u trati jižně Kladrub v případě varianty 2D, dále objekty na jižním okraji Lejčkova v případě realizace varianty 3A. Tyto objekty jsou předmětem výpočtů hlukové a rozptylové studie a je u nich identifikován chráněný venkovní prostor stavby. V případě, že objekty nebude možné technicky ochránit (barierou), nelze vyloučit změnu funkce.

V zájmovém území posuzované přeložky silnice I/19 bylo identifikováno 5 lokalit s kulturními památkami a archeologickými lokalitami. Stavba prochází oblastí s řídkým osídlením a tomu odpovídá řídký výskyt známých archeologických památek. Ve třech případech se identifikované kulturní památky nacházejí v intravilánech obcí nebo na jejich okrajích, tedy v místech, kterým se silnice záměrně vyhýbá. Jeden z intravilánů v zájmovém území je též územím s archeologickými nálezy (č. 2 Chýnov). V jednom případě je zapsaná kulturní památka resp. její torzo přímo ohroženo výstavbou (č. 5 rozcestník).

Posuzováno od mimoúrovňové křižovatky v Táboře - Měšicích prvním kritickým místem je území obce Zárybničná Lhota, kde se na J okraji obce nachází venkovská usedlost čp. 12 zapsaná jako kulturní památka (číslo 1). Varianty 1A, 1B a 1E jsou plánovány do vzdálenosti několik desítek metrů jižně od této památkové usedlosti. Realizace těchto variant by byla v rozporu se snahou uchovat památky v jejich přirozeném prostředí a zničila by sepjetí památky s nenarušenou rurální kulturní krajinou, již je památkově chráněná vesnická usedlost nedílnou součástí. Z tohoto hlediska jsou severní varianty obchvatu Zárybničné Lhoty jednoznačně vhodnější.

Historickému jádru města Chýnova (č. 2) se starším časně středověkým hradištěm se plánovaná silnice dostatečně vyhýbá a snížená intenzita dopravy jejím odkloněním do nového obchvatu bude mít spíše pozitivní vliv na zejména architektonické památky. Stejně tak se plánovaná trasa silnice vyhýbá jiné chráněné kulturní památce – železničnímu mostu tratě Tábor – Horní Cerkev (č. 3) svou jedinou variantou a chráněné kapli v Kladrubech (č. 4) všemi navrhovanými variantami trasy .

V kritickém ohrožení se nachází až rozcestník na křižovatce silnice I/19 a silnice 129, který je zapsanou kulturní památkou (č. 5). Přestože není přímo v trase silnice I/19, lze předpokládat, že bude ohrožen rekonstrukcí křižovatky a přilehlé části silnice 129. Případný návrh alternativního řešení však podvazuje skutečnost, že z chráněného rozcestníku dodnes zbylo jen torzo (rozcestník byl zapsán památkou před padesáti lety), o jehož smysluplné ochraně v této podobě (viz obr 2) lze diskutovat. V každém případě je potřeba počítat s tím, že se této drobné památce musí stavební činnost citlivě vyhnout.

V předchozím textu byly popsány vlivy pouze na doposud známé archeologické nálezy a lokality, které nebudou stavbou zničeny a archeologické kulturní dědictví tak zůstane v těchto případech zachováno na svém původním místě, tak jak to požaduje Úmluva o ochraně archeologického dědictví Evropy. Na rozdíl od architektonických památek jsou však nejohroženější složkou archeologického dědictví lokality a nálezy neznámé, tedy doposud neobjevené. Je velmi pravděpodobné, že některé doposud neznámé lokality zejména časně a vrcholně středověké stáří budou výstavbou zasaženy. S možností potřeby záchranného archeologického výzkumu ve smyslu § 22 zákona 20/1987 Sbírky o státní památkové péči je tedy třeba počítat v celé trase silnice. V zájmovém území, které se zhusta nachází v zalesněné a méně osídlené krajině, nelze vyloučit významné objevy zaniklých středověkých vsí nebo časně středověkých sídlišť existujících například v souvislosti s hradištěm Chýnov. Pro snížení rizika kolize stavebních prací a archeologických operací je nezbytné v dostatečném předstihu před zahájením výstavby zajistit průzkumné archeologické práce, jako je letecké snímkování, povrchové sběry, geofyzikální měření apod. Uvedená prospekce má nedestruktivní charakter a je možné ji provádět ještě předtím, než je známa zcela přesná trasa stavby a než je proveden případný výkup pozemků.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.11 je zpracována s dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.

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 záměr 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 je jednoznačně projevem 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/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 environmentálních rizik

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

Silniční stavby patří mezi aktivity s poměrně jednoznačnými a dobře známými riziky bezpečnosti provozu.

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

Únikem ropných látek by mohly být ohroženy zdroje pitné vody. Rozsáhlá kontaminace zdrojů by měla za následek nutnost jejich odstavení, kontaminace povrchových vod většího rozsahu by znamenala destrukci ekosystému postižené vodoteče.

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).

Na posuzovaném úseku přeložky silnice I/19 není navržen žádný tunel, který představuje vždy zvýšené riziko dopravní nehody s možnými negativními důsledky pro životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedenou charakteristiku environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech lze považovat za dostatečnou pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení použitých metod hodnocení

Při identifikaci vlivů stavby a pozdějšího provozu na přeložce silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina na životní prostředí byla použita standardní metodika EIA – katalogy činností a složek životního prostředí a matice interakcí.

Informace o zájmovém území byly získány z mapových podkladů, z literatury, z konzultací s příslušnými odborníky a znalci místních poměrů a z konzultací s pracovníky státní správy a samosprávy. Získané údaje byly prověřeny vlastním průzkumem území.

Hlavním cílem předkládané dokumentace byla identifikace a vyhodnocení negativních i pozitivních vlivů, které vyvolá realizace posuzované přeložky. Hlavní pozornost byla věnována vlivům negativním, pokud to bylo možné, byly použity při hodnocení kvantitativní metody.

Jako součást dokumentace EIA byly zpracovány následující odborné studie, které jsou součástí posuzované dokumentace jako samostatné části C – G:

- C. Rozptylová studie, zpracovatel ing. V. Píša, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. Praha
- D. Akustická studie, zpracovatel ing. V. Píša, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. Praha
- E. Hydrogeologické posouzení, zpracovatel RNDr. Marcel Homolka, Hydroprůzkum, České Budějovice
- F. Biologický průzkum, zpracovatelé ing. A. Čurnová, doc. RNDr. J. Boháč, DrSc., Mgr. P. Král, Mgr. A. Příbylová

Dále jako podklad pro zpracování dokumentace EIA posloužilo zpracované posouzení trasy z hlediska identifikace kulturních památek a archeologických lokalit v trase, které provedl PhDr. M. Bureš, ARCHEOCONSULT Praha.

Tyto studie kvantitativně nebo semikvantitativně vyhodnocují vlivy výstavby a provozu posuzované přeložky silnice I/19 na příslušné složky životního prostředí. I při hodnocení ostatních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byly použity pokud možno kvantitativní charakteristiky (délka přeložky, plochy záborů, spotřeba materiálu, množství dešťových vod, atd.). V případech, kde je kvantitativní vyjádření obtížné (vlivy na faktory pohody obyvatel, na biotu, krajinu, ekosystémy atd.) byly použity slovní formulace.

Při hodnocení vlivů na životní prostředí byly použity následující kvantitativní matematické modely:

Rozptylová studie

Pro výpočet byl použit model ATEM.

Akustická studie

Pro posouzení hlukového zatížení ve vybraných lokalitách zájmového území byl použit počítačový model pro výpočet hluku z dopravy HLUK+ ver. 7.16. V souladu s uvedenou metodikou byl uvažován faktor F_1 , který zohledňuje předpoklad postupné obměny vozového parku za vozidla s nižší hlukovou emisí. Komunikace je vždy rozdělena do několika homogenních přímkových úseků v měřítku, které odpovídá reálné situaci. Každý homogenní úsek má jednotnou intenzitu a skladbu dopravy, podélný sklon a výšku násypu nebo hloubku zářezu. Pro prostředí, ve kterém dochází v extravilánu k šíření zvukových vln, bylo hodnoceno jako pohlivé. Výpočet izofon a jejich zobrazení provádí model pomocí trojúhelníkové sítě bodů. Pro každý bod je proveden samostatný výpočet a požadovaná hodnota izofony se pak zjišťuje pro jednotlivé trojúhelníky pomocí logaritmické interpolace. Navzájem si odpovídající body se stejnou hodnotou L_{Aeq} jsou propojeny izofonami. Model Hluk+ umožňuje zvolit tři různé hustoty sítě výpočtových bodů. Pro tento projekt byla ve všech případech volena

nejvyšší hustota („jemný výpočet“ – 1000 bodů na jedno zobrazení). Výpočty byly provedeny pro denní i noční dobu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené zdroje informací lze považovat za seriózní a skutečnému stavu odpovídající.

Použité metody hodnocení odpovídají potřebám hodnocení a patří mezi závazné metody pro hodnocení vlivů na životní prostředí v resortech životního prostředí a zdravotnictví.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

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

V následující tabulce bylo provedeno porovnání mezi šesti variantami prvního úseku z hlediska jejich vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Pro každé kritérium (složku životního prostředí) je stanoveno pořadí variant podle velikosti vlivu (1 - nejmenší vliv, 6 – největší vliv). Pokud je vliv zhruba stejný pro všechny varianty, je jim přiřazena stejná hodnota (v tomto případě 3,5), pokud některá z variant je výrazně lepší nebo horší, má vlastní hodnocení, a zbývající varianty pak mají stejnou hodnotu (např. jedna nevhodná – 6, ostatní stejné – po 3; nebo tři vhodnější – pak po 2, tři méně vhodné – pak po 5).

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Varianta 1A	Varianta 1B	Varianta 1C	Varianta 1D	Varianta 1E	Varianta 1F
Obyvatelstvo – hluk	5,5	1,5	5,5	3,5	3,5	1,5
Obyvatelstvo – emise	5	2	5	5	2	2
Obyvatelstvo – ostatní (faktory pohody)	5	2	6	4	2	2
Ovzduší, klima	5	2	5	5	2	2
Povrchové vody	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Podzemní vody	3,5	1,5	1,5	5,5	5,5	3,5
Půda	5	5	2	2	5	2
Horninové prostředí a přírodní zdroje	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Flóra	5	5	2	2	5	2
Fauna	5	5	2	2	5	2
Ekosystémy	5	5	2,5	2,5	5	1
Lesní porosty	5	5	2	2	5	2
ÚSES, migrační trasy	2,5	2,5	5,5	5,5	2,5	2,5
Krajina (krajinný ráz)	5	5	2	2	5	2
ZCHÚ, VKP, Natura 2000, památ. stromy	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Hmot. majetek, kult. památky, archeologie	5	5	2	2	5	2
Suma	72,0	57,0	53,5	57,0	63,0	37,0
Pořadí varianty v celkovém hodnocení	6.	3. - 4.	2.	3. - 4.	5.	1.

Jak vyplývá z uvedené tabulky, nejmenší negativní vlivy na komplex hodnocených složek životního prostředí by měla realizace přeložky ve variantě 1F. Její umístění je poměrně přesvědčivé. Na druhém místě by se umístila varianta 1C, na 3. – 4. místě varianty 1B a 1D. Následuje varianta 1E a poslední se umístila varianta 1A.

V tomto úseku se považujeme nejvýznamnější vlivy stavby 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) považujeme za přijatelné z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a doporučujeme je k další přípravě, druhé tři (1A, 1C, 1D) nikoliv.

Konečný výběr varianty ze tří možností (1F, 1E, 1B), která bude realizována, lze postavit na jiných kriteriích, než je vliv realizace stavby na životní prostředí. Předpokladem je ovšem dodržení navržených opatření.

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

V následující tabulce je provedeno porovnání mezi čtyřmi variantami druhého úseku z hlediska jejich vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Varianta 2A	Varianta 2B	Varianta 2C	Varianta 2D
Obyvatelstvo – hluk	1,5	3,5	3,5	1,5
Obyvatelstvo – emise	3	3	3	1
Obyvatelstvo – ostatní (faktory pohody..)	1,5	3,5	3,5	1,5
Ovzduší, klima	3	3	3	1
Povrchové vody	2,5	2,5	2,5	2,5
Podzemní vody	1,5	3,5	3,5	1,5
Půda	1	3	3	3
Horninové prostředí a přírodní zdroje	2,5	2,5	2,5	2,5
Flóra	1	3,5	3,5	2
Fauna	1	3,5	3,5	2
Ekosystémy	1,5	1,5	3,5	3,5
Lesní porosty	4	2,5	1	2,5
ÚSES, migrační trasy	2,5	2,5	2,5	2,5
Krajina (krajinný ráz)	1,5	1,5	3,5	3,5
ZCHÚ, VKP, Natura 2000	1,5	1,5	3,5	3,5
Památné stromy	1,5	3,5	3,5	1,5
Hmot. majetek, kult. památky, archeologie	2,5	2,5	2,5	2,5
Suma	33,5	47,0	51,5	38,0

Jak vyplývá z uvedené tabulky, nejmenší negativní vlivy na komplex hodnocených složek životního prostředí by měla realizace přeložky ve variantě 2A, druhá v pořadí je 2D, pak následuje velký (skoro desetibodový) rozdíl a pak varianty 2B a 2C. Při sečtení bodových hodnot vlivů, které se považují za prioritní, vyjde stejné pořadí – varianta 2A vychází nejlepší, těsně za ní varianta 2D, pak s velkým odstupem zbývající dvě varianty. Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí se považují za přijatelné varianty 2A a 2D. Varianty 2B a 2C nikoliv.

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.

Konečný výběr, zda bude realizována varianta 2A nebo 2D, lze postavit na jiných kriteriích, než je vliv realizace stavby na životní prostředí. Předpokladem je ovšem dodržení navržených opatření.

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

V následující tabulce je provedeno porovnání mezi třemi variantami třetího úseku z hlediska jejich vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Varianta 3A	Varianta 3B	Varianta 3C
Obyvatelstvo – hluk	3	2	1
Obyvatelstvo – emise	3	2	1
Obyvatelstvo – ostatní (faktory pohody..)	3	2	1
Ovzduší, klima	3	2	1
Povrchové vody	2	2	2
Podzemní vody	3	2	1
Půda	2,5	2,5	1
Horninové prostředí a přírodní zdroje	2	2	2
Flóra	2	2	2
Fauna	1	2,5	2,5
Ekosystémy	1	2,5	2,5
Lesní porosty	1	3	2
ÚSES, migrační trasy	2	2	2
Krajina (krajinný ráz)	1,5	1,5	3
ZCHÚ, VKP, Natura 2000	2	2	2
Památné stromy	3	1,5	1,5
Hmot. majetek, kult. památky, archeologie	2	2	2
Suma	37,0	35,5	29,5

Jak vyplývá z uvedené tabulky, nejmenší negativní vlivy na životní prostředí bude mít realizace přeložky silnice ve variantě 3C, druhá v pořadí je varianta 3B, poslední varianta 3A. Rovněž pořadí při sečtení bodových hodnocení vlivů, které se považují za závažné, je stejné. Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí se považují za přijatelné varianty 3C a 3B, při čemž varianta 3C je vhodnější. Varianta 3A je nepřijatelná zejména z hlediska vlivu stavby na hlukovou situaci. Z bodového hodnocení vychází nejhorší a považujeme ji z hlediska vlivu stavby na životní prostředí za nevhodnou.

Konečný výběr, zda bude realizována varianta 3C nebo 3B, lze postavit na jiných kritériích, než je vliv realizace stavby na životní prostředí. Předpokladem je ovšem dodržení navržených opatření.

Zpracovatel posudku se přiklání k názoru, že stanovení konečné varianty je obtížné a dále je nutno dát důraz na primární snížení jen obtížně kompenzovatelných vlivů na obyvatele. Z tohoto pohledu doporučuje pro návrh konečných variant následující řešení:

V 1. úseku doporučit k realizaci varianty 1F, 1E a 1B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

Ve 2. úseku doporučit varianty 2A a 2D jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

Ve 3. úseku doporučit varianty 3C a 3B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

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

Technické řešení je pro potřeby procesu hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, převzato z technické studie „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina, zpracovatel společnost Grebner spol. s.r.o.. 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: km 0,0 – 4,34 (až 4,50) dle varianty obchvat Zárybničné Lhoty

Navrhované varianty

Varianta 1A odbočuje za křižovatkou s dálnicí D3 doprava do lesního komplexu a v mírném odstupu od chatové oblasti křížuje údolí Stříbrného potoka, prochází zemědělskou zástavbou, která patří do katastru obce Turovec, křížuje 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 patřící 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%.

Modifikací varianty 1B vznikla varianta 1E, která úpravou tečnového polygonu a velikostí poloměrů snižuje podíl části 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 úrovňové 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 peší spojení by sloužil podchod pro peší na okraji zástavby přilehlém v souběhu s údolní

nivou. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 m, maximální stoupání činí 4,1%.

Uplatněním požadavku na odsazení varianty 1 C za poslední budovu na severní okraji Zárybnické Lhoty vznikla varianta 1D. 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 Zárybnické 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%.

Pro dosažení minimálního zásahu do údolní nivy a v ní meandrujícího potoka byla vytvořena varianta 1F, 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 Zárybnické 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 eventuálně 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: km 0,0 – 7,65 (až 8,03) dle varianty
obchvat Chýnova a Kladrub

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 úrovnovou na vysokém náspu. 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 púlí 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: km 0,0 - 3,54 (až 3,57) dle varianty obchvat Lejčkova

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 přímku 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. Obec Lejčkov však s trasou zásadně nesouhlasí. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%.

Varianta 3B je variantou, která vyšla z projednávání územního plánu jako nejvíce akceptovaná. Navazuje na stávající trasu v oblouku daleko pod obcí, prochází na náspu okrajem údolní nivy, krátkým zářezem zasahujícím do oplocení zahrady na jižním okraji Lejčkova, dalším náspem 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 další 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 zakres bezejmenného potoka značně liší.). Západní napojení obce následuje krátce za místem, kde se nová trasa odchyluje 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.

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 lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

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

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

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 případě výběru varianty 1B v prvním úseku dopracovat technické podklady pro tuto variantu (mostní objekty, zábory).
4. V případě výběru varianty 2A ve druhém úseku vyřešit situaci týkající se nemovitosti v km cca 4,4 (vykoupení nemovitosti a pozemku)
5. V případě výběru varianty 2D ve druhém úseku vyřešit situaci týkající se nemovitosti v km cca 5,55 (vykoupení nemovitosti a pozemku)
6. 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
7. 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
8. 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.
 9. 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.
 10. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy pro kombinaci vybraných variant. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
 11. Zpracovat bilanci skryvky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro úpravy svahů zářezů a násypů přeložky, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.
 12. 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. 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.
 13. 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.
 14. 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.

15. Zvláštní pozornost věnovat rybníku Hlíňák (km cca 4,1 – 4,3 ve 2. úseku pro všechny varianty), který je funkčním rozmnožištěm žab druhu skokan zelený. Dešťové vody ze silnice odvádět do potoka až pod hrázi tohoto rybníka.
16. 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.
17. 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.
18. 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.
19. 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.
20. 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.
21. Zpracovat podrobnou migrační studii v celém posuzovaném úseku silnice I/19, zvláštní pozornost pak věnovat vytypovaným úsekům se zvýšeným pohybem zvěře.
22. 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).
23. 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.
24. 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.
25. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
26. 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.
27. Zajistit přístup na pozemky v okolí silnice I/19.
28. Zajistit v dostatečném předstihu provedení průzkumných archeologických prací v trase vybraných variant (letecké snímkování, povrchové sběry, geofyzikální měření apod). V případě potvrzení nálezu archeologických památek v trase silnice I/19 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.

29. 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.
30. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
31. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
32. 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

33. 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.
34. 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.
35. 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).
 36. 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.)
 37. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
 38. Předpokládaný přebytek výkopového materiálu přednostně nabídnout k využití na jiných stavbách.
 39. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
 40. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
 41. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
 42. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
 43. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jímkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
 44. 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.
 45. 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.
 46. 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.
 47. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
 48. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
 49. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
 50. 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.
 51. 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.

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

Opatření pro fázi vlastního provozu

53. 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.
54. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
55. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové sole s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
56. 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.
57. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelem dokumentace byla stanovena výše uvedená preventivní a minimalizační opatření, s nimiž lze souhlasit.

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

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Vyjádření veřejnosti:

nejsou

Vyjádření územních samosprávních celků:

nejsou

Vyjádření dotčených správních úřadů:

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

3.6.2008

Věc : Vyjádření organizace s právem hospodařit s pozemky ve vlastnictví ČR a z titulu OLH k dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů - Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina.

Lesy České republiky, s.p., Hradec Králové, prostřednictvím LS Tábor, jako organizace s právem hospodařit s pozemky ve vlastnictví České republiky a z titulu funkce odborného lesního hospodáře k PUPFL, vydávají toto vyjádření k dokumentaci pro plánovanou přestavbu trasy Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina:

1. Obchvat Zárybničné Lhoty - z hlediska lesnického hospodaření jsou pro nás nejnepříjemnější varianty 1E a 1B. Při jejich realizaci dojde k rozdělení jednoho lesního komplexu - zařazený do kategorie hospodářský les - na dva poměrně velké celky s možností na nich řádně hospodařit. V případě severních variant naopak dojde k roztříštění lesního komplexu na množství malých celků, kde by možnost řádného lesnického hospodaření byla velice obtížná. Dále by došlo k narušení lesní dopravní sítě, které by znamenalo zvýšení nákladů k zajištění zpřístupnění lesních porostů investorem stavby.

2. Obchvat Kladrub - varianta 2A je pro nás nejméně přijatelná z hlediska velkého záboru PUPFL a narušení stability oddělené části lesa. Z hlediska lesnického hospodaření je nejnepříjemnější některá z jižních variant, nejlépe 2D.

Při volbě jakékoli varianty výstavby trasy silnice I/19 si klademe podmínku zachování stávajících, nebo vybudování nových přístupů na lesní pozemky.

Za Lesy České republiky, s.p.

Ing. Tomáš Foit

Lesní správce

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle vyhodnocení pořadí variant lze respektovat následující požadavky:

Ad 1. Obchvat Zárbybnické Lhoty za vhodné se považuje realizace variant 1E a 1B

Ad 2. Obchvat Kladrub za vhodné se považuje realizace variant 2D.

Podmínka zachování stávajících, nebo vybudování nových přístupů na lesní pozemky vyplývá z dikce stavebního zákona. Přesto pro snížení vlivů na přístupnost pozemků ukládáme následující podmínku:

V rámci dalších stupňů projektové dokumentace zachovat přiměřenou prostupnost krajiny, tj. zachovat stávající, resp. vybudovat nové přístupy na pozemky.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát České Budějovice

23.05.2008

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) stanovisko ČIŽP k dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“:

Dne 12.05.2008 byla oblastnímu inspektorátu ČIŽP v Českých Budějovicích doručena dokumentace vlivů záměru „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“ na životní prostředí, zpracovaná v rozsahu přílohy č. 4 k citovanému zákonu. Oznamovatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha. Předloženou dokumentaci zpracovala společnost EIA SERVIS s.r.o., u Malše 20, 370 01 České Budějovice. Záměr řeší výstavbu silnice v uvedeném úseku, která je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy.

Z hlediska odpadového hospodářství

V kapitole BIII/3 je nakládání s odpady rozděleno do dvou etap a to na odpady vznikající při fázi výstavby a odpady vznikající při vlastním provozu. Vzhledem k tomu, že zpracovatel předpokládá přebytek výkopového materiálu, který bude využíván na jiné stavbě nebo jako odpad odstraňován na skládce, nutno připomenout, že v případě využití při terénních úpravách této části silnice lze s touto komoditou nakládat jako s materiálem. V případě převozu na jiné místo (stavby) lze s výkopovou zeminou, hlušinou a kameny nakládat pouze v režimu odpadů a tedy musí být dodrženy zásady dle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Trasa výstavby silnice prochází přes nivy potoků a potoky samotné, což jsou ze zákona významné krajinné prvky (VKP). V případě jakéhokoliv zásahu do VKP je před započítím prací k této činnosti nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody a krajiny. K případnému kácení dřevin rostoucích mimo les je nutno dodržet ust. § 8 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Z hlediska ochrany vod

Předložená dokumentace neřeší odvádění dešťových vod z posuzovaného úseku výstavby silnice.

Stanovisko

ČIŽP nemá k předložené dokumentaci připomínek za předpokladu zohlednění výše uvedených jednotlivých stanovisek.

Ing. Jiří Rypáček

ředitel oblastního inspektorátu

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka k nakládání s odpady vyplývá z legislativy odpadového hospodářství, přesto považujeme za vhodné zdůraznit tuto oblast následující podmínkou:

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.

K připomínce ochrany přírody a krajiny je stanovena následující podmínka:

Po stanovení detailního charakteru záměru v rámci technické dokumentace zpracovat vyhodnocení vlivů na významné krajinné prvky (VKP) a získat souhlas k zásahu do VKP.

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. Zpracovat seznam kácené zeleně a do projektu vegetačních úprav zpracovat řešení náhradních výsadeb.

Připomínka k odvádění dešťových vod je řešena následující podmínkou:

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.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích

13.5.2008

Věc: Posuzován vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. - žádost o vyjádření k dokumentaci záměru zařazeného do kategorie II – „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“

Na základě Vaší žádosti doručené dne 9.5.2008 posoudila Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích (dále jen KHS Jč kraje) dokumentaci záměru výstavby „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“. Dokumentaci předložilo Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, IČ 65993390. Po podrobném prostudování předložené dokumentace vydává KHS Jč kraje toto vyjádření:

Z hlediska zájmů chráněných orgány veřejného zdraví nejsou k předložené dokumentaci záměru výstavby „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“ zásadní připomínky. Dokumentace záměru řeší mj. hlukovou zátěž z dopravy na komunikaci I/19 pro navržené varianty řešení dopravních závad - obchvat Zárybnické Lhoty, obchvat Kladrub, obchvat Lejčkova a invariantně obchvat Chýnova a v problémových místech navrhuje nezbytná protihluková opatření. Současně dokumentace záměru požaduje v úrovni projektových dokumentací pro územní a stavební řízení zpracování aktualizovaných hlukových studií pro vybranou kombinaci variant řešení včetně návrhu stavebního řešení protihlukových opatření.

Mgr. Pavel Kohout
referent státní správy
oddělení HOK KHS

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výše uvedené opatření je stanoveno jako podmínka návrhu stanoviska příslušného úřadu:

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.

Městský úřad Tábor, Odbor životního prostředí

4.6.2008

Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina Ochrana přírody a krajiny

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), konstatujeme k předložené dokumentaci EIA k záměru „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“ následující. Souhlasíme s navrženým opatřením vypracovat migrační studii zvěře v celém úseku silnice I/19, mostní objekty stavebně řešit dle citovaných metodik AOPK ČR a zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa. Z hlediska vhodnosti jednotlivých variant z pohledu chráněných „zákonem“ upřednostňujeme varianty 1E, případně 1B, 2A a 3B.

Zemědělský půdní fond (ZPF)

MěÚ Tábor, odbor životního prostředí, jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) sděluje v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění (dále též „zákon“) k předložené dokumentaci záměru „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“ - obchvaty Zárybnické Lhoty, Kladrub a Lejčkova následující:

Ve všech variantách tabulkově vyhodnocených v kapitole B.II.1 Půda je ve značné míře dotčen trvalým či dočasným zábořem zemědělský půdní fond. U jednotlivých obchvatů - Zárybnické Lhoty, Kladrub i Lejčkova doporučujeme v souladu se zákonem varianty s co nejnižším zábořem ZPF.

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 a zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů Vám sdělujeme následující:

- v dokumentaci EIA je navrženo dokumentování jímacích objektů do stanovené vzdálenosti (100-200 m) včetně posouzení kvalitativního i kvantitativního ovlivnění zdrojů sloužících zejména pro individuální zásobování vodou, neboť ve všech lokalitách se předpokládá, že by mohlo krátkodobě dojít ke zhoršení zejména kvality vody; u zdroje pro č.p. 1 v Záhosticích se uvažuje případně i s náhradním jímacím objektem a v lokalitě Kladruby (úsek 6,18-6,85) s prohloubením jímacích objektů nebo náhradními jímacími objekty
- u ostatních jímacích objektů je navrženo rovněž posouzení kvalitativního i kvantitativního ovlivnění s tím, že v infiltrační oblasti DB-6 a DB-7 bude zabráněno vsaku splachových vod z komunikace do horninového prostředí
- trasa varianty 2A protíná II.OP (vnitřní a vnější) Rutice, ostatní varianty jsou vedeny po okraji OP Rutice jeho vnější části

Z hlediska zájmů chráněných na úseku vodního hospodářství by vodoprávní úřad preferoval varianty, které z hlediska hydrogeologického vycházejí jako nejvhodnější s tím, že v 1. úseku by se přikláněl k variantě 1B; ve 2. úseku by preferoval variantu 2D a ve 3. úseku variantu 3C.

Ochrana prostředí

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší nemáme k předloženému záměru výstavby silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina žádné zásadní připomínky. Doporučujeme však, při výběru optimálního vedení trasy silnice, zvolit vždy tu variantu, která bude vedena v co největší vzdálenosti od zastavěných území obcí i od rekreačních objektů. Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 185/2002 Sb. o odpadech nemáme k předmětnému záměru výstavby silnice I/19 Tábor- hranice kraje Vysočina žádné připomínky.

Lesní hospodářství

MěÚ Tábor jako orgán státní správy lesů (dále jen SSL) sděluje k předložené dokumentaci záměru „Silnice I/19 Tábor - hranice kraje Vysočina“ následující:

1. Obchvat Zárybničné Lhoty - V dokumentaci je v textové části, v kapitolách C.II.6 a D.I.8 mimo jiné uvedeno, že jižní varianty obchvatu zasahují do lesů zvláštního určení, nacházejících se na levém břehu Stříbrného potoka a na obou březích Chotovinského potoka. Podle údajů platných lesních hospodářských osnov a lesních hospodářských plánů, které má orgán státní správy lesů k dispozici se však v dané lokalitě žádné lesní porosty, zařazené do kategorie lesů zvláštního určení nevyskytují. Ani podle mapové přílohy předložené dokumentace označené jako G.3.1, se v trasách jižních variant nenacházejí žádné lesy zvláštního určení. Lesní porosty rostoucí na krátkých strmých svazích podél výše uvedených toků mají zcela jistě zvýšenou půdoochrannou funkci, kterou je třeba brát v potaz, nicméně podle platných právních předpisů se jedná o lesy hospodářské.
Dále je v dokumentaci uvedeno, že jižní trasy procházejí lokalitami se zvýšeným rizikem větrných polomů a jejich případná realizace by toto riziko ještě zvýšila. Orgán SSL souhlasí s tím, že realizace této liniové stavby by zvýšila nebezpečí ohrožení dotčených lesních porostů větrným polomem, a to v kterékoliv variantě. Považujeme však zároveň za nezbytné upozornit na skutečnost, že největší škody způsobené vichřicí Emma ve správním obvodu MěÚ Tábor, vznikly v letošním roce právě na pozemcích, kudy by měly být vedeny severní varianty obchvatu Zárybničné Lhoty.
Z porovnání rozsahu záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa je zřejmé, že rozdíly mezi jednotlivými variantami nejsou nijak velké. Případná realizace některé ze severních variant by však stávající lesní pozemky rozdělila na daleko menší části, na nichž by řádné lesnické hospodaření bylo poměrně obtížné. Jižní varianty sice rovněž rozdělí stávající lesní komplexy, nicméně jednotlivé části budou podstatně větší a umožní tak řádné lesnické hospodaření. Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem preferuje orgán SSL v případě obchvatu Zárybničné Lhoty jižní varianty 1B případně 1E.
2. Obchvat Kladrub - Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) v platném znění, preferuje orgán SSL v tomto případě některou z jižních variant (2C příp. 2D), neboť představují ve srovnání s variantou 2A daleko menší zásah do lesních porostů.
3. Obchvat Lejčkova - V tomto případě je předpokládán zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa u všech tří variant minimální. Z pohledu minimalizace záboru lesních pozemků se jako nejvhodnější trasa jeví varianta 3A. Avšak s ohledem na negativní vlivy této varianty na životní prostředí obyvatel a případný rozvoj obce Lejčkov, považuje orgán SSL za nejvhodnější variantu 3C.

Ing. Jan Fišer

vedoucí odboru životního prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Odbor životního prostředí obecně upřednostňuje varianty 1E, případně 1B, 2A a 3B.

Zemědělský půdní fond (ZPF) doporučuje v souladu se zákonem varianty s co nejnižším zábořem ZPF. – Zde se jedná o varianty 1F (1D, 1C), 2A a 3B (3C).

Vodní hospodářství

Z hlediska zájmů chráněných na úseku vodního hospodářství vodoprávní úřad preferuje varianty, které z hlediska hydrogeologického vycházejí jako nejvhodnější s tím, že v 1. úseku by se přikláněl k variantě 1B, ve 2. úseku by preferoval variantu 2D a ve 3. úseku variantu 3C.

Ochrana prostředí

Doporučuje tu variantu, která bude vedena v co největší vzdálenosti od zastavěných území obcí i od rekreačních objektů. Zde se zřejmě jedná o varianty 1B, 2D a 3C.

Lesní hospodářství

Orgán státní správy lesů (dále jen SSL) preferuje v případě obchvatu Zárybničné Lhoty jižní varianty 1B případně 1E.

Obchvat Kladrub - orgán SSL preferuje některou z jižních variant (2C příp. 2D), neboť představují ve srovnání s variantou 2A daleko menší zásah do lesních porostů.

Obchvat Lejčkova - Z pohledu minimalizace záboru lesních pozemků se jako nejvhodnější trasa jeví varianta 3A. Avšak s ohledem na negativní vlivy této varianty na životní prostředí obyvatel a případný rozvoj obce Lejčkov, považuje orgán SSL za nejvhodnější variantu 3C.

Zpracovatel posudku se přiklání k názoru, že stanovení konečné varianty je obtížné a dále je nutno přihlídnout i k dalším vlivům (např. vlivy na obyvatele). Z tohoto pohledu doporučuje pro návrh konečných variant následující řešení:

V 1. úseku doporučit k realizaci varianty 1F, 1E a 1B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

Ve 2. úseku doporučit varianty 2A a 2D jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

Ve 3. úseku doporučit varianty 3C a 3B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

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

Předkládaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek.

Přeshraniční vlivy posuzovaný záměr negeneruje.

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

VII. NÁVRH STANOVISKA

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. *Název záměru*

Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70 s S11,5/80.

Délka posuzovaného úseku je cca 15,49 – 16,10 km dle zvolené kombinace variant (na stávající silnici 15,7 km).

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

kraj: Jihočeský

obce: Tábor, Surovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov, Dolní Hořice

katastrální území: Měšice u Tábora, Zárybnická Lhota, Surovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov u Tábora, Záhostice, Dolní Hořice, Kladruby, Lejčkov, Pořín, Prasetín

4. *Obchodní firma oznamovatele*

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. *IČ oznamovatele*

65 99 33 90

6. *Sídlo (bydliště) oznamovatele*

Na Pankráci 546/56

Praha 4, 145 05

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: 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.

Předloženo: duben 2007

2. Dokumentace (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: 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.

Předloženo: září 2007

3. Posudek (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Vladimír Ludvík, autorizace č.: 5278/850/OPV/93

Předloženo: 19.09.2008

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 dubnu 2007.

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 16.05.2007 vydáním Závěru zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem:

Na základě provedeného zjišťovacího řízení podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel Krajský úřad Jihočeský kraj jako příslušný orgán podle § 22 zákona k závěru, že záměr „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ bude posuzován podle zákona.

Dokumentace byla příslušnému správnímu úřadu předložena v září 2007.

Zpracovatel posudku byl stanoven dne: 16.06.2008

Poslední vyjádření zpracovatel dokumentace obdržel: 20.06.2008

Vyhotovený posudek byl předložen dne: 19.09.2008.

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:

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

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 a významnosti*

Předkládaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek.

Přeshraniční vlivy posuzovaný záměr negeneruje.

Z hlediska velikosti zasaženého území je možné posuzovaný záměr hodnotit jako záměr 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 je jednoznačně projevívá 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 příslušného 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 č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, převzato z technické studie „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina, zpracovatel společnost Grebner spol. s.r.o.. 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: km 0,0 – 4,34 (až 4,50) dle varianty
obchvat Zárybničné Lhoty

Navrhované varianty

Varianta 1A odbočuje za křižovatkou s dálnicí D3 doprava do lesního komplexu a v mírném odstupu od chatové oblasti křížuje údolí Stříbrného potoka, prochází zemědělskou zástavbou, která patří do katastru obce Turovec, křížuje 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 patřící 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%.

Modifikací varianty 1B vznikla varianta 1E, která úpravou tečnového polygonu a velikostí poloměrů snižuje podíl části 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%.

Uplatněním požadavku na odsazení varianty 1 C za poslední budovu na severní okraji Zárýbničné Lhoty vznikla varianta 1D. 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 Zárýbničné 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%.

Pro dosažení minimálního zásahu do údolní nivy a v ní meandrujícího potoka byla vytvořena varianta 1F, 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 Zárýbničné 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 eventuálně 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: km 0,0 – 7,65 (až 8,03) dle varianty
obchvat Chýnova a Kladrub

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 úrovnovou na vysokém náspu. 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 púlí 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: km 0,0 - 3,54 (až 3,57) dle varianty obchvat Lejčkova

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 přímku 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. Obec Lejčkov však s trasou zásadně nesouhlasí. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%.

Varianta 3B je variantou, která vyšla z projednávání územního plánu jako nejvíce akceptovaná. Navazuje na stávající trasu v oblouku daleko pod obcí, prochází na náspu okrajem údolní nivy, krátkým zářezem zasahujícím do oplocení zahrady na jižním okraji Lejčkova, dalším náspem 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 další 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 zakres bezejmenného potoka značně liší.). Západní napojení obce následuje krátce za místem, kde se nová trasa odchyluje 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 zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu a je součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz podmínky návrhu stanoviska).

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí budou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci záměru realizace stavby uvedeny v podmínkách souhlasného stanoviska v kap. III. 6.

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

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

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.

Konečný výběr varianty ze tří možností (1F, 1E, 1B), která bude realizována, lze postavit na jiných kriteriích, než je vliv realizace stavby na životní prostředí. Předpokladem je ovšem dodržení podmínek souhlasného stanoviska.

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

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.

Konečný výběr, zda bude realizována varianta 2A nebo 2D, lze postavit na jiných kriteriích, než je vliv realizace stavby na životní prostředí. Předpokladem je ovšem dodržení navržených podmínek souhlasného stanoviska.

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

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 považuje se za nevhodnou. Konečný výběr, zda bude realizována varianta 3C nebo 3B, lze postavit na jiných kriteriích, než je vliv realizace stavby na životní prostředí. Předpokladem je ovšem dodržení navržených podmínek souhlasného stanoviska.

Stanovení konečné varianty je obtížné a dále je nutno dát důraz na primární snížení jen obtížně kompenzovatelných vlivů na obyvatele. Z tohoto pohledu je doporučeno pro návrh konečných variant následující řešení:

V 1. úseku doporučit k realizaci varianty 1F, 1E a 1B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

Ve 2. úseku doporučit varianty 2A a 2D jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

Ve 3. úseku doporučit varianty 3C a 3B jako srovnatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Vyjádření veřejnosti

– nejsou

Vyjádření územních samosprávních celků:

nejsou

Vyjádření dotčených správních úřadů:

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

- za nejvhodnější považuje varianty 1E, 1B, a 2D, nejméně přijatelná je varianta 2A
- při volbě jakékoli varianty klade podmínku zachování stávajících nebo vybudování nových přístupů na lesní pozemky

Vypořádáno, stanoveny podmínky.

ČIŽP, Oblastní inspektorát České Budějovice

- v případě využití výkopového materiálu na jiné stavbě lze s výkopovou zeminou, hlušinou a kameny nakládat pouze v režimu odpadů a tedy musí být dodrženy zásady dle vyhlášky č. 294/2005 Sb.
- v případě jakéhokoliv zásahu do VKP je před započítáním prací k této činnosti nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody a krajiny. K případnému kácení dřevin rostoucích mimo les je nutno dodržet ust. § 8 zákona o ochraně přírody a krajiny
- předložená dokumentace neřeší odvádění dešťových vod z posuzovaného úseku výstavby silnice I/19

Vypořádáno, stanoveny podmínky.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích

- nemá zásadní připomínky

bez nutnosti vypořádání

Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí

- z hlediska ochrany přírody a krajiny upřednostňuje varianty 1E, případně 1B, 2A a 3B
- z hlediska ZPF doporučuje varianty s nejnižším záborem ZPF
- z hlediska vodního hospodářství se přiklání k variantě 1B, 2D a 3C
- z hlediska ochrany prostředí nemá žádné zásadní připomínky

- z hlediska lesního hospodářství preferuje v 1. úseku variantu 1B, případně 1E, v 2. úseku variantu 2C, případně 2D, ve 3. úseku variantu 3C

Vypořádáno

Vyjádření k posudku: - bude zpracováno 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, dokumentace, posudku a veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných vydává ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21, zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, v souladu s § 10 odst. 1 cit. zákona z hlediska vlivů na životní prostředí

souhlasné stanovisko

k záměru:

**„Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“
ve variantě**

- v 1. úseku 1F, 1E a 1B - konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí,
- ve 2. úseku 2A a 2D - konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí,
- ve 3. úseku 3C a 3B - konečný výběr provést na základě jiných kritérií než životního prostředí.

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace stavby, zkušebního a trvalého provozu a zahrnutý jako podmínky návazných správních řízení.

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 případě výběru varianty 1B v prvním úseku dopracovat technické podklady pro tuto variantu (mostní objekty, zábory).
4. V případě výběru varianty 2A ve druhém úseku vyřešit situaci týkající se nemovitosti v km cca 4,4 (vykoupení nemovitosti a pozemku)
5. V případě výběru varianty 2D ve druhém úseku vyřešit situaci týkající se nemovitosti v km cca 5,55 (vykoupení nemovitosti a pozemku)
6. 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
7. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace zachovat přiměřenou prostupnost krajiny, tj. zachovat stávající, resp. vybudovat nové přístupy na pozemky.

8. 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
9. 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.
10. 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.
11. V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění.
12. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy pro kombinaci vybraných variant. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
13. Zpracovat bilanci skřívky 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.
14. 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. Hydrogeologické posouzení zpracované v rámci dokumentace EIA identifikovalo následující problémové úseky:
 - Podstatné ovlivnění vydatnosti a nutnost zajištění náhradního zdroje je očekáváno u neidentifikovaných pramenných 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 Zárybnické 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 Zárybnické Lhoty při variantě 1F, v chatové oblasti na západním okraji Zárybnické 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.
15. 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.
 16. 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.
 17. Zvláštní pozornost věnovat rybníku Hlíňák (km cca 4,1 – 4,3 ve 2. úseku pro všechny varianty), který je funkčním rozmnožištěm žab druhu skokan zelený. Dešťové vody ze silnice odvádět do potoka až pod hrázi tohoto rybníka.
 18. 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.
 19. 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.
 20. Po stanovení detailního charakteru záměru v rámci technické dokumentace zpracovat vyhodnocení vlivů na významné krajinné prvky (VKP) a získat souhlas k zásahu do VKP.
 21. 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.
 22. 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 propoustek.
 23. 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.
 24. 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.
 25. 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).

26. 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.
27. 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.
28. Zpracovat seznam kácené zeleně a do projektu vegetačních úprav zpracovat řešení náhradních výsadeb.
29. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
30. 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.
31. Zajistit přístup na pozemky v okolí silnice I/19.
32. Zajistit v dostatečném předstihu provedení průzkumných archeologických prací v trase vybraných variant (letecké snímkování, povrchové sběry, geofyzikální měření apod). V případě potvrzení nálezů archeologických památek v trase silnice I/19 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.
33. 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.
34. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
35. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
36. 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 přemisťovaných 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 stavenišť s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze stavenišť. 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

37. 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 stavenišť (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
38. 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 stavenišť a únikem ropných látek ze stavebních mechanismů.
39. Zařízení stavenišť 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).
40. Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby (případné stížnosti na hluchost, prašnost apod.)
41. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
42. Předpokládaný přebytek výkopového materiálu přednostně nabídnout k využití na jiných stavbách.
43. 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.
44. V rámci žádosti o kolaudaci předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění.
45. Smluvně zajistit využití, eventuálně zneškodnění odpadů pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti.
46. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
47. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze stavenišť na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na stavenišť.
48. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
49. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
50. Zamezit odtoku splavenin ze stavenišť přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jímkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.

51. 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 stavenišť. 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.
52. 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.
53. 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.
54. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
55. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
56. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
57. 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.
58. 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.
59. Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště

Opatření pro fázi vlastního provozu

60. 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.
61. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
62. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové sole s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
63. 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.
64. 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: 19.09.2008

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

RNDr. Vladimír Ludvík

Bydliště: Šafaříkova 484, 500 02 Hradec Králové

Pracoviště: 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 podle §19 a §24 zák. č.100/2001 Sb. č. 46170/ENV/06 na základě osvědčení odborné způsobilosti č. 5278/850/OPV/93.

Ing. Michal Plodek – vlivy hluku a imisí

RNDr. Jiří Veselý – autorizace pro hodnocení podle §67 zák. č. 114/1992 Sb. č.

OEKI/1595/05 a podle §45i zák. č. 114/1992 Sb. č. 630/709/05

– vlivy na živočichy a na rostliny, na ekosystémy, vlivy na krajinu

VIII. Přílohy

Kopie vyjádření k dokumentaci



LESY ČESKÉ REPUBLIKY, s.p.

Lesní správa Tábor, Zavadilská 2095, 390 02 Tábor

KUIJCP0008ZOB

121A

(10) JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	Č. R. 170
Dodato: 05-06-2008	sp.zn.
Číslo j.: 2426/942/2007/24	
Příloha:	

váš dopis zní:
ze dne:
jednotné číslo

Jednotné číslo: 631/2008/197/84/312.4
PID: 631/2008
vyřizuje: Branšovský F.
tel: +420 381 281 253
gem: +420 724 524 521
fax: +420 381 281 776
e-mail: ls197@lesy.cz

datum: 3.6.2008

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

Věc : Vyjádření organizace s právem hospodařit s pozemky ve vlastnictví ČR a z titulu OLH k dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí podle přílohy č.4 zákona č. 10/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů - Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

Lesy České republiky, s.p., Hradec Králové, prostřednictvím LS Tábor, jako organizace s právem hospodařit s pozemky ve vlastnictví České republiky a z titulu funkce odborného lesního hospodáře k PUPFL, vydávají toto vyjádření k dokumentaci pro plánovanou přestavbu trasy **Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina:**

- 1. Obchvat Zárybnické Lhoty** – z hlediska lesnického hospodaření jsou pro nás nejpříjatelnější varianty 1E a 1B. Při jejich realizaci dojde k rozdělení jednoho lesního komplexu - zařazený do kategorie hospodářský les - na dva poměrně velké celky s možností na nich řádně hospodařit. V případě severních variant naopak dojde k roztržení lesního komplexu na množství malých celků, kde by možnost řádného lesnického hospodaření byla velice obtížná. Dále by došlo k narušení lesní dopravní sítě, které by znamenalo zvýšení nákladů k zajištění zpřístupnění lesních porostů investorem stavby.
- 2. Obchvat Kladrub** – varianta 2A je pro nás nejméně přijatelná z hlediska velkého záboru PUPFL a narušení stability oddělené části lesa. Z hlediska lesnického hospodaření je nejpříjatelnější některá z jižních variant, nejlépe 2D.

Při volbě jakékoliv varianty výstavby trasy silnice I/19 si klademe podmínku zachování stávajících, nebo vybudování nových, přístupů na lesní pozemky.

Za Lesy České republiky, s.p.

Ing. Tomáš Foit
Lesní správce

LESY ČESKÉ REPUBLIKY s.p.
lesní správa
Tábor

IČ: 42196491, DIČ: CZ42196451, Bankovní spojení: KB Hradec Králové, č.účet: 26300-511/0100
Podnik zapsán v OR u KS v Hradci Králové, oddíl A XII, vložka 540





ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



KUJCP000A3UZ

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

JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	
Dodlo: 26-05-2008	1942
Číslo j.: 1942/2007/22	12
Příloha:	

váš dopis č.j.: KUJCK 9942/2007 OZZL/19-Lz
ze dne: 06.05.2008
naše č.j.: ČÍŽP/42/S/1/0809136.002/08/CJN
vyřizuje: Ing. Jitka Netřebová
tel.: 386 109 133
datum: 23.05.2008

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

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) - stanovisko ČÍŽP k dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“.

Dne 12.05.2008 byla oblastnímu inspektorátu ČÍŽP v Českých Budějovicích doručena dokumentace vlivů záměru „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ na životní prostředí, zpracovaná v rozsahu přílohy č. 4 k citovanému zákonu. Oznamovatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha. Předloženou dokumentací zpracovala společnost EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice. Záměr řeší výstavbu silnice v uvedeném úseku, která je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy.

Z hlediska odpadového hospodářství

V kapitole BIII/3 je nakládání s odpady rozděleno do dvou etap a to na odpady vznikající při fázi výstavby a odpady vznikající při vlastním provozu. Vzhledem k tomu, že zpracovatel předpokládá přebytek výkopového materiálu, který bude využíván na jiné stavbě nebo jako odpad odstraňován na skládce, nutno připomenout, že v případě využití při terénních úpravách této části silnice lze s touto komoditou nakládat jako s materiálem. V případě převozu na jiné místo (stavby) lze s výkopovou zemínou, hlušinou a kameny nakládat pouze v režimu odpadů a tedy musí být dodrženy zásady dle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny

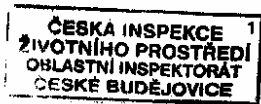
Trasa výstavby silnice prochází přes nivy potoků a potoky samotné, což jsou ze zákona významné krajinné prvky (VKP). V případě jakéhokoliv zásahu do VKP je před započítím prací k této činnosti nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody a krajiny. K případnému kácení dřevin rostoucích mimo les je nutno dodržet ust. § 8 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Z hlediska ochrany vod

Předložená dokumentace neřeší odvádění dešťových vod z posuzovaného úseku výstavby silnice.

Stanovisko

ČIŽP nemá k předložené dokumentaci připomínek za předpokladu zohlednění výše uvedených jednotlivých stanovisek.



Ing. Jiří Rypáček
ředitel oblastního inspektorátu

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích

Na Sadech 25 - PSČ 370 71 - poštovní schránka 86

VYPRAVENO DNE



- 4 -06- 2008

KUJCP00090CF

(10) JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	K.R.
Došlo: 05-06-2008	sp.zp.
Číslo l.:	
Příloha:	

Krajský úřad-Jihočeský kraj
odbor životního prostředí
zemědělství a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2
České Budějovice

370 76

Váš dopis značky / ze dne

Naše značka

Vyřizuje/Linka

Tábor

KUJCK 9942/2007 OZZL/19

3126/08/HOK.TA

Kohout/424

13.5.2008


6.5.2008

Věc: Posuzování vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. – žádost o vyjádření k dokumentaci záměru zafazčeného do kategorie II – „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“

Na základě Vaší žádosti doručené dne 9.5.2008 posoudila Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích (dále jen KHS Jč kraje) dokumentaci záměru výstavby „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“. Dokumentaci předložilo Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, IČ 65993390. Po podrobném prostudování předložené dokumentace vydává KHS Jč kraje toto vyjádření:

Z hlediska zájmů chráněných orgány veřejného zdraví nejsou k předložené dokumentaci záměru výstavby „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ zásadní připomínky. Dokumentace záměru řeší mj. hlukovou zátěž z dopravy na komunikaci I/19 pro navržené varianty řešení dopravních závad – obchvat Zárybnická Lhoty, obchvat Kladrub, obchvat Lejškova a invariantně obchvat Chýnova a v problémových místech navrhuje nezbytná protihluková opatření. Současně dokumentace záměru požaduje v úrovni projektových dokumentací pro územní a stavební řízení zpracování aktualizovaných hlukových studií pro vybranou kombinaci variant řešení včetně návrhu stavebního řešení protihlukových opatření.

Krajská hygienická stanice
Jihočeského kraje (42)
se sídlem v Č. Budějovicích
Na Sadech 25
370 71 České Budějovice


Mgr. Pavel Kohout
referent státní správy
oddělení HOK KHS

KHS Jč kraje se sídlem v Č. Budějovicích
telefon: 387 712 111
fax: 387 712 349
e-mail: khsch@khsch.cz
web: www.khsch.cz

Územní pracoviště Tábor
Palackého 350, PSČ 390 01
telefon: 387 712 410
fax: 387 712 400
e-mail: ta@khsch.cz

IČO: 71009345

BANKOVNÍ SPOJENÍ
ČNB České Budějovice
č. ú.: 3425231/0710



MĚSTSKÝ ÚŘAD TÁBOR
 se sídlem • Žižkovo náměstí 3
 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@zmu.tabor.cz
 www.tabor.cz

(10) JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	č.R. 13720
Dotloc: 09-06-2008	sp.zn. 262
Číslo j.:	
Příloha:	



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



VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE
 KUJCK 9942/2007 OZZL/19 - Lz

NAŠE ZNAČKA
 S-META 28996/2008
 OŽP/Maš

VYŘIZUJE
 Horatlík, Kanová,
 Fířtová, Koubková,
 Múhlová, Zelinka

TÁBOR
 2008-06-04

Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina

Ochrana přírody a krajiny

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), konstatujeme k předložené dokumentaci EIA k záměru „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ následující. Souhlasíme s navrženým opatřením vypracovat migrační studii zvěře v celém úseku silnice I/19, mostní objekty stavebně řešit dle citovaných metodik AOPK ČR a zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa. Z hlediska vhodnosti jednotlivých variant z pohledu chráněných „zákonem“ upřednostňujeme varianty 1E, případně 1B, 2A a 3B.

Zemědělský půdní fond (ZPF)

MěÚ Tábor, odbor životního prostředí, jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) sděluje v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění (dále též „zákon“) k předložené dokumentaci záměru „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ – obchvaty Zárybnické Lhoty, Kladrub a Lejčkova následující:

Ve všech variantách tabulkově vyhodnocených v kapitole B. II 1. Půda je ve značné míře dotčen trvalým či dočasným zábořem zemědělský půdní fond. U jednotlivých obchvatů - Zárybnické Lhoty, Kladrub i Lejčkova doporučujeme v souladu se zákonem varianty s co nejnižším zábořem ZPF.

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 a zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů Vám sdělujeme následující:

- v dokumentaci ELA je navrženo dokumentování jímacích objektů do stanovené vzdálenosti (100-200m) včetně posouzení kvalitativního i kvantitativního ovlivnění zdrojů sloužících zejména pro individuální zásobování vodou, neboť ve všech lokalitách se předpokládá, že by mohlo krátkodobě dojít ke zhoršení zejména kvality vody; u zdroje pro č.p. 1 v Záhosticích se uvažuje případně i s náhradním jímacím objektem a v lokalitě Kladruby (úsek 6,18-6,85) s prohloubením jímacích objektů nebo náhradními jímacími objekty
- u ostatních jímacích objektů je navrženo rovněž posouzení kvalitativního i kvantitativního ovlivnění s tím, že v infiltrační oblasti DB-6 a DB-7 bude zabráněno vsaku splachových vod z komunikace do horninového prostředí
- trasa varianty 2A protíná II.OP (vnitřní a vnější) Rutice ostatní varianty jsou vedeny po okraji OP Rutice jeho vnější části

Z hlediska zájmů chráněných na úseku vodního hospodářství by vodoprávní úřad preferoval varianty, které z hlediska hydrogeologického vycházejí jako nejvhodnější s tím, že v 1. úseku by se přikláněl k variantě 1B; ve 2. úseku by preferoval variantu 2D a ve 3. úseku variantu 3C.

Ochrana prostředí

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší nemáme k předloženému záměru výstavby silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina žádné zásadní připomínky. Doporučujeme však, při výběru optimálního vedení trasy silnice, zvolit vždy tu variantu, která bude vedena v co největší vzdálenosti od zastavěných území obcí i od rekreačních objektů. Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 185/2002 Sb. o odpadech nemáme k předmetnému záměru výstavby silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina žádných připomínek.

Lesní hospodářství

MěÚ Tábor jako orgán státní správy lesů (dále jen SSL) sděluje k předložené dokumentaci záměru „Silnice I/19 Tábor – hranice kraje Vysočina“ následující:

- 1.) **Obchvat Zárybničné Lhoty** - V dokumentaci je v textové části, v kapitolách C.II.6 a D.I.8 mimo jiné uvedeno, že jižní varianty obchvatu zasahují do lesů zvláštního určení, nacházejících se na levém břehu Stříbrného potoka a na obou březích Chotovinského potoka. Podle údajů platných lesních hospodářských osnov a lesních hospodářských plánů, které má orgán státní správy lesů k dispozici se však v dané lokalitě žádné lesní porosty, zařazené do kategorie lesů zvláštního určení nevyskytují. Ani podle mapové přílohy předložené dokumentace označené jako G.3.1, se v trasách jižních variant nenacházejí žádné lesy zvláštního určení. Lesní porosty rostoucí na krátkých strmých svazích podél výše uvedených toků mají zcela jistě zvýšenou půdoochrannou funkci, kterou je třeba brát v potaz, nicméně podle platných právních předpisů se jedná o lesy hospodářské.

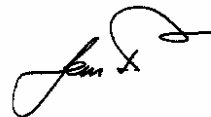
Dále je v dokumentaci uvedeno, že jižní trasy procházejí lokalitami se zvýšeným rizikem větrných polomů a jejich případná realizace by toto riziko ještě zvýšila. Orgán SSL souhlasí s tím, že realizace této liniové stavby by zvýšila nebezpečí ohrožení dotčených lesních porostů větrným polomem, a to v kterékoliv variantě. Považujeme však zároveň za nezbytné upozornit na skutečnost, že největší škody způsobené vichřicí Emma ve správním obvodu MěÚ Tábor,

vznikly v letošním roce právě na pozemcích, kudy by měly být vedeny severní varianty obchvatu Zárybnické Lhoty.

Z porovnání rozsahu záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa je zřejmé, že rozdíly mezi jednotlivými variantami nejsou nijak velké. Případná realizace některé ze severních variant by však stávající lesní pozemky rozdělila na daleko menší části, na nichž by řádné lesnické hospodaření bylo poměrně obtížné. Jižní varianty sice rovněž rozdělí stávající lesní komplexy, nicméně jednotlivé části budou podstatně větší a umožní tak řádné lesnické hospodaření. Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem preferuje orgán SSL v případě obchvatu Zárybnické Lhoty jižní varianty 1B případně 1E.

- 2.) **Obchvat Kladrub** – Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) v platném znění, preferuje orgán SSL v tomto případě některou z jižních variant (2C příp. 2D), neboť představují ve srovnání s variantou 2 A daleko menší zásah do lesních porostů.
- 3.) **Obchvat Lejčkova** – V tomto případě je předpokládán zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa u všech tří variant minimální. Z pohledu minimalizace záboru lesních pozemků se jako nejvhodnější trasa jeví varianta 3A. Avšak s ohledem na negativní vlivy této varianty na životní prostředí obyvatel a případný rozvoj obce Lejčkov, považuje orgán SSL za nejvhodnější variantu 3C.

MĚSTSKÝ ÚŘAD TÁBOR
odbor životního prostředí
PSČ 390 02 (t)



Ing. Jan Fišer
vedoucí odboru životního prostředí