



KRAJSKÝ ÚŘAD – JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

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

V Českých Budějovicích dne 17. července 2009
Čj.: KUJCK 30892/2007 OZZL/52-Lz
Vyřizuje: Ing. Láznička

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

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

I. Identifikační údaje

Název záměru: Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov

Kapacita záměru: Cílem záměru je výstavba - přeložka silnice I. třídy I/23 v úseku Jindřichův Hradec – Dráčov. Jde o silnici I. třídy v v kategorii S 9,5/80. Délka posuzovaného úseku je cca 20,7 km odchylkami dle variant. Byly navrženy tyto varianty: varianta A – jih (20,77 km), varianta A – sever (20,64 km), varianta B (20,66 km).

Umístění záměru:

kraj: Jihočeský

město / obec: Řípec, Doňov, Újezdec, Záhoří, Pleše, Kardašova Řečice, Pluhův Žďár, Velký Ratmírov, Jindřichův Hradec

kat. území: Řípec, Doňov, Újezdec u Kardašovy Řečice, Záhoří, Pleše, Kardašova Řečice, Plasná, Mnich u Kardašovy Řečice, Velký Ratmírov, Jindřichův Hradec

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 65993390

Sídlo oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Zpracovatel oznámení: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993

II. Průběh posuzování

1. Oznámení:

Oznámení dle § 6 zákona vypracované oprávněnou osobou, RNDr. Vojtěchem Vyhnálkem CSc. bylo předloženo Krajskému úřadu – Jihočeský kraj, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví (dále jen „krajský úřad“) 1.2.2008. Závěr zjišťovacího řízení byl vydán dne 14.3.2008.

2. Dokumentace:

Dokumentace dle § 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu dle přílohy č. 4 vypracovaná oprávněnou osobou, RNDr. Vojtěchem Vyhnálkem CSc., byla předložena krajskému úřadu dne 24.2.2009 a zveřejněna na úřední desce dne 5.3.2009. K dokumentaci se ve stanoveném termínu vyjádřilo 5 subjektů.

3. Posudek:

Dopisem Krajského úřadu - Jihočeský kraj č.j. KUJCK 30892/2007 OZZL/39-Lz ze dne 25. dubna 2009 byl zpracováním posudku pověřen Dr. Ing. Roman Kovář (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 12060/1834/OPVŽP/01). Posudek byl předložen krajskému úřadu dne 28.5.2009. Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučil krajskému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených ve stanovisku.

4. Veřejné projednání:

K dokumentaci ani k posudku neobdržel krajský úřad žádné nesouhlasné vyjádření, proto s odvoláním na § 9 odst. 9 zákona nebylo veřejné projednání dokumentace a posudku svoláno.

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

Záměr „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“ naplňuje dikci bodu 9.1 (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy) kategorie II, přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení, dokumentace i posudek byly zveřejněny a předloženy dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům. K oznámení, dokumentaci ani k posudku vlivů záměru na životní prostředí nebyla kromě vyjádření dotčených správních úřadů obdržena vyjádření veřejnosti ani občanských sdružení a obecně prospěšných společností ve smyslu § 23 odst. 9 zákona. Přehled obdržených vyjádření je patrný z bodu 5. v kapitole III. Hodnocení záměru tohoto stanoviska. Všechny obdržené připomínky byly zohledněny v rámci zpracování posudku a při formulaci tohoto stanoviska.

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

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

Vyjádření územních samosprávních celků nebyla uplatněna.

Vyjádření dotčených správních úřadů k oznámení:

- Krajská hygienická stanice, č.j. 1045/08/HOK.JH, ze dne 4.3.2008
- Česká inspekce životního prostředí, č.j. ČIŽP/42/S1/0802887.002/08/CPF, ze dne 22.2.2008

Vyjádření dotčených správních úřadů k dokumentaci:

- ČIŽP oblastní inspektorát České Budějovice, č.j. ČIŽP/42/IPP/0802887.001/09/CJN, ze dne 23.3.2009
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje, č.j. 1045/08/HOK.JH, ze dne 31.3.2009
- Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, č.j. KUJCK 7055/2009/OREG/1, ze dne 16.3.2009
- Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, č.j. KUJCK 30892/2007 OZZL/Bř-S, ze dne 12.3.2009
- Městský úřad Jindřichův Hradec, č.j. OŽP 11825/09-HR, ze dne 6.4.2009

Vyjádření obdržena k posudku:

- ČIŽP oblastní inspektorát České Budějovice, č.j. ČIŽP/42/IPP/0802887.005/09/CFK, ze dne 19.6.2009 – bez připomínek
- Městský úřad Jindřichův Hradec, č.j. OŽP 32020/09-HR, ze dne 16.6.2009 - bez připomínek

III. Hodnocení záměru

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

Přeshraniční vlivy posuzovaný záměr negeneruje. Z hlediska velikosti dotčeného území a populace je možné posuzovaný záměr hodnotit jako záměr středního rozsahu. Vzhledem ke skutečnosti, že posuzovaný záměr představuje rekonstrukci a výstavbu přeložky stávající silnice, která zde dlouhodobě funguje, je velikost a významnost vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatel poměrně nízká. Realizace záměru v doporučené variantě A (severní podvarianta), která je v souladu se schváleným územním plánem, vyvolá následující vlivy na životní prostředí:

Oblast působení vlivů	fáze záměru	velikost	významnost
Narušení faktorů pohody	provoz	lokální	pozitivní
Zhoršení kvality ovzduší	provoz	lokální	pozitivní
Vlivy na hlukovou situaci	provoz	lokální	pozitivní
Zábor ZPF	provoz + výstavba	lokální	akceptovatelný
Zábor PUPFL	provoz + výstavba	lokální	akceptovatelný
Projevy eroze a zhutnění půdy	výstavba	lokální	zanedbatelný
Vliv na organizaci obhospodařování ZPF	výstavba	územně lokální	zanedbatelný
Čistota půdy	výstavba	územně lokální	zanedbatelný
Skládkování a produkce odpadů	výstavba	lokální	zanedbatelný
Vlivy na flóru	provoz + výstavba	lokální	zanedbatelný
Vlivy na faunu	provoz + výstavba	lokální	zanedbatelný
Vlivy na ekosystémy	provoz + výstavba	lokální	zanedbatelný
Vlivy na územní systém ekologické stability	provoz + výstavba	lokální	akceptovatelný
Vlivy na lesy	provoz + výstavba	lokální	akceptovatelný
Vlivy na dřeviny rostoucí mimo les	provoz + výstavba	lokální	akceptovatelný
Kvantitativní vlivy na povrchovou vodu	provoz + výstavba	územně lokální	zanedbatelný
Kvantitativní vlivy na podzemní vody	výstavba	územně lokální	zanedbatelný
Vlivy na hmotný majetek	výstavba	územně lokální	akceptovatelný
Vlivy na dopravní obslužnost území	provoz	lokální	pozitivní

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

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

Předkládaný záměr představuje standardní technické řešení, odpovídající současnému trendu.

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

Posuzovaný investiční záměr byl předložen ve dvou variantách: A a B, přičemž varianta A dále ve dvou podvariantách: severní a jižní.

Varianta A s podvariantou jižního obchvatu Děbolína

Je zpočátku veden v trase původní silnice, v km 2,0 – 4,7 obchází Doňov severovýchodně, v úseku 4,7 – 6,0 přechází násypem železniční trať, v km 4,7 – 6,6 se vrací do trasy původní komunikace, v km 6,6 – 8,2 obchází Pleše severovýchodním směrem, v úseku 8,2 – 9,0 se opět vrací do trasy původní komunikace, v km 9,0 – 11,9 obchází Kardašovu Řečici po jihozápadním okraji, v úseku 11,9 – 13,0 přechází v násypu železniční trať, úsek 13,0 – 17,6 je opět navržen v trase původní komunikace, kromě severního odchýlení násypu přes železniční trať v km 15,6 – 16,2, v km 17,6 – 20,2 obchází Děbolín jižním směrem (podvarianta A-jih) a v konečném úseku se vrací do původní trasy komunikace. Bylo navrženo vybudovat protihlukové clony: v km cca 10,5 – 10,6 výšky cca 4 m vpravo

v km cca 10,7 – 10,75 výšky cca 2 m vpravo
v km cca 10,55 – 10,6 výšky cca 2,5 m vlevo
v km cca 10,6 – 10,7 výšky cca 2 m vlevo.

Varianta A s podvariantou severního obchvatu Děbolína

Celý úsek 17,3 – 19,5 severního obchvatu je navržen v úrovni terénu, v mělkých zářezech a násypch do 2,0 m, kromě přechodu Děbolínského potoka km 19,1 – 19,3 v násypu až 5 m vysokém. Zemní práce budou prováděny nad hladinou podzemní vody. Přímo v km 18,98 je situována domovní studna u č.p. 50 Děbolín, která bude výstavbou zlikvidována pravděpodobně stejně jako uvedený obytný objekt. Studnu je potřeba zlikvidovat odborně. V úseku 19,0 – 18,5 prochází trasa infiltračním územím studní v objektech u železniční zastávky Děbolín. Bylo navrženo přeložit směrové vedení biokoridoru v km cca 19,0 – 19,2 na k.ú. Děbolín, pod silnicí podél Děbolínského potoka a vybudovat protihlukové clony:

v km cca 10,5 – 10,6 výšky cca 4 m vpravo
v km cca 10,7 – 10,75 výšky cca 2 m vpravo
v km cca 10,55 – 10,6 výšky cca 2,5 m vlevo
v km cca 10,6 – 10,7 výšky cca 2 m vlevo.

Varianta B (jižní obchvat Děbolína)

Počáteční úsek 0,0 – 5,5 je směrově veden totožně jako ve variantě A, liší se však výškově, v úseku 5,5 – 10,3 obchází Pleše po jižním okraji, od Kardašovy Řečice km 10 – 20,5 je trasa směrově vedena znovu téměř shodně s variantou A a liší se místy výškově. Bylo navrženo oddálit trasu od lesního porostu v km cca 6,8 (remíz) a v km 15,65 (lesní okraj), pokud je takové řešení technicky možné, přeložit navrhované biocentrum v místě dvou remízů v km cca 6,8 – 6,9 na k.ú. Pleše a vybudovat protihlukové clony:

v km cca 10,4 – 10,45 výšky max. 2,5 m vpravo
v km cca 10,55 – 10,65 výšky 2-4 m vpravo
v km cca 10,5 – 10,53 výšky cca 2 m vlevo.

Ve všech variantách preferovat v úseku km cca 0,0 – 0,2 rozšíření stávající silnice mimo lesní porosty, tj. vpravo ve směru staničení

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a zdraví obyvatelstva, vyplývající z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, byla navržena v dokumentaci a okomentována v Posudku, mimo jiné na základě doručených vyjádření dotčených územně samosprávných celků a dotčených správních úřadů.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí je záměr nejvhodnější realizovat ve **variantě A – severní podvariantě**. Záměr je nicméně možno realizovat i v ostatních variantách, tedy ve variantě A – jižní podvariantě a ve variantě B. Žádná z variant nevykazuje tak závažné vlivy na životní prostředí, aby musela být již v této fázi vyloučena.

5. Vypořádání vyjádření

V rámci zjišťovacího řízení Krajská hygienická stanice konstatovala, že předložené oznámení neobsahuje podklady k posouzení z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví. Z tohoto důvodu byla v rámci dokumentace zpracována akustická a rozptylová studie. Česká inspekce životního prostředí upozornila na chybějící údaje v oznámení týkající se ochrany vod, ochrany ovzduší (není rozptylová studie) a z hlediska ochrany přírody. V reakci na to je součástí dokumentace hydrogeologické posouzení, které se zabývá vlivem realizace záměru na podzemní vody. Problematika ochrany přírody je v dokumentaci doplněna o podrobný terénní průzkum lokalit z botanického a zoologického hlediska, doplněn byl krajinný ráz, lokální ÚSES, lesní porosty, významné krajinné prvky atd. v příslušných kapitolách. Navržená opatření jsou uvedena v souboru opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

5.1 Vypořádání vyjádření k dokumentaci

ČIŽP oblastní inspektorát České Budějovice, čj. ČIŽP/42//IPP/0802887.001/09/CJN, ze dne 23.3.2009

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje, čj. 1045/08/HOK.JH, ze dne 31.3.2009

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, čj. KUJCK 7055/2009/OREG/1, ze dne 16.3.2009

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, čj. KUJCK 30892/2007 OZZL/Bř-S, ze dne 12.3.2009

Městský úřad Jindřichův Hradec, čj. OŽP 11825/09-HR, ze dne 6.4.2009

Přípomínky k dokumentaci měly prakticky jen doporučující charakter, případně upozorňovaly na některé důležité skutečnosti. Nevyskytla se žádná připomínka, která by měla věcně negativní charakter a problematizovala výstupy dokumentace.

5.2 Vypořádání vyjádření k posudku

ČIŽP oblastní inspektorát České Budějovice, čj. ČIŽP/42//IPP/0802887.005/09/CFK, ze dne 19.6.2009 – bez připomínek

Městský úřad Jindřichův Hradec, čj. OŽP 32020/09-HR, ze dne 16.6.2009 - bez připomínek

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

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

vydává

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

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k záměru

„Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“

Podmínky souhlasného stanoviska:

Opatření pro fázi přípravných prací

1. Převzít trasu vybrané varianty přeložky silnice I/23 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/23.
3. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace zachovat přiměřenou prostupnost krajiny, tj. zachovat stávající, resp. vybudovat nové přístupy na pozemky.
4. Dle konečného výběru variant zapracovat do podmínek pro další správní řízení podmínky a opatření z kapitoly III. 3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí.
5. Upřesnit bilanci zemních prací pro kombinaci vybraných variant. Pro očekávaný přebytek výkopového materiálu zajistit přednostně jeho další využití na jiné stavbě, případně uložení na

odpovídající skládku. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití.

6. V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů.
7. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy pro kombinaci vybraných variant. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
8. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro vybranou variantu. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. 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.
13. V místech křížení malých vodních toků a terénních depresí, ať již jsou součástí systému ÚSES nebo nikoliv, navrhnout a realizovat rámové propustky v souladu s metodikou Toman a kol., 1995: Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR. Rámové propustky by měly být minimálně rozměrů 1x1 metr s pruhem suchého břehu podél toku alespoň po jedné straně, lépe po obou stranách. Jedná se o následující vodní toky:
 - umělý přivaděč vody ze Silničního rybníka do Záhorského rybníka - km cca 5,6
 - bezejmenný potok do Velkého řečického rybníka a jeho niva - km cca 12,6
 - Mnišský potok a jeho niva - km cca 16,0
 - Děbolínský potok a jeho niva (var. A – jih a var. B) - km cca 18,5 respektive (var. A – sever) km cca 19,2.
14. 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).
15. 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.
16. Zpracovat seznam kácené zeleně a do projektu vegetačních úprav zapracovat řešení náhradních výsadeb. V úsecích stávající silnice určených k rekultivaci zvážit hodnotu stromů doprovázejících rekultivovaný úsek a pokud hodnota dřevin je vysoká (zdravé vzrostlé stromy), pak stromy pokud možno ponechat a nekácet. Jedná se zejména o úsek z Kardašovy Řečice po odbočku do Mnichu (kolem km cca 12 navrhované přeložky) a o úsek od železniční trati u hráze Velkého řečického rybníka po les (km cca 12,5 – 13,0 navrhované přeložky).
17. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
18. Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru. Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek, pro výsadbu 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.

19. Zajistit v dostatečném předstihu provedení průzkumných archeologických prací v trase vybraných variant. V případě potvrzení nálezu archeologických památek v trase silnice I/19 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.
20. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
21. Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 - Vymezit plochy pro zařízení staveniště a plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES, 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. Přednostně využívat plochu staveniště přeložky, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, zejména v obytné zástavbě, vyloučit pojiždění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Pokud možno se vyhýbat obytné zástavbě.
 - 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

22. Při výstavbě postupovat v souladu s POV. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu. Pravidelnou kontrolou techniky i staveniště předcházet haváriím způsobeným únikem ropných látek. V případě úniku ropných látek na staveništi postupovat v souladu s havarijním řádem a sanace havárie svěřit odborné firmě. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků a průchodu lesními porosty. Dočasné zábory půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
23. 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).
24. 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.)
25. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
26. Vyřešit předpokládaný nedostatek výkopového materiálu smluvním dovozem z přebytku z jiné stavby. 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.
27. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
28. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveništi.
29. Zajistit pravidelné skrácení prašných ploch.

30. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
31. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jámkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
32. 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.
33. 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.
34. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
35. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
36. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
37. 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.
38. 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.
39. Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště.

Opatření pro fázi vlastního provozu

40. Po uvedení přeložky silnice I/23 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.
41. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
42. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové sole s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
43. 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.
44. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

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

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