

*Posudek na dokumentaci dle § 9
zákona 100/2001 Sb. o posuzování
vlivů na životní prostředí*

**silnice I/23
Jindřichův Hradec – Dráčov**



*Zadavatel: Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1982/2
370 76 České Budějovice*



Zakázka č.	21-04-09
------------	----------

POSUDEK
dle § 9 odst. 2 a přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů
na životní prostředí v platném znění

silnice I/23
Jindřichův Hradec – Dráčov

Zadavatel
Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1982/2
370 76 České Budějovice

Výtisk č.	1
Počet stran	73
Počet příloh	6
Datum dokončení	V/2009

POSUDEK

dle § 9 odst. 2 a přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
v platném znění

silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov

Oznamovatel:

**Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
145 05 Praha**

Zpracovatel Posudku:

**VIA service s.r.o.
Dědinská 29
161 00 Praha 6
Dr. Ing. Roman Kovář
Oprávněná osoba pro posuzování vlivů na
životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.
v platném znění (čj. 12060/1834/OPVŽP/01)**

Obsah

	Obsah	2
	Úvod	4
I.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
I.1.	Název záměru	6
I.2.	Kapacita (rozsah) záměru	6
I.3.	Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	6
I.4.	Obchodní firma oznamovatele	6
I.5.	IČ oznamovatele	6
I.6.	Sídlo (bydliště) oznamovatele	6
II.	POSOUZENÍ DOKUMENTACE	7
II.1.	Úplnost dokumentace	7
II.1.1.	Hodnocení úplnosti části A – Údaje o oznamovateli	8
II.1.2.	Hodnocení úplnosti části B – Údaje o záměru	8
II.1.3.	Hodnocení úplnosti části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	9
II.1.4.	Hodnocení úplnosti části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí	11
II.1.5.	Hodnocení úplnosti části E – Porovnání variant řešení záměru	13
II.1.6.	Hodnocení úplnosti části F - Závěr	13
II.1.7.	Hodnocení úplnosti části G – Shrnutí netechnického charakteru	14
II.1.8.	Hodnocení úplnosti části H - Přílohy	14
II.1.9.	Hodnocení úplnosti podkladových materiálů	14
II.1.10.	Hodnocení úplnosti vypořádání připomínek vznesených k Oznámení	15
II.1.11.	Shrnutí hodnocení úplnosti dokumentace	15
II.2.	Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	15
II.2.1.	Hodnocení správnosti části A – Údaje o oznamovateli	16
II.2.2.	Hodnocení správnosti údajů v části B – Údaje o záměru, B.I. Základní údaje	16
II.2.3.	Hodnocení správnosti údajů v části B – Údaje o záměru, B.II. Údaje o vstupech	17
II.2.4.	Hodnocení správnosti údajů v části B – Údaje o záměru, B.III. Údaje o výstupech	19
II.2.5.	Hodnocení správnosti údajů v části C – Údaje o životním prostředí v dotčeném území	21
II.2.6.	Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti	29
II.2.7.	Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů	37
II.2.8.	Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a	37

	hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	
II.2.9.	Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	38
II.2.10.	Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	38
II.2.11.	Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace	39
II.2.12.	Hodnocení správnosti údajů v části E – Porovnání variant řešení záměru	40
II.2.13.	Hodnocení správnosti údajů v části F – Závěr	42
II.2.14.	Hodnocení správnosti údajů v části G – Shrnutí netechnického charakteru	42
II.2.15.	Hodnocení správnosti údajů v části H – Přílohy	43
II.2.16.	Shrnutí hodnocení správnosti údajů uvedených v dokumentaci	45
II.3.	Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	45
II.4.	Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	46
III.	POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ PROSTŘEDÍ	47
IV.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	48
V.	VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	54
	A) Vyjádření k Oznámení	54
	B) Vyjádření k Dokumentaci	55
	C) Shrnutí připomínek	57
VI.	CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	59
VII.	NÁVRH STANOVISKA	61
VII.1.	Identifikační údaje	61
VII.2.	Průběh posuzování	62
VII.3.	Hodnocení záměru	64
	Závěr	73

Úvod

Předmětem Posudku je Dokumentace hodnocení vlivů investičního záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“ na životní prostředí a lidské zdraví dle zákona 100/01 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Jelikož záměr naplňuje dikci kategorie II bodu 9.1. – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. Třídy (záměry neuvedené v kategorii I), přílohy č. 1 k zákonu, bylo zpracováno Oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3. Oznámení zpracovala společnost EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, odpovědný zástupce zpracovatele RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993, prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006. Oznámení je v textu datováno „červenec 2007“. Proběhlo zjišťovací řízení, v rámci kterého došla 2 vyjádření (Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje územní pracoviště Jindřichův Hradec, Česká inspekce životního prostředí oblastní inspektorát České Budějovice). Výsledkem zjišťovacího řízení bylo konstatování Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 14. března 2008, že: Záměr „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“ bude dále posuzován podle zákona č. 100/01 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v aktuálním znění.

Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle § 7 citovaného zákona dospěl příslušný úřad k závěru, že Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

- Dopracovat doplnění Dokumentace, jak je uvedeno v předloženém Oznámení, zejména akustickou studií
- V dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních

Dokumentaci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 4 zpracovala společnost EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, odpovědný zástupce zpracovatele RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993, prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006. Dokumentace je v textu datována „listopad 2008“. Ke zveřejněné Dokumentaci se ve stanoveném termínu vyjádřilo 5 subjektů. Předmětem Posudku je tato Dokumentace.

V zákonem stanovené lhůtě zadal Krajský úřad Jihočeského kraje zpracování Posudku dle § 9 výše uvedeného zákona, a to na podkladě smlouvy o dílo, kterou uzavřelo s Dr. Ing. Romanem Kovářem (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 12060/1834/OPVŽP/01). Posudek byl následně zpracován v rozsahu přílohy č. 5 výše uvedeného zákona. Součástí Posudku je také návrh stanoviska, který je zpracován dle přílohy č. 6 výše uvedeného zákona.

Strukturování textu Posudku vychází z přílohy č. 5 výše uvedeného zákona. Každá hodnotící kapitola Posudku je členěna na oddíl popisující způsob, jakým se Dokumentace vypořádává s danou kapitolou a dále oddíl komentující (hodnotící) způsob vypořádání.

Na závěr všech hlavních kapitol Posudku jsou tabulky, souhrnně hodnotící danou kapitolu. Pakliže se v kapitole vyskytly nějaké nedostatky (= skutečnosti které zpracovatel Posudku považoval za nedostatky) je připojeno subjektivní hodnocení závažnosti nedostatku. Toto hodnocení je prováděno se zřetelem na to, jak případný nedostatek ovlivnil výsledné posouzení vlivu záměru na životní prostředí resp. výběr dané varianty. Pro vyhodnocení nedostatku je použita následující stupnice:

- 1) zásadní – stupněm významnosti
– v systémovém přístupu
- 2) významný s dopadem na výsledný soud
- 3) nepříliš významný

4) formální

Hodnocení kladů Dokumentace nebylo kvantifikováno. Správné zpracování a presentace dat jsou považovány za samozřejmost.

Odkazy na jiné kapitoly Posudku jsou také vyznačeny kurzívou.

V rámci zpracování Posudku byly kontaktovány následující osoby, mající vztah (profesní či osobní) k záměru (seřazeno podle časové posloupnosti):

- 1) pracovník Krajského úřadu Jihočeského kraje mající na starosti agendu týkající se záměru
- 2) odpovědný pracovník Ředitelství silnic a dálnic ČR (= zástupce investora)

Na závěr posudku je provedeno shrnutí závažnosti případných negativních vlivů záměru po jednotlivých složkách životního prostředí. Použita je slovní hodnotící stupnice:

negativní (zásadně) > negativní (významně) > negativní > akceptovatelný > zanedbatelný > nulový, případně neidentifikovány.

II. Posouzení dokumentace

Při zpracování Posudku na Dokumentaci ve smyslu zákona č. 100/01 Sb. byla uplatněna následující základní hlediska:

- 1) Úplnost Dokumentace (formální i obsahová kompletnost a naplnění jednotlivých kapitol v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/01 Sb.)
- 2) Správnost údajů presentovaných v Dokumentaci, relevantnost použitých metod a hodnověrnost zdrojů.
- 3) Stanovení pořadí navržených variant resp. posouzení úplnosti sady navržených (možných) a posuzovaných variant.
- 4) Metodická správnost hodnocení vlivů investičního záměru na životní prostředí, soulad s legislativou, úplnost výčtu potenciálních negativních vlivů a korektnost ohodnocení jejich intenzity.
- 5) Zohlednění připomínek obdržných k Oznámení.
- 6) Soulad záměru s územním plánem.

II.1. Úplnost Dokumentace

Posuzovaná Dokumentace hodnocení vlivů investičního záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“ je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v aktuálním znění. Zpracovatelem Dokumentace je společnost EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, odpovědný zástupce zpracovatele RNDr. Vojtěch Vyhnanek CSc., držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993, prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006. Na Dokumentaci se dále podíleli:

Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Alexandra Riebertová, EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.
ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Praha
PhDr. Michal Bureš, Praha
RNDr. Marcel Homolka, Č. Budějovice
Doc. RNDr. Jaroslav Boháč, DrSc., Hluboká n.Vlt.
Mgr. Petr Král, Č. Budějovice

botanika, krajinný ráz, ÚSES
voda, půda, fauna – obratlovci
akustická studie, grafické přílohy
lesní porosty
kvalita ovzduší, rozptylová studie
kulturní památky a archeologie
geologie, hydrogeologie
fauna – bezobratlí
fauna - makrozoobentos

Text přepracované Dokumentace (bez příloh) sestává ze 129 číslovaných stran a je dělen do částí A až H. Součástí Dokumentace jsou následující přílohy Příloha č. 1 - Mapa širších vztahů, 1 : 500 000, Příloha č. 2 - Turistická mapa, 1 : 50 000, Příloha č. 3 - Vodohospodářská mapa, 1 : 50 000, Příloha č. 4 – Fotodokumentace, Příloha č. 5 - Kulturní památky a archeologické lokality, Příloha č. 6 - Zjišťovací řízení, Příloha č. 7 – Doklady a dále Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace je součástí přílohové části B. Přílohy (Příloha č. 7 Doklady) a Stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění je součástí přílohové části B. Přílohy (Příloha č. 7 Doklady).

Kapitola Posudku č. II.1. *Úplnost dokumentace* obsahuje posouzení kompletnosti resp. rozsahu presentovaných údajů a formálního naplnění požadavků vyplývajících z přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v aktuálním znění. Úplnost Dokumentace je posouzena po jejích jednotlivých částech. Dále je vyhodnoceno, jakým způsobem došlo v rámci zpracování Dokumentace k vypořádání připomínek vztahujících se k Oznámení záměru. V závěru je tabelární formou presentováno souhrnné hodnocení.

II.1.1. Hodnocení úplnosti části A – Údaje o oznamovateli

Dokumentace

- 1. Identifikace*
- 1.1 Obchodní firma*
- 1.2 Identifikační číslo*
- 1.3 Sídlo (bydliště)*
- 1.4 Oprávněný zástupce oznamovatele*

Posudek

Tato část Dokumentace obsahuje všechny náležitosti dané přílohou č.4.

II.1.2. Hodnocení úplnosti části B – Údaje o záměru

Dokumentace

Dokumentace obsahuje následující kapitoly:

I. Základní údaje

- 1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1*
- 2. Kapacita záměru*
- 3. Umístění záměru*
- 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry*
- 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jeho výběr, resp. odmítnutí*
- 6. Popis technického a technologického řešení záměru*
- 7. Předpokládané termíny realizace záměru*
- 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků*
- 9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat*

II. Údaje o vstupech

- 1. Půda*
- 2. Voda*
- 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje*
- 4. Nároky na dopravní infrastrukturu*

III. Údaje o výstupech

- 1. O vzduší*
- 2. Odpadní vody*
- 3. Odpady*
- 4. Hluk a vibrace*

Posudek

1) Formální členění Dokumentace v části B plně naplňuje požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v aktuálním znění.

2) V kapitole B.I. Základní údaje jsou v odpovídajícím rozsahu presentovány veškeré potřebné údaje. Jasně je vymezeno umístění záměru, je stručně charakterizována podstata záměru a jeho zdůvodnění. Jsou identifikovány jednotlivé zvažované varianty, tj. varianty A, B a C. Pro každou z variant je jasnou formou presentován popis technického a

technologického řešení záměru. V kapitole je presentován kompletní výčet dotčených územně samosprávných celků a Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.

3) Kapitola B.II. Údaje o vstupech je členěna na podkapitoly B.II.1. Půda, B.II.2. Voda, B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje a B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu. Jsou zde presentovány údaje o zábořech, chráněných územích a ochranných pásmech. Dokumentace konstatuje, 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. Pro jednotlivé varianty je kvantifikována potřeba materiálu pro výstavbu vozovky. Je uvedena orientační bilance zemních prací. Kapitola uvádí stávající intenzity automobilové dopravy z roku 2005, stejně tak jako očekávané intenzity automobilové dopravy pro rok 2020.

4) Kapitola B.III. Údaje o výstupech se člení na následující podkapitoly: B.III.1. O vzduší, B.III.2. Odpadní vody, B.III.3. Odpady a B.III.4. Hluk a vibrace. Kapitola identifikuje jednotlivé zdroje znečištění ovzduší a presentuje nejvýznamnější znečišťující látky spojené s provozem na nové komunikaci. Pro jednotlivé varianty je provedena emisní bilance zdroje, a to pro PM10, benzen a oxidy dusíku. Je provedena kvantifikace dešťových vod odtékajících z povrchu vozovky, a to dle jednotlivých dotčených povodí. Je presentován odborný odhad znečištění dešťových vod a to především s ohledem na zimní aplikaci rozmrazovacích směsí („solení“). Tabelární formou je presentován odhad odpadů, vznikajících během výstavby i provozu. Kapitola se dále odvolává na provedenou akustickou studii, která je součástí Dokumentace, jakožto příloha D. Je zmíněn vliv vibrací.

5) Kapitulu lze považovat za úplnou a nejsou k ní žádné výhrady.

II.1.3. Hodnocení úplnosti části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

Dokumentace

Dokumentace obsahuje následující kapitoly:

1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Kapitola již dále není členěna. Za nejzávažnější environmentální charakteristiky v dotčeném území ve vztahu k posuzované výstavbě přeložky silnice I/23 jsou Dokumentací považovány:

- průchod přeložky v blízkosti sídel, ovlivnění obyvatel hlukem a emisemi do ovzduší z dopravy na přeložce
- křížení biokoridorů, možné ovlivnění funkčnosti prvků ÚSES
- ovlivnění vydatnosti či kvality zdrojů podzemní vody
- ovlivnění povrchových vod (většinou málo vodných toků)

2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

Kapitola je členěna na podkapitoly:

- C.II.1. O vzduší a klima (Jsou zde uvedeny základní klimatické údaje, větrná růžice a výhledové koncentrace znečišťujících látek v posuzované lokalitě (včetně liniových

- zdrojů v lokalitě), které byly vyhodnoceny pomocí modelových výpočtů v rámci „Koncepce snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji“.)
- C.II.2. Voda (Jsou zde identifikovány hlavní toky zájmového území včetně jejich charakteristik a průtoků. Kapitola dále uvádí základní informace o podzemních vodách včetně dokumentovaných jímacích a průzkumných vrtů).
 - C.II.3. Půda (Kapitola prezentuje základní pedologickou charakteristiku zájmového území a uvádí charakteristiku dle transformace HPJ do morfogenetického klasifikačního systému půd).
 - C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje (Pro jednotlivé varianty je zde uvedena základní geologická charakteristika horninového prostředí. Dále je zde konstatováno, že navržená trasa silnice I/23 Dráčov – Jindřichův Hradec v žádné z variant neprochází ani se nepřibližuje k žádnému chráněnému ložiskovému území nebo oblasti výskytu prognózních zdrojů surovin. V zájmovém území nejsou evidována žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové deformace.)
 - C.II.5. Krajina a krajinný ráz (Je zde provedeno vymezení geomorfologických jednotek, kterými trasa prochází a ve smyslu § 12 zákona ČNR č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů je pro jednotlivé dotčené krajinné prostory prezentována přírodní, kulturní a historická charakteristika krajinného rázu. Na závěr je provedeno souhrnné celkové vyhodnocení obou dotčených krajinných prostorů).
 - C.II.6. Flóra, fauna, ekosystémy, lesní porosty (Kromě obecné zoologické a botanické charakteristiky tato kapitola prezentuje výsledky vlastního zoologického a botanického průzkumu, a to po jednotlivých lokalitách v trase komunikace. Zoologický průzkum se týkal jak obratlovců, tak i bezobratlých. Zvláštní pozornost je věnována zvláště chráněným druhům. Samotnou část tvoří popis ekosystémů a lesních porostů.)
 - C.II.7. Zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky systému NATURA 2000, památné stromy (Kapitola popisuje zvláště chráněná území v okolí trasy, identifikuje jednotlivé VKP v kontaktu s trasou a konstatuje, že trasa se nedostává do střetu s žádným „naturovým“ územím či památným stromem.)
 - C.II.8. Územní systém ekologické stability (Kapitola obsahuje důkladný popis všech úrovní ÚSES v zájmovém území a jeho okolí.)
 - C.II.9. Obyvatelstvo (Kapitola konstatuje, že v 0,5 km na každou stranu od osy silnice koridoru posuzovaného úseku silnice I/23 se nachází obytná zástavba následujících sídel: Doňov, Újezdec, Pleše, Kardašova Řečice a Děbolín. Tabelární formou je prezentována základní charakteristika těchto sídel.)
 - C.II.10. Hmotný majetek, kulturní památky, archeologické lokality - Tabelární formou jsou zde prezentovány údaje o počtu domů, bytů a rekreačních objektů. Přímo v trase plánované přeložky silnice, v případě výběru varianty A – severní podvarianty, stojí jeden obytný objekt. V tabulce jsou uvedeny kulturní památky a archeologické lokality v okolí trasy.

3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

V kapitole, které není dále členěna. Stručnou formou je zde charakterizována kvalita životního prostředí zájmového území. Zmíněna je přítomnost lokalit požívajících územní ochrany. Je zde zhodnocena vegetace zájmového území. Je konstatováno, že z hlediska únosného zatížení realizace a provoz posuzované přeložky silnice I/23 nebude pro zájmové území představovat žádné zhoršení situace.

Posudek

1) Jelikož se výše uvedené tři kapitoly významově překrývají, týká se následující komentář všech tří dohromady.

2) Formální členění Dokumentace v části C bezezbytku naplňuje požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v aktuálním znění. Kapitola je zpracována v odpovídajícím rozsahu. Veškeré podstatné informace zde jsou uvedeny.

3) Kapitulu lze považovat za úplnou a nejsou k ní žádné výhrady.

II.1.4. Hodnocení úplnosti části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí

Dokumentace

Dokumentace obsahuje následující kapitoly:

I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměrů na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

2. Vlivy na ovzduší a klima

3. Vlivy na hlukovou situaci, další fyzikální a biologické charakteristiky

4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

5. Vlivy na půdu

6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

7. Vlivy na krajinu (krajinný ráz)

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

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

10. Vlivy na územní systém ekologické stability

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

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

III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracovávání dokumentace

Posudek

1) Formální členění Dokumentace v části D plně odpovídá požadavkům přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v aktuálním znění.

2) Kapitola D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů za nejzávažnější vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací považuje negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy. Jsou zde tudíž presentovány výsledky rozptylové studie. Kapitola hodnotí vlivy oxidu dusičitého, benzenu a suspendovaných částic frakce PM10, a to vždy pro jednotlivé varianty. Stejně tak se kapitola odvolává na provedenou akustickou studii a presentuje její výsledky. Jsou navržena opatření ke snížení dopadů hluku na chráněný prostor pozemků a staveb. Presentovány jsou vlivy demolic a zmíněny jsou i další vlivy: bariéra pro pohyb obyvatel s negativním dopadem na faktory pohody, či případné narušení turistických a cyklistických cest.

3) Kapitoly D.I.2. Vliv na ovzduší a klima resp. D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuelně další fyzikální a biologické charakteristiky se opět odvolávají na rozptylovou resp. akustickou studii a konstatují hlavní závěry z nich vyplývající.

4) Kapitola D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody konstatuje nebezpečí erozních procesů, nebezpečí úniku většího množství ropných látek na staveništi. Je konstatováno, že splaškové vody vznikající v sociálním zařízení během realizace záměru nebudou ovlivňovat okolní povrchové vody. Jsou diskutovány vlivy na zrychlený odtok dešťové vody a nebezpečí znečištění dešťových vod různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů (úkapy, otěr, ropné látky) nebo z použitých posypových materiálů. Je provedena kvantifikace zátěže chloridovými ionty. Je hodnoceno ovlivnění režimu podzemních vod. Ve vztahu k vedení trasy v zářezu či náspu je diskutováno možné ovlivnění podzemní vody, a to separátně pro jednotlivé úseky resp. varianty. Pořadí navržených variant je hodnoceno z hydrogeologického pohledu.

5) V kapitole D.I.5. Vlivy na půdu je hodnocen zápor půdy či případné její kontaminace.

6) Kapitola D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje konstatuje, všechny navržené varianty tras silnice I/29 Dráčov – Jindřichův Hradec jsou navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí.

7) Kapitola D.I.7. Vlivy na krajinu (krajinný ráz) hodnotí vlivy na jednotlivé dotčené krajinné prostory.

8) Kapitola D.I.8. Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, lesní porosty shrnuje výsledky provedeného botanického a zoologického průzkumu. V tomto smyslu jsou porovnávány jednotlivé varianty. Samostatné kapitoly tvoří vlivy na ekosystémy a vlivy na lesní porosty.

9) V kapitole D.I.9. Vlivy na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky systému NATURA 2000 a památné stromy jsou postupně diskutovány vlivy na tyto kategorie ochrany přírody.

10) Kapitola D.I.11. Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky a archeologická naleziště posuzuje vlivy na obytnou zástavbu, lokality s kulturními a archeologickými památkami.

11) Kapitola D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů ve stručnosti hodnotí záměr a to jako záměr středního rozsahu a konstatuje absenci přeshraničních vlivů.

12) Kapitola D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech ve stručnosti uvádí jednotlivá environmentální rizika spojená s výstavbou a provozem silniční komunikace.

13) V kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí uvádí celkem 52 opatření, rozdělených do tří podkapitol: Opatření pro fázi přípravných prací, Opatření pro fázi výstavby, Opatření pro fázi vlastního provozu.

14) V kapitole D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů jsou nastíněny způsoby, jakým byla nejvýznamnější data použitá v Dokumentaci získána a jsou zde uvedeni autoři podpůrných studií: rozptylová a akustické studie, hydrogeologického posudku a biologického průzkumu. Ve stručnosti je uvedena metodika rozptylová a akustické studie.

15) Kapitola D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při zpracování dokumentace konstatuje přítomnost všech nezbytných údajů v podrobnosti obvyklé pro tuto fázi přípravy záměru.

16) Kapitulu lze považovat za úplnou a nejsou k ní žádné výhrady.

II.1.5. Hodnocení úplnosti části E – Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace

Tato kapitola je řešena stručně a přehledně. Předkládaná Dokumentace pracuje s těmito variantami:

- varianta A – sever km 0,00 - 20,64
- varianta A – jih km 0,00 - 20,77
- varianta B km 0,00 - 20,66

Hodnocení jednotlivých variant je presentováno formou přehledné tabulky hodnotící hlavní složky životního prostředí záměrem potenciálně dotčené.

Posudek

- 1) Po stránce formální je část E zpracována v dostatečném rozsahu.
- 2) Kapitulu lze považovat za úplnou a nejsou k ní žádné výhrady.

II.1.6. Hodnocení úplnosti části F – Závěr

Posudek

1) Část F – Závěr je zpracována v souladu s požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v aktuálním znění.

II.1.7. Hodnocení úplnosti části G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Dokumentace

V této části jsou stručně popsány technické parametry záměru dle jednotlivých variant, jsou presentovány nejzávažnější charakteristiky dotčeného území a podrobně je uvedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí (a to dle jednotlivých složek životního prostředí). Na závěr kapitoly je presentováno stručné shrnutí a je identifikována doporučená varianta a to následujícím komentářem: 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. Konečný výběr varianty bude záviset na jiných kritériích, než je vliv realizace na životní prostředí.

Posudek

1) Shrnutí netechnického charakteru je zpracováno jasnou a pochopitelnou formou, a to i pro laickou veřejnost. Kapitola splňuje svůj účel a svým rozsahem naplňuje požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v aktuálním znění.

2) Rozsah zpracování této kapitoly legislativa nijak neupravuje a je tudíž možno ji považovat za kompletní.

II.1.8. Hodnocení úplnosti části H – Přílohy

Dokumentace

Dokumentace obsahuje následující přílohy: Příloha č. 1 - Mapa širších vztahů, 1 : 500 000, Příloha č. 2 - Turistická mapa, 1 : 50 000, Příloha č. 3 - Vodohospodářská mapa, 1 : 50 000, Příloha č. 4 – Fotodokumentace, Příloha č. 5 - Kulturní památky a archeologické lokality, Příloha č. 6 - Zjišťovací řízení, Příloha č. 7 – Doklady, Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací, dokumentace je součástí přílohové části B. Přílohy (Příloha č. 7 Doklady). Stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění je součástí přílohové části B. Přílohy (Příloha č. 7 Doklady). Součástí Dokumentace je také rozptylová a akustické studie, hydrogeologický posudek, biologický průzkum a posouzení trasy z hlediska identifikace kulturních památek a archeologických lokalit v trase, které provedl PhDr. M. Bureš, ARCHEOCONSULT Praha.

Posudek

1) Po stránce formální je možno přílohy považovat za dostačující.

II.1.9. Hodnocení úplnosti podkladových materiálů

Dokumentace

Dokumentace uvádí v kapitola č. V. *Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů*, standardní metodiku 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 a doplněny vlastním průzkumem území. Jako součást Dokumentace EIA byly zpracovány následující odborné studie:

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

Součástí Dokumentace je též zpracované posouzení trasy z hlediska identifikace kulturních památek a archeologických lokalit v trase, které provedl PhDr. M. Bureš, ARCHEOCONSULT Praha.

Posudek

1) Tuto kapitolu lze považovat za úplnou. Nebyl opomenut žádný významný zdroj informací, který by mohl významně ovlivnit rozhodovací proces.

II.1.10. Hodnocení úplnosti vypořádání připomínek vznesených k Oznámení

Dokumentace

Dokumentace uvádí, že v rámci zjišťovacího řízení se k Oznámení vyjádřily následující subjekty:

- a) **Krajská hygienická stanice**, čj. 1045/08/HOK.JH, ze dne 4.3.2008
- b) **Česká inspekce životního prostředí**, čj. ČIŽP/42/S1/0802887.002/08/CPF, ze dne 22.2.2008

Posudek

1) Dokumentace je v tomto ohledu zcela kompletní, nechybí žádná připomínka.

II.1.11. Shrnutí hodnocení úplnosti Dokumentace

kapitola	hodnocení	hodnocení
A.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
B.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
C.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
D.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
E.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
F.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
G.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
H.	Úplné. Nechybí žádné významné údaje.	Bez připomínek.
Podklady	Úplné. Nechybí žádné významné podklady.	Bez připomínek.
Vypořádání připomínek	Úplné. Nechybí vypořádání žádné připomínky.	Kompletní.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Následující části Posudku komentují věcnou správnost informací presentovaných v Dokumentaci a správnost hodnotících závěrů. Presentován je také názor posuzovatele, do jaké míry případně zjištěné nedostatky (resp. fakta považovaná posuzovatelem za nedostatky) ovlivnily závěry vyplývající z Dokumentace.

Posouzení správnosti se děje po jednotlivých kapitolách Dokumentace, přičemž nejprve je vždy uveden polemická informace (vyskytla-li se taková) a následně polemizující komentář posuzovatele.

V závěru je tabelární formou presentováno souhrnné hodnocení.

II.2.1. Hodnocení správnosti údajů v části A – Údaje o oznamovateli

Kapitola je zpracována správně.

II.2.2. Hodnocení správnosti údajů v části B – Údaje o záměru, B.I. Základní údaje

Dokumentace

Dokumentace správně vymezuje záměr vůči příloze č. 1, správně uvádí základní kapacitní údaje a umístění záměru dle jednotlivých území obcí a katastrálních území.

Charakteristika záměru odpovídá skutečnosti.

Dokumentace konstatuje: ...*“Silnice I/23 představuje hlavní silniční spojení mezi Jindřichovým Hradcem a dálnicí D3 s možností pokračování směrem na Prahu či České Budějovice. Silnice I/23 v tomto kontextu představuje přivaděč na dálnici D3 z celého Jindřichohradecka. V současné době je silnice I/23 vedena v předmětném úseku v průtahu obcemi Doňov, Pleše, Kardašova Řečice a Děbolín. Z dopravního hlediska má komunikace dopravní závady a hlavně v obci Kardašova Řečice je situace z hlediska příčného uspořádání komunikace a rozhledových parametrů mezi přilehlou zástavbou neúnosná. Z hlediska rozhledových parametrů napojujících se komunikací je špatná situace v obci Pleše. Obce Doňov a Děbolín jsou z pohledu šířkových parametrů komunikace I/23 relativně bez problémů, ale narůstající intenzity dopravy a hlavně podíl těžkých vozidel v dopravním proudu má negativní vliv na životní prostředí a bezpečnost chodců v těchto obcích, což platí i pro Kardašovu Řečici a Pleše. Rovněž v extravilánových partiích jsou šířkové parametry silnice I/23 nevyhovující bezpečnostním nárokům dnešní dopravy.“...*

Výše uvedené zdůvodnění potřeby záměru odpovídá skutečnosti.

Ve vyhledávací studii byly prověřovány 3 varianty směrového vedení silnice I/23: varianta A (ve dvou podvariantách obchvatu obce Děbolín), varianta B a varianta C. V následujícím textu jsou stručně popsány. V Dokumentaci následuje popis jednotlivých variant a zdůvodnění, proč byla následně vypuštěna varianta C.

Tento popis je možno považovat pro daný účel za vyčerpávající a věcně správný. Správná je také zmínka o výsledcích procesu SEA.

V kapitole B.I.6. *Popis technického a technologického řešení záměru* je opět podrobně popsáno trasování jednotlivých variant, včetně mostních objektů a křižovatek. Jedná se o správný a pro účely Dokumentace EIA zcela vyčerpávající popis, ke kterému nejsou žádné připomínky.

Dokumentace konstatuje skutečnost, že termín zahájení realizace záměru nebyl stanoven.

V kapitole B.I.8. *Výčet dotčených územně samosprávných celků* je prezentován přehled obcí, na jejichž správním území má být záměr realizován. Výčet je správný a kompletní. Stejně tak kapitola B.I.9. *Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat* je bez připomínek.

Posudek

Souhrnně lze konstatovat, že tato kapitola je zpracována odpovídajícím způsobem a ke správnosti údajů nejsou žádné připomínky.

II.2.3. Hodnocení správnosti údajů v části B – Údaje o záměru, B.II. Údaje o vstupech

Půda

Dokumentace

Klasifikace záboru půdy je provedena dle bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) a dle tříd ochrany ZPF podle metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 12.6.1996 č.j. OOLP/1067/96. Pro jednotlivé varianty je uveden zábor v třídách ochrany ZPF a PUPFL. Dále je presentován celkový zábor v jednotlivých třídách ochrany pro jednotlivé varianty a členění záboru ZPF dle BPEJ a tříd ochrany.

Dokumentace dále konstatuje, že: ...*“Největší vliv na zábor půdy bude mít realizace varianty, která nejméně využívá těleso stávající silnice tedy varianty B, která vykazuje největší zábor zemědělské i lesní půdy.”*...

Dále Dokumentace konstatuje skutečnost, že: ...*“Posuzovaná silnice I/23 v úseku Jindřichův Hradec – Dráčov prochází při jižním obchvatu Kardašovy Řečice chráněnou krajinnou oblastí Třeboňsko. Průchod je veden méně hodnotnou III. zónou CHKO. Délka průchodu je 1,4 km.”*...

Do jiných zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů ani do CHOPAV či CHLÚ silnice nezasahuje.

Dokumentace uvádí, že: ...*“Posuzovaný úsek silnice I/23 nevstupuje do žádného ochranného pásma vodních zdrojů, do ochranného pásma zvláště chráněného území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů a do ochranného pásma lesa, které je zákonem stanoveno na 50 metrů od jeho okraje.”*...

Dále je uváděno, že silnice bude vstupovat do ...*“ochranných pásem technické infrastruktury (komunikace, plynovody, vodovody, kanalizace, el. vedení, telekomunikační sítě atd.). Identifikace střetů a návrh řešení případných konfliktů není součástí předkládané dokumentace EIA, bude zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace.”*...

Posudek

Údaje presentované v této kapitole jsou správné. Klasifikace záborů ZPF resp. PUPFL je velmi podrobná a dává jasnou představu o rozdílech mezi jednotlivými variantami.

Průchod trasy skrz CHKO Třeboňsko je skutečností, nepředstavuje však environmentálně významný střet.

Trasa se vyhýbá ochranným pásmům vodních zdrojů a vstup do ochranných pásem lesa je dána skutečností, že prochází lesem. Tato skutečnost bude předmětem odsouhlasení příslušným orgánem ochrany lesů v dalším stupni zpracování projektové dokumentace. To samé platí i pro ochranná pásma technické infrastruktury, jejichž dotčení bude projednáno v rámci DÚR a DSP.

K věcné správnosti této kapitoly nejsou připomínky.

Voda

Dokumentace

Kapitola stručně a jasně konstatuje nevýznamné nároky záměru na vodní zdroje během výstavby i během provozu. Kapitola konstatuje především: ...*“Při výstavbě silnice bude potřeba omezené množství pitné vody. Pitná voda bude na stavenišťe dovážena, zásobování si zajistí dodavatel stavby. Technologická voda bude potřeba při výrobě betonových směsí a při ošetřování tuhnutí betonu. Pro provoz na komunikaci nejsou žádné nároky na pitnou vodu.”*...

Posudek

Kapitola je zpracována bez závad. Lze se ztotožnit s konstatováním Dokumentace, že: ...*“Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz posuzované silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody.”*...

Ostatní surovinové a energetické zdroje

Dokumentace

V kapitole se konstatuje: ...*“Množství potřebných materiálů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno.”*... Je nicméně proveden odborný (orientační) odhad množství materiálu na výstavbu vozovky a to pro jednotlivé varianty: varianta A – jih - 118 406 m³, varianta A - sever - 117 648 m³, varianta B - 117 739 m³. Použité materiály budou šterk, makadam, kamenivo a povrchová vrstva z asfaltového betonu nebo ze živičné směsi.

Zmíněna je potřeba i dalších materiálů nezbytných pro doprovodné dopravní stavby, především křižovatky.

Kapitola pro jednotlivé varianty kvantifikuje orientační bilance zemních prací a konstatuje, že: ...*“Plánovaná stavba bude mít cca 274 435 m³ (resp. 125 000 m³) nedostatek zeminy.”*...

Zmíněna je i pochopitelná potřeba určitého množství pohonných hmot a mazadel do stavebních mechanismů. Zařízení staveniště bude připojeno na rozvod elektrické energie. Lokalizace zařízení staveniště a napojení na elektrickou síť bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru.

Posudek

Je možno souhlasit s Dokumentací, že: ...*„Potřebné množství materiálu pro výstavbu silnice I/23 nebude představovat významné zvýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu ve srovnání se současným stavem. Zvýšená potřeba bude bez problémů pokryta produkcí stávajících kamenolomů a obaloven živičných směsí v oblasti.”*...

Orientační odhad množství materiálu na výstavbu vozovky je pro účely Dokumentace dostačující, snaha o větší přesnost v této fázi zpracování projektové dokumentace by byla formalismem. To samé platí i pro výpočty bilance zemních prací. Důležitá je skutečnost, že se nejedná o množství, která by svým rozsahem vybočovala z regionálně daných měřítek a znamenala neúnosně vysoké přesuny zemin s dopadem kupříkladu na krajinný ráz. Toto není případ posuzovaného záměru.

Kapitola je zpracována věcně zcela správně a nejsou k ní připomínky.

Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dokumentace

Dokumentace konstatuje že během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních materiálů, ornice a výkopového materiálu a že je důležité, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích a po ploše trvalého záboru pro výstavbu budoucí silnice I/23. Dokumentace prezentuje údaje o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na silnici I/23 vychází z celostátního sčítání dopravy v roce 2005 a pomocí růstových koeficientů dopočítává dopravní intenzity pro rok 2020.

Posudek

Kapitola je zpracována zcela správně. Údaje o dopravních intenzitách vycházejí z relevantních zdrojů a způsob dopočtu dopravních intenzit pro výhledové období pomocí růstových koeficientů je správný.

Ke kapitole nejsou věcné připomínky.

II.2.4. Hodnocení správnosti údajů v části B – Údaje o záměru, B.III. Údaje o výstupech

1. Ovzduší

Dokumentace

V kapitole je konstatováno, že stacionární zdroje vznikající při výstavbě, budou jen málo významné. Zmiňována je prašnost a zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků při pokládce živičného povrchu.

Je konstatováno, že posuzovaný úsek silnice I/23 bude liniovým zdrojem znečištění ovzduší. Zdrojem emisí budou motorová vozidla jedoucí po silnici. Zmíněny jsou oxidy dusíku, oxid uhelnatý, alifatické uhlovodíky (např. methan, butan, propan, 1,3-butadien a vyšší uhlovodíky), aldehydy a ketony (např. formaldehyd, acetaldehyd, propanon), aromatické uhlovodíky (např. benzen, toluen, xyleny) a polyaromáty (např. naftalen, fenantren, pyren, benzo(a)pyren, benzo(ghi)perylene). Tabelární formou je pro jednotlivé varianty presentována kvantifikace produkce emisí ze silnice I/23 ($t.rok^{-1}$). Vedle nové komunikace je zohledněna i doprovodná komunikace. Tabulka ukazuje porovnání emisí ze stávající komunikace s hodnocenými variantami posuzovaného záměru. Je patrné, že z hlediska množství emisí znečišťujících látek jsou všechny varianty víceméně rovnocenné.

Posudek

S tvrzením, že samotná výstavba nebude představovat významný zdroj znečištění ovzduší, lze souhlasit. Samozřejmě velmi bude záležet na organizaci stavebních prací a to především při přesunech větších objemů zemin, kdy hrozí nebezpečí zvýšené prašnosti. Vzhledem k situování obytné zástavby se však nebude jednat o zdroj neúnosného obtěžování.

Emisní bilance je zpracována správně. Rozsah hodnocených látek (PM10, benzen a oxidy dusíku) je dostačující. Ostatní látky jsou vzhledem k legislativním limitům resp. očekávané vydatnosti zdroje, nevýznamné a jejich modelování by bylo formalismem.

Souhrnně lze konstatovat, že kapitole je zpracována správně.

2. Odpadní vody

Dokumentace

Kapitola konstatuje, že při výstavbě a provozu na silnici I/23 nebudou vznikat žádné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pouze v sociálním zařízení staveniště budou vznikat splaškové odpadní vody. Dešťové vody budou odváděny z komunikace do vodních toků, které silnice I/23 bude křížit. Dokumentace identifikuje jednotlivé drobné vodoteče, které budou primárními recipienty a prezentuje výpočet množství odtékajících dešťových vod (m^3/rok). Pro výpočet množství odtékajících vod byla použita hodnota ročního úhrnu srážek z nejbližší srážkoměrné stanice Kardašova Řečice. Rozdíly v délkách (plochách) jednotlivých variant jsou nepatrné, nevýznamné jsou proto i rozdíly v množství odtékajících vod.

Dokumentace uvádí, že: ...*“Dešťové vody odtékající ze silnice jsou znečištěné látkami, které se uvolňují z projíždějících motorových vozidel a v zimním období posypovým*

materiálem. Nejvýznamnější jsou ropné látky, olovo v úkapech z motorových vozidel a chloridy z posypových solí. Posypové materiály mohou obsahovat určité procento příměsí, zejména měď, zinek a nikl. Koncentrace znečišťujících látek je ovlivněna intenzitou provozu, technickým stavem vozidel a množstvím a druhem použitých posypových materiálů.“...

S odvoláním na studii „*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*“ je v této kapitole proveden odborný odhad množství chloridových iontů, které budou d území vneseny díky aplikaci zimních posypových materiálů.

Je konstatováno, že: *...“Technické řešení odvádění dešťových vod není v technické studii zpracováno. Bude řešeno v dalších stupních přípravy záměru (v dokumentaci k územnímu rozhodnutí, DÚR a v dokumentaci ke stavebnímu povolení, DSP). Dešťové vody budou odváděny kanalizačními nebo otevřenými příkopy do recipientů.“...*

Je doporučeno před vyústění do recipientů zařadit dešťové usazovací nádrže odpovídajícího objemu se schopností zachycovat pevné splaveniny a ropné látky

Posudek

Samotná výstavba, neuvažujeme-li havarijný únik ropných látek, skutečně nepředstavuje prakticky žádný významný výstup do hydrosféry. Nakládání s odpadními vodami ze sociálních zařízení je rutinní záležitost.

Recipienty dešťových vod jsou identifikovány správně, stejně tak jako hydrotechnický výpočet množství odtékající vody. Souhlasit lze i s tvrzením, že rozdíly v množství odtékajících vod jsou mezi jednotlivými variantami nevýznamné.

Dokumentace správně identifikuje hlavní zdroj znečištění, majícího původ v nové silnici, tj. chloridové ionty. Jejich kvantifikace odpovídá potřebám Dokumentace. Při zimním „solení“ hraje v každém případě rozhodující roli lidský faktor, tj. skutečnost, kdy a kam obsluha médium aplikuje.

Doporučení před vyústění do recipientů zařadit dešťové usazovací nádrže je správné a mělo by být respektováno.

Kapitola je zpracována správně a nejsou k ní žádné připomínky.

3. Odpady

Dokumentace

Kapitola konstatuje, že: *...“Při výstavbě budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu komunikací. Přesný výčet odpadů a stanovení produkovaného množství nebylo v současné fázi přípravy záměru provedeno“...*, nicméně tabelární formou je presentován odborný odhad produkovaných odpadů, očekávané produkované množství a navrhovaný způsob nakládání a to jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu. Přesný výčet odpadů, které budou vznikat během výstavby a vyčíslení množství bude provedeno v následujících stupních projektové přípravy.

...“Před uvedením posuzovaného úseku silnice I/23 do provozu bude silnice zahrnuta do odpadového hospodářství provozovatele. Bude vedena evidence odpadů, ve které bude stanoveno množství, místo vzniku a způsob odstraňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících při provozu silnice.“...

Posudek

Přehled, zařazení a kvantifikace odpadů jsou pro účely Dokumentace zcela dostačující, přičemž je zřejmé, že se jedná pouze o odborný odhad. Přesná specifikace není možná a vlastně ani nutná. Je možno souhlasit s tvrzením, že: *...“při výstavbě silnice I/23 budou*

vznikat odpady obvyklé pro realizaci silničních staveb. S jejich dalším využitím nebo odstraňováním nebudou, v případě dodržování předpisů, problémy.“...

Je možno souhlasit s doporučením, aby co největší množství odpadů bylo využito jako druhotná surovina buď v rámci posuzované stavby nebo na jiných stavbách.

Kapitolu lze považovat za zcela správně zpracovanou a nejsou k ní žádné připomínky.

4. Hluk a vibrace

Dokumentace

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

...“*Úroveň hladiny hluku emitované v období vlastní výstavby komunikace je jevem přechodným. Klíčový význam má hluk emitovaný vlastní automobilovou dopravou po uvedení zrekonstruované silnice I/23 do provozu.*“...

Dále se kapitola odvolává na Akustickou situaci, která je přílohou.

Kapitola také konstatuje nevýrazný, nicméně existující vliv vibrací, a to především na starší zástavbu nacházející se v těsné blízkosti od okraje komunikace (vzdálenost v řádu metrů).

Posudek

Kapitola stručně popisuje hlavní výstupy směrem k akustické situaci zájmového území a v detailech se odvolává na příloženou Akustickou studii. K tomuto přístupu nejsou námitky. Akustická studie je hodnocena separátně.

Vibrace nelze považovat za natolik významné, aby mohly ovlivnit výběr určité varianty.

Kapitolu lze považovat za zcela správně zpracovanou a nejsou k ní žádné připomínky.

II.2.5. Hodnocení správnosti údajů v části C – Údaje o životním prostředí v dotčeném území

Dokumentace

Podkapitola C.I. **Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území** ve stručnosti identifikuje environmentální charakteristiky zájmového území, které považuje za zásadní. Jedná se o:

- průchod přeložky v blízkosti sídel, ovlivnění obyvatel hlukem a emisemi do ovzduší z dopravy na přeložce
- křížení biokoridorů, možné ovlivnění funkčnosti prvků ÚSES
- ovlivnění vydatnosti či kvality zdrojů podzemní vody
- ovlivnění povrchových vod (většinou málo vodných toků)

Těmto charakteristikám životního prostředí byla v Dokumentaci věnována zvýšená pozornost. Odvolává se přitom na vlastní poznatky, získané při zpracování Oznámení a Dokumentace, na vyhledávací studii zpracovanou Pragoprojektem, znalostí získaných z archivních materiálů, z mapových podkladů, z odborných studií a z konzultací s pracovníky příslušných úřadů.

Podkapitola C.II. **Charakteristika současného stavu složek životního prostředí v dotčeném území** velmi podrobně prezentuje získané údaje o jednotlivých složkách životního prostředí zájmového území.

V rámci kapitoly C.II.1. **Ovzduší a klima** Dokumentace vymezuje zájmové území vůči klimatickým oblastem (dle Quitta), uvádějí hodnoty z klimatologické stanice Jindřichův

Hradec a srážkoměrných stanic Kardašova Řečice a Jindřichův Hradec a uvádí větrnou růžici, jakožto základní meteorologický podklad pro rozptylovou studii. Celkovou úroveň imisní zátěže v zájmovém území hodnotí podle modelových výpočtů v rámci „Koncepte snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji“.

Kapitola **C.II.2. Voda** identifikuje jednotlivá dílčí povodí, do kterých zasahuje přeložka, uvádí křížené vodoteče a konstatuje, že: ...*“Jako významný vodní tok dle vyhlášky MZe č. 333/2003 Sb. byla po soutok s potokem Kardaš klasifikována říčka Řečice.”*...

Tabelární formou jsou presentovány charakteristiky křížených povodí a průtokové poměry. Pro říčku Řečice jsou uvedeny základní kvalitativní parametry. Je uveden přehled rybníků v okolí.

Hydrogeologická charakteristika zájmového území je podrobně zpracována v *E. Hydrogeologické posouzení*. V této kapitole je uvedeno pouze stručné shrnutí. Grafické zobrazení skutečností uváděných v textu obsahuje mapa *G.2. Geologie a voda, kulturní památky*.

Dokumentace konstatuje, že: ...*“Zásobování pitnou vodou je ve všech obcích zájmového prostoru zajišťováno z veřejných vodovodů, individuální domovní studny slouží zpravidla jako zdroje vody užitkové a pro zálivku.”*...

Základní údaje o významnějších vodohospodářských objektech v blízkosti navržených tras silnice presentuje tabulka a jejich umístění je vyznačeno v mapové příloze.

Kapitola dále uvádí, že v blízkosti trasy ve všech posuzovaných variantách nejsou na vodoprávních úřadech evidována žádná ochranná pásma vodních zdrojů.

Kapitola **C.II.3. Půda** presentuje základní pedologickou charakteristiku půd v trase přeložky a identifikuje BPEJ. Tabelární formou je uvedena charakteristika převažujících hlavních půdních jednotek (jedná se o HPJ: 21, 22, 29, 32, 47, 37, 50, 52, 53, 64 a 67). Klasifikace půd dle třídy přednosti v ochraně je zobrazena v mapě *G.3. Zemědělská půda a lesy*.

Kapitola **C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje** presentuje stručné shrnutí informací z přílohy *E. Hydrogeologické posouzení*. Kapitola pro jednotlivé varianty trasy specifikuje charakteristiky horninového prostředí a dále konstatuje, že: ...*“Navržená trasa silnice I/23 Dráčov – Jindřichův Hradec v žádné z variant neprochází ani se nepřibližuje k žádnému chráněnému ložiskovému území nebo oblasti výskytu prognózních zdrojů surovin. V zájmovém území nejsou evidována žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové deformace.”*...

Kapitola **C.II.5. Krajina a krajinný ráz** jednak lokalizuje trasu do základních geomorfologických jednotek a presentuje základní charakteristiku stávajícího ovlivnění krajiny zájmového území: ...*“Krajina, kterou je vedena stávající silnice I/23 i silnice v nové trase, je sice člověkem značně ovlivněná, ale není příliš zničená. Nejvýznamnějším prvkem jsou v krajině velice četné vodní plochy rybníků všech velikostí, což je charakteristické pro geomorfologické celky Třeboňska i jižní okraj Českomoravské vrchoviny. Pro krajinnou scénu je typický reliéf zaoblené pahorkatiny s přirozenými hřbítky, které oddělují jednotlivé krajinné celky i prostory. Identifikovanými dotčenými krajinnými celky jsou Třeboňsko a jihozápadní část Českomoravské vrchoviny (Křemešnická vrchovina). V krajinném celku Třeboňsko je dotčen krajinný prostor severního výběžku Třeboňska. V krajinném celku Křemešnické vrchoviny je dotčen krajinný prostor okolí města Jindřichova Hradce.”*...

Dále Dokumentace konstatuje, že: ...*“Trasa silnice I/23 neprochází žádným přírodním parkem. Nejbližším je přírodní park Česká Kanada cca 7 km východně silnice.”*...

Pro jednotlivé dotčené krajinné prostory Dokumentace slovním popisem specifikuje přírodní, kulturní a historickou charakteristiku krajinného rázu.

Kapitola **C.II.6. Flóra, fauna, ekosystémy, lesní porosty** shrnuje ve zkrácené formě údaje presentované v příloze *F. Biologický průzkum*. I tak jsou zde presentované údaje velmi

kompletní. V podkapitole Flora je jednak presentována fytogeografická charakteristika studované oblasti a dále jsou zde uvedeny výčty druhů zjištěných v průběhu vegetačních období let 2007 a 2008 na následujících lokalitách (graficky vyneseno v příslušné mapové příloze): 1. Niva potoka SZ obce Řípec mezi rybníky Špitálek a Poloboží, km cca 1,5, 2. Doňovský potok – niva, km cca 3,1, 3. Rybníček v pastvinách na S okraje obce Doňov, km cca 3,5, 4. Niva potoka J Záhoří mezi rybníky Silniční a Záhořský, km cca 5,5, 5. Dva remízy JZ obce Pleše, km cca 6,8 v trase varianty B, 6. Niva Řečice na J okraji Kardašovy Řečice, km cca 10,7, 7. Rožmberské lesy podél silnice mezi Kard. Řečicí a Děbolínem, km cca 14,5 – 16,5, 8. Niva potoka na JZ okraji obce Děbolín, km cca 18,5 v trase varianty A – jih a B, 9. Mokřina podél polní cesty na okraji pole na JV okraji obce Děbolín, km cca 19,4 v trase varianty A – jih a B, 10. Stromořadí podél stávající silnice I/23. Toto rozčlenění platí také pro zoologický průzkum zaměřený na faunu terestrických bezobratlých. Také u této skupiny je presentována zoogeografická charakteristika studované oblasti a následně výčet druhů zjištěných na jednotlivých lokalitách. Terénní průzkum zájmového území byl proveden během vegetační sezóny roku 2007. V trase nebyly v průběhu terénního průzkumu zaznamenány žádné druhy bezobratlých jmenované v seznamu zvláště chráněných druhů živočichů v Příloze č.III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114 /1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Na konci srpna 2008 byly z vodotečí křížených plánovanou silnicí odebrány vzorky makrozoobentosu. Cílem analýzy makrozoobentosu bylo získat základní kvalitativní přehled o struktuře společenstva makrozoobentosu a prověřit výskyt zvláště chráněných druhů živočichů podle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb. Vzorky makrozoobentosu byly odebrány z následujících vodotečí: bezejmenný přítok Doňovského potoka nad rybníkem Poloboží v km cca 1,5, říčka Řečice v km cca 10,7, bezejmenný potok do Velkého řečického rybníka z rybníka Ochoz v km cca 12,6 a Mnišský potok v km cca 16,0. Kromě uvedeného přehledu zjištěných druhů je výsledkem konstatování, že: *...“Charakteristickým rysem společenstev makrozoobentosu sledovaných vodotečí je nízká druhová diverzita a přítomnost taxonů adaptovaných na zhoršenou kvalitu vody. Orientačně lze, s ohledem na zjištěné taxony, zařadit sledované vodoteče mezi alfamezosaprobní až polysaprobní toky. Kvalita vody je zhoršována intenzivním rybářským hospodařením na rybnicích, které sledované vodoteče protékají a komunálními splaškovými vodami. Druhová diverzita je také výrazně ovlivněna fádňím charakterem toků v příčném i podélném profilu.“...*

Na sledovaných vodotečích nebyly zaznamenány druhy bezobratlých živočichů, které jsou uvedeny v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Fauna obratlovců byla sledována na lokalitách: 1. Niva potoka SZ od obce Řípec mezi rybníky Špitálek a Poloboží, km cca 1,5, 2. Doňovský potok – niva, km cca 3,1, 3. Rybníček v pastvinách na S okraje obce Doňov, km cca 3,5, 4. Niva potoka J od Záhoří mezi rybníky Silniční a Záhořský, km cca 5,5, 5. Dva remízy JZ od obce Pleše, km cca 6,8 v trase varianty B, 6. Niva Řečice na J okraji Kardašovy Řečice, km cca 10,7, 7. Rožmberské lesy podél silnice mezi Kardašovou Řečicí a Děbolínem, km cca 14,5 – 16,5, 8. Niva potoka na JZ okraji obce Děbolín, km cca 18,5 v trase varianty A – jih a varianty B, 9. Mokřina podél polní cesty na okraji pole na JV okraji obce Děbolín, km cca 19,4 v trase varianty A – jih a varianty B. Vedle obecné zoogeografické charakteristiky je z těchto lokalit presentován výčet pozorovaných druhů obratlovců. Terénní průzkum obratlovců byl proveden v letech 2007 a 2008 a byl zaměřen zejména na zjištění přítomnosti zvláště chráněných druhů živočichů uvedených v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č.III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb. a existenci jejich potenciálních rozmnožišť (zejména obojživelníci). Pozorované živočišné druhy jsou logicky členěny na obojživelníky, ptáky a savce. V zájmovém území bylo zjištěno celkem 82 druhů obratlovců, výskyt dalších,

především plošně rozšířených druhů obratlovců lze očekávat. Jedná se například o ještěrku obecnou, slepýše křehkého, skokana hnědého, ropuchu obecnou nebo kunu skalní. Na devíti sledovaných lokalitách bylo zjištěno celkem 11 druhů živočichů, které jsou uvedeny v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č.III vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o tyto druhy: silně ohrožené druhy - čolek obecný (*Triturus vulgaris*), kuňka obecná (*Bombina bombina*), skokan zelený (*Rana esculenta*), křepelka polní (*Coturnix coturnix*), ohrožené druhy - bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*), čáp bílý (*Ciconia ciconia*), moták pochop (*Circus aeruginosus*), potápka malá (*Tachybaptus ruficollis*), ťuhýk obecný (*Lanius collurio*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), veverka obecná (*Sciurus vulgaris*).

Dokumentace pro jednotlivé plochy v zájmovém území vymezuje stupně ekologické stability. Používá pětičlennou stupnici, zohledňující význam ploch určitého vegetačního pokryvu ve vztahu k významu pro ochranu přírody a krajiny: 1 - velmi malý význam, 2 - malý význam, 3 - střední význam, 4 - velký význam a 5 - výjimečně velký význam.

Dokumentace vymezuje lesní porosty zájmového území vůči přírodním lesním oblastem (PLO), a to 15.b Třeboňská pánev a PLO 16 Českomoravská vrchovina. Následně je uvedena stručná charakteristika těchto jednotek. Dále jsou identifikovány dotčené lesní vegetační stupně (LVS) a je uveden popis dotčených souborů lesních typů (SLT).

Dokumentace konstatuje, že přeložka prochází lesními porosty, které spadají do kategorie lesů hospodářských. Dále je presentována stručná charakteristika lesních porostů v trase silnice, a to pro lokality: 1. Lesní porosty v km 0,0 - 0,2 (všechny varianty), 2. Dva remízy JZ obce Pleše v km 6,8 (varianta B) a 3. Lesní porosty mezi Kardašovou Řečicí a Děbolínem, km 13,0 – 16,5 (všechny varianty).

Kapitola C.II.7. **Zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky systému NATURA 2000, památné stromy** konstatuje, že: ...“*Posuzovaná silnice I prochází při jižním obchvatu Kardašovy Řečice severním výběžkem chráněné krajinné oblasti Třeboňsko. Průchod je veden méně hodnotnou III. zónou CHKO. Délka průchodu je cca 1,4 km. Do jiných zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. (národní park, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka) silnice nezasahuje.*“ ... Uvedena jsou i zvláště chráněná území v okolí zájmového území, včetně jejich charakteristik.

Dokumentace identifikuje celkem 11 VKP daných zákonem a 2 vyhlášené VKP (Jedná se o alej stromů podél silnice z Kardašovy Řečice do Jindřichova Hradce na k.ú. Kardašova Řečice a lesopark u zámku přímo v Kardašově Řečici. První jmenovaný prvek zasahuje svým jihovýchodním koncem pod plánovanou stavbu v km cca 12,0.) mající prostorový vztah k posuzované přeložce.

Trasa silnice neprochází žádnou navrhovanou evropsky významnou lokalitou podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích a v krátkém úseku jižně od obce Záhoří (km cca 5,1 – 5,5) a při obchvatu Kardašovy Řečice (km cca 10,4 – 10,6) zasahuje do ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích). Jedná se o ptačí oblast Třeboňsko CZ0311033.

Dokumentace konstatuje, že: ...“*Přímo v trase navrhované silnice I/23 nestojí žádný památný strom ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.*“ ... Dále jsou zmíněny nejbližší památné stromy (celkem 7) v okolí.

Kapitola C.II.8. **Územní systém ekologické stability** specifikuje zdroje, ze kterých byly údaje čerpány a následně identifikuje následující segmenty ÚSES: regionální biokoridor 467 resp. regionální biocentrum (RBC113) Svatá Barbora, funkční lokální biokoridor vedený po Doňovském potoce, nefunkční lokální biokoridor vedený v polích (křížení s variantou A v km cca 6,9 na k.ú. Pleše, nefunkční lokální biocentrum zahrnující dva remízy a pruh pole

mezi nimi, funkční lokální biokoridor vedený po říče Řečici (křížení v km cca 10,7 na k.ú. Kardašova Řečice), funkční lokální biokoridor vedený lesními porosty (křížení v km cca 16,4 na k.ú. Děbolín), funkční lokální biokoridor vedený po V okraji Děbolína po remízích a polem. Veškeré segmenty jsou graficky presentovány v mapové příloze *G.1. Příroda, ÚSES*.

Kapitola **C.II.9. Obyvatelstvo** poskytuje stručnou a jasnou informaci o počtech obyvatel v okolních obcích, kterých se záměr týká. Jedná se o Doňov, Újezdec, Pleše, Kardašova Řečice a Děbolín. Kromě obce Újezdec se ve všech případech se jedná o obce, kterými prochází stávající komunikace I/23 a pro které tudíž posuzovaná přeložka bude znamenat vymístění tranzitní dopravy mimo intravilány. Ve srovnání s existujícím stavem se přeložka nepřiblíží ani k obci Újezdec. Spíše opak bude pravdou.

V kapitole **C.II.10. Hmotný majetek, kulturní památky, archeologické lokality** je uveden výčet domů, bytů a rekreačních objektů nacházejících se v koridoru 0,5 km na každou stranu od osy silnice. Je konstatováno, že: ...*“Trasa silnice je vedena mimo zastavěná území obcí a vyhýbá se tak souvislé zástavbě. Přímo v trase plánované přeložky silnice, v případě výběru varianty A – severní podvarianty, stojí jeden obytný objekt, a to domek na severním okraji obce Děbolín při železniční trati. V současné době je rekonstruován.“*...

Při identifikaci kulturních památek a archeologických lokalit v trase plánované přeložky se kapitola odvolává na podrobnější údaje, presentované přílohou č.5. Identifikované památky a lokality (celkem 11 subjektů) jsou přehledně vyneseny v tabulce a jsou zakresleny v mapě *G.2. Geologie a voda, kulturní památky*.

Podkapitola **C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení** shrnuje nejvýraznější (kladné či záporné) charakteristiky životního prostředí zájmového území. Konstatuje, že: ...*“Kvalitu životního prostředí v zájmové oblasti lze celkově označit za mírně nadprůměrnou. Kvalita jednotlivých složek životního prostředí je různá, u většiny složek převažuje průměrné nebo mírně nadprůměrné hodnocení.“*... Dokumentace vyzdvihuje kvalitu ovzduší a krajinný ráz a dále konstatuje absenci vysloveně degradovaných složek. Poukazuje na skutečnost, že vysloveně vysoce kvalitní segmenty se v trase komunikace I/23 nevyskytují resp. leží v dostatečné vzdálenosti. ...*“V půlkilometrovém koridoru na každou stranu přeložky silnice se nachází jedna přírodní památka, a to PP Rybník Králek.“*...

Jako spíše podprůměrná je hodnocena vegetace zájmového území, zastoupení VKP a fauna bezobratlých.

Posudek

Podkapitola **C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území** vcelku správně identifikuje charakteristiky zájmového území, které mají zásadní vztah k posuzovanému záměru.

Přeložka již ze své podstaty, tj. vymezení dopravy z intravilánů obcí, musí mít pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a akustickou situaci v těchto sídlech. K negativnímu ovlivnění by mohlo nastat pouze tehdy, kdyby tato pozitivní změna byla realizována na úkor jiných sídel resp. jiných lokalit stejných sídel. Jelikož toto není případ posuzované přeložky, lze na základě rozptylové a akustické studie odhadovat, nakolik dojde ke zlepšení stávajícího stavu a zda tato pozitivní změna bude významná. První definovaný bod této podkapitoly lze tudíž chápat pouze ve smyslu zlepšení.

Je skutečností, že liniová stavba této délky se nemůže bez extrémních finančních nákladů resp. komplikovaných technických řešení vyhnout segmentům ÚSES. V případě posuzované komunikace se jedná o následující segmenty ÚSES: regionální biokoridor 467 resp. regionální biocentrum (RBC113) Svatá Barbora, funkční lokální biokoridor vedený po Doňovském potoce, nefunkční lokální biokoridor vedený v polích (křížení s variantou A v km cca 6,9 na k.ú. Pleše, nefunkční lokální biocentrum zahrnující dva remízy a pruh pole mezi

nimi, funkční lokální biokoridor vedený po říčce Řečici (křížení v km cca 10,7 na k.ú. Kardašova Řečice), funkční lokální biokoridor vedený lesními porosty (křížení v km cca 16,4 na k.ú. Děbolín), funkční lokální biokoridor vedený po V okraji Děbolína po remízích a polem. Z tohoto přehledu je zřejmé, že podkapitola identifikuje ÚSES jakožto významnou charakteristiku zájmového území oprávněně.

Ovlivnění vydatnosti či kvality zdrojů podzemní vody je spíše jen teoretické, nicméně výstavba komunikace této kapacity opravdu může vodní zdroje ovlivnit. Jedná se navíc o vliv, který bývá obyvateli vnímán citlivě. Záleží vždy na konkrétní situaci. Zásobování pitnou vodou je ve všech obcích zájmového prostoru zajišťováno z veřejných vodovodů, individuální domovní studny slouží zpravidla jako zdroje vody užitkové a pro zálivku.

Vzhledem ke standardně vysoké kvalitě zpracování projektových dokumentací na liniové stavby, které prakticky vždy zohledňují vodohospodářské zájmy, není obvyklé, aby připravovaná komunikace významně negativně ovlivnila povrchové vody. Především díky schvalovacímu procesu v rámci DÚR a DSP je toto prakticky vyloučeno. Způsob křížení vodotečí nebo technické provedení odkanalizování bývá standardně řešeno projekty takovým způsobem, aby nedošlo ke střetům s vodohospodářskými zájmy. Tak je tomu i v případě posuzované komunikace. Okolní malé vodoteče nejsou vodohospodářsky ani environmentálně natolik významné, aby si vyžádaly speciální technické řešení v místech křížení s přeložkou. Větší pozornost si však zasluhují plochy stojaté vody (rybníky), jichž je v zájmovém území značné množství. Za citlivé oblasti je třeba považovat místa průchodu přeložky kolem rybníků Poloboží, Silniční, Šimovský, Záhořský a Velký Řečický.

Podkapitola C.II. Charakteristika současného stavu složek životního prostředí v dotčeném území

Klimatologické údaje jsou orientační, nicméně pro daný účel je lze považovat za zcela dostačující. Dvě větrné růžice lze považovat za nezbytným předpokladem pro následnou rozptylovou studii. Koncepci snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji lze považovat za odpovídající podklad pro hodnocení pozadových hodnot kvality ovzduší a se závěry učiněnými v Dokumentaci lze souhlasit.

K základní hydrogeologické charakteristice nejsou žádné připomínky. Pro daný účel je dostačující. Do větších podrobností zachází v příloze uvedené Hydrogeologické posouzení. Veškeré tyto informace budou následně zásadním způsobem zpřesněny v DÚR, jejíž součástí bude také detailní hydrogeologická studie pro účely zemních prací.

Lze souhlasit s tvrzením, že okolní obce jsou zásobovány pitnou vodou z veřejných vodovodů. Výčet významnějších vodohospodářských objektů (Dokumentace zmiňuje 12 objektů) v okolí trasy lze považovat za kompletní. Nelze sice vyloučit přítomnost dalších studní, ty však pro zásobování vodou nemají větší význam a výstavba trasy je neovlivní.

Trasa neprochází žádným ochranným pásmem vodního zdroje.

K údajům týkajícím se půd nejsou připomínky. Pro účely Dokumentace se jedná o informace správné a postačující.

Kapitola týkající se horninového prostředí je zpracována odpovídajícím způsobem a nejsou k ní žádné připomínky. Podrobný geologický resp. geotechnický průzkum bude pro účely zemních prací součástí dalších stupňů projektové dokumentace.

Trasa se nedostává do střetu se zájmy ložiskové ochrany.

Vymezení dotčených krajinných prostorů severního výběžku Třeboňska a okolí města Jindřichova Hradce je správné a popis přírodních, kulturních a historických charakteristik lze považovat pro daný účel za odpovídající. Ve vztahu k základním krajinnotvorným složkám jednotlivých dotčených krajinných prostorů lze souhlasit se závěrečným tvrzením Dokumentace, že: *...“Z předchozího výčtu významnějších rysů a hodnot krajinného rázu dotčeného krajinného prostoru je zřejmé, že v obou dotčených krajinných prostorech se nacházejí jedinečné a typické hodnoty krajinné scény. Třeboňsko je přímo unikátní svojí*

krajinnou scénou a Jindřichohradecko má charakter velmi podobný. Nicméně nejbližší okolí silnice I/23 je poměrně značně ovlivněno touto silnicí, dimenzí jejího tělesa a provozem na této silnici. Přímo kolem silnice I/23 se mimořádné hodnoty nevyskytují s takovou četností, jako uvnitř centrálních krajinných prostorů Třeboňska.“...

V textové části zabývající se biotou uvádí příslušná kapitola Dokumentace pouze základní informace. Detaily lze nalézt v příloze F. *Biologický průzkum*.

Na základě podrobného botanického průzkumu, který trval dva roky (což je pro daný účel více než dostačující) lze s Dokumentací souhlasit, že: *...“Na většině lokalit nebyly zaznamenány žádné botanické unikáty, dokonce ani zajímavá společenstva. V posuzovaném území nebyl při terénním průzkumu provedeném během vegetačních sezón let 2007 a 2008 zaznamenán žádný rostlinný taxon jmenovaný v seznamu zvláště chráněných druhů rostlin v Příloze č.II vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114 /1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.“...*

Lokality botanického průzkumu byly vzhledem k charakteru biotopů podél jednotlivých variant trasy zvoleny správně. Nehrozí opomenutí žádné další botanicky cenné lokality.

Vymezení dotčeného bioregionu je správné a realitě odpovídá také konstatování, že: *...“fauna je silně ovlivněna existencí početných rybníků, rašelinných luk často ve vyšší nadmořské výšce než v sousedícím Třeboňském bioregionu. To se projevuje přežíváním pozoruhodných druhů bezobratlých, zvláště vázaných na mokřady (mokřadní měkkýši, vážky, motýli a brouci). Nejcennějšími biotopy v této části jsou rašelinné louky se zbytky charakteristické fauny“...*

Lze souhlasit s použitými metodikami sběru bezobratlých resp. brouků. Průzkum se za měřil na stejné lokality jako v případě botaniky, což je opět možno hodnotit jako správné. Získaný přehled zástupců jednotlivých skupin (převážně brouků) lze považovat za reprezentativní a pro dané účely více než dostačující. Použitá metodika i výsledky opravňují ke konstatování, že v zájmovém území nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné druhy. I kdyby tomu tak bylo, je pravděpodobné, že hmyz by nepředstavoval vážnou překážku pro výstavbu silnice resp. by se nejednalo o rozhodující faktor pro volbu varianty trasy.

Obecně lze průzkum makrozoobentosu pro účely Dokumentace EIA považovat za nadstandardní. Použité metody sběru jsou správné a volba vodotečí vzhledem k uvažované trase přeložky reprezentativní. Výčet zjištěných druhů lze považovat za zajímavý. Lze souhlasit s tvrzením, že: *...“Charakteristickým rysem společenstev makrozoobentosu sledovaných vodotečí je nízká druhová diverzita a přítomnost taxonů adaptovaných na zhoršenou kvalitu vody.“...* i s konstatováním, že: *...“Orientačně lze, s ohledem na zjištěné taxony, zařadit sledované vodoteče mezi alfamezosaprobni až polysaprobni toky.“...* Lze souhlasit také s tvrzením, že ve vztahu k možnému ovlivnění společenstev makrozoobentosu křížených vodotečí stavbou nebo provozem plánované komunikace jsou předložené varianty rovnocenné.

Výběr devíti lokalit pro sledování fauny obratlovců odráží složení biotopů podél trasy přeložky. Dva roky průzkumu poskytly dostatečné množství údajů, aby bylo možno hodnotit vlivy na tuto skupinu živočichů. Výčet pozorovaných druhů lze považovat za reprezentativní a představa o přítomnosti resp. nepřítomnosti druhů zvláště chráněných se opírá o solidní základ. Lze souhlasit s předpokladem uvedeným Dokumentací, že: *...“výskyt dalších, především plošně rozšířených druhů obratlovců lze očekávat. Jedná se například o ještěrku obecnou, slepýše křehkého, skokana hnědého, ropuchu obecnou nebo kunu skalní.“...* Tato skutečnost neubírá na kvalitě zpracování dané kapitoly. Důležité je, že v této kapitole jsou kromě výčtu druhů uváděny i biotopy resp. lokality, ke kterým se výskyt daného druhu váže.

V případě zjištěných zvláště chráněných druhů bude třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky, a to v dalším stupni zpracování projektové dokumentace.

K definování stupně ekologické stability daného území se obecně používá vícero metodik, všechny však mají obdobný základ. Použitou metodiku resp. hodnocení lze považovat za adekvátní. Po prostudování mapy lze souhlasit s tvrzením, že posuzovaná silnice bude zabírat převážně plochy 1. a 2. stupně ekologické stability (tj. ty nejnižší), v menší míře pak plochy odpovídající 3. stupni. V tomto případě se jedná o jehličnaté lesy a křížené potoční nivy.

Dokumentace správně konstatuje, že: ...*“Rekonstruovaná silnice I/23 v úseku Jindřichův Hradec - Dráčov prochází pozemky určenými k plnění funkce lesa (PUPFL) dle zákona č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů.“*... Rozsah dotčení je patrný z mapové přílohy G.3. Zemědělská půda a lesy. Správné je i zařazení do přírodních lesních oblastí resp. lesních vegetačních stupňů resp. souborů lesních typů. Odpovídá i slovní popis míry zásahu (viz poslední odstavec tabulky).

Lze souhlasit s tvrzením, že přeložka prochází pouze lesními porosty, které spadají do kategorie lesů hospodářských. Lesy zvláštního určení ani lesy ochranné nebudou záměrem dotčeny. Jako nejdůležitější se jeví skutečnost, že trasa přeložky se v nejvyšší možné míře snaží lesním celkům vyhýbat.

Výčet VKP je pro účely Dokumentace úplný, a to včetně VKP vyhlášených. Zásahy do VKP, kterými jsou drobné vodoteče, jsou pouze teoretické, tyto vodoteče budou překlenuty mostními tělesy či propustky. Lze souhlasit s údaji o přítomnosti resp. nepřítomnosti zvláště chráněných území i území navržených k zařazení do sítě Natura 2000. Je skutečností, že trasa se nedostává do střetu s žádným památným stromem resp. jeho ochranným pásmem.

Kapitolu o ÚSES lze považovat pro dané účely za vyčerpávající a zde obsažené údaje za správné.

K údajům o obyvatelstvu nejsou připomínky. Za významné je třeba považovat, že trasa ve všech variantách se z pochopitelných důvodů vyhýbá obydleným územím (toto je podstata záměru). Nakolik je vymezení dopravy mimo intravilány obcí dostačující, lze usuzovat z kapitol, hodnotících vlivy záměru na kvalitu ovzduší a na akustickou situaci.

Výčet stavebních objektů, stejně tak jako kulturních památek a archeologických lokalit v okolí lze považovat za kompletní, nicméně jako významná se jeví pouze přítomnost jednoho obytného domku *na severním okraji obce Děbolín, který se nachází v trase varianty A (severní podvarianta). V případě realizace této varianty, bude muset být demolován.*

Podkapitola C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Jako pozitivum lze hodnotit skutečnost, že trasa ve všech svých variantách, se vyhýbá biologicky vysloveně cenným územím, nezasahuje do žádné botanicky či zoologicky cenné lokality či do území se zásadním ekostabilizačním významem. Fakt, že prochází okrajovou zónou CHKO je irelevantní. Toto území nebude nijak ovlivněno.

Lze souhlasit s tvrzením, že: ...*“Z hlediska únosného zatížení je možné konstatovat, že realizace a provoz posuzované přeložky silnice I/23 nebude pro zájmové území představovat žádné zhoršení situace z hlediska únosného zatížení životního prostředí.“*...

Za zlepšení existujícího stavu lze považovat vymístění silnice mimo intravilány sídel. Způsob zhodnocení kvality životního prostředí zájmového území, jak jej prezentuje Dokumentace, odpovídá skutečnosti.

Údaje presentované v kapitole, resp. ve třech podkapitolách, jsou správné a není k nim žádná faktická připomínka.

II.2.6. Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Dokumentace

Kapitola v úvodu prezentuje hlavní obecné negativní a pozitivní stránky výstavby a provozu na komunikacích kapacitou srovnatelných s posuzovaným záměrem. Dokumentace dále uvádí, že: *...“nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy.“... a dále ...“Důležitá je skutečnost, že silnice I/23 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.“...*

V případě vlivů emisí a imisí je zde odvolávka na část Dokumentace C. *Vyhodnocení vlivu provozu silnice I/23 v úseku Jindřichův Hradec – Dráčov na kvalitu ovzduší (tzv. Rozptylová studie)*, zpracovatel ing. Václav Píša, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Praha, listopad 2008.

Následující text diskutuje vlivy NO₂, benzenu a suspendovaných částic frakce PM₁₀ a uvádí změny koncentrací těchto polutantů v zájmovém území vlivem realizace záměru.

Souhrnně Dokumentace konstatuje, že: *...“Z výsledků této studie vyplývá, že realizace záměru způsobí především přesun imisní zátěže z nejhustěji obydlených částí sídel ležících na trase na jejich okraje. Celkově je tedy možné očekávat zlepšení imisní situace, pouze lokálně dojde ke zvýšení koncentrací znečišťujících látek v zástavbě přilehlé k trase plánované přeložky. Z hlediska zdravotních rizik tak může mít vliv pouze zvýšení koncentrací suspendovaných částic PM₁₀. Pro naprostou většinu obytné zástavby však dojde ke snížení zdravotních rizik spojených s výskytem částic PM₁₀ v ovzduší.“...*

Dokumentace také prezentuje srovnání mezi jednotlivými variantami a dochází k závěru, že: *...“z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší v obytné zástavbě má smysl hodnotit pouze rozdíl mezi subvariantou sever a jih v rámci varianty A a dále úsek varianty B v úseku Doňov – Kardašova Řečice. V případě obou subvariant v okolí Děbolína se jako výhodnější ukazuje severní subvarianta, a to zejména díky výrazně menšímu podílu zástavby zasažené zvýšením koncentrací. V případě varianty B se ukazuje, že její vedení je výhodnější pro zástavbu Kardašovy Řečice, ovšem v případě Pleše se jeví výhodnější varianta A, varianty v tomto úseku lze tedy považovat za zhruba rovnocenné.“...*

V případě vlivů hluku se text kapitoly odvolává na část Dokumentace D. *Akustická studie*, kterou zpracoval Mgr. Radomír Mužik, EIA SERVIS s.r.o, v listopadu 2008. Následující text prezentuje obecné informace o vlivech akustického tlaku (hluku) na zdraví lidí a definuje legislativní limity pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb.

Dokumentace uvádí, že: *...“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 nejobydlenější části.“... Tabelem formou jsou jasně vymezeny oblasti, kde se přeložka silnice I/23 v navrhovaných variantách přibližuje k chráněnému prostoru nebo chráněnému prostoru staveb ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb. a kde tudíž hrozí největší riziko překročení limitů.*

Následně Dokumentace uvádí shrnující informace, které pocházejí z Akustické studie, která je přílohou Dokumentace. Jedná se především o:

- Stávající silnice je z hlediska hlukové situace v jejím bezprostředním okolí nevyhovující, možnosti budování pasivních protihlukových opatření jsou omezené.
- Po realizaci příslušného obchvatu je doporučeno měřením stanovit skutečnou hlukovou situaci v intravilánu obce a následně realizovat odpovídající protihluková opatření.
- Na obchvatu Kardašovy Řečice bude nutné vybudovat podél silnice I/23 protihlukové stěny, zajišťující splnění hlukových limitů.
- Za nejméně vhodnou variantu k realizaci lze považovat variantu A-sever z důvodu kolize s obytným objektem v Děbolíně (č.p.50). Varianty A-jih a B jsou z hlediska hluku prakticky srovnatelné. Pokud bude vyřešena situace týkající se dotčeného objektu (např. vykoupení objektu), pak jsou všechny posuzované varianty rovnocenné.

Ve vztahu k vlivům demolicí Dokumentace konstatuje, že jediným kolizním objektem je v případě varianty A sever obytný objekt na severním okraje Děbolína.

V podkapitole **Jiné vlivy** je zmiňován možný vliv silničního tělesa jako bariéra pro pohyb obyvatel s negativním dopadem na faktory pohody. Zdůrazňuje se zde také možnost aktivního zásahu obyvatel dotčených obcí do procesu územního fixování komunikace, a to v rámci schvalování územních plánů.

Posudek

S úvodní stáří, týkající definující hluk a emise za nejvýznamnější negativní vlivy silničních komunikací na zdraví obyvatel, lze souhlasit s tím, že emise z výfukových plynů bývají již v nevelké vzdálenosti od vozovky natolik nízké, že nepředstavují vážnější zdravotní problém.

Obecné hodnocení vlivů NO₂, benzenu a suspendovaných částic frakce PM₁₀ jakož i „hluku“ na zdraví je správné.

Jako zásadní se pak jeví konstatování, že vlivem realizace záměru dojde v obytné zástavbě ke zlepšení jak akustické, tak i imisní situace. Toto se samozřejmě podstatou předkládaného záměru (= přeložka silnice mimo obytnou zástavbu). Důležitá je pak také skutečnost, že tato změna se nebude dít na úkor jiných obcí (nedojde k významnému zhoršení v jiných obydlených lokalitách). Ve smyslu zdravotních rizik jsou rozdíly v imisní zátěži mezi jednotlivými variantami nevýznamné.

Stávající špatná akustická situace v intravilánech obcí podél frekventovaných silničních tahů je běžnou skutečností. Výstavba obchvatů je velmi často jediným způsobem řešení této situace. Za takovýto příklad lze považovat i posuzovaný záměr. Se shrnujícími závěry, presentovanými Dokumentací na tomto místě lze souhlasit.

Silnice se díky mnoha propustkům, dostatečnému počtu mostních objektů a vhodných křižovatek se stávající silniční sítí, nestane neprostupnou bariérou, což mimo jiné konstatuje i Dokumentace.

Subjektivita vnímání narušení faktorů pohody vlivem výstavby či přítomnosti nové komunikace je obecně platným faktem a lze souhlasit s Dokumentací, že: ...*“většina obyvatel severní části obce bude pro jižní obchvat a obráceně.”*...

Souhrnně lze konstatovat, že kapitola je zpracována správně a nejsou k ní žádné významné negativní připomínky.

2. Vlivy na ovzduší a klima

Dokumentace

Kapitola se opírá o výsledky rozptylové studie, navazuje na předchozí kapitolu *D.I.I. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů, Vlivy emisí a imisí*, kde jsou výsledky prezentovány podrobněji a pro koncentrace NO₂, benzenu a suspendovaných částic frakce PM₁₀, konstatuje: ...*“Celkově je možno konstatovat, že vybudování přeložky přinese výrazné snížení imisní zátěže zpravidla v centrálních částech dotčených sídel. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde v okolí nové komunikace, tento nárůst se však objeví převážně mimo zástavbu nebo jen na okrajích jednotlivých sídel.“* ...

Posudek

Je skutečností, že přeložka svojí podstatou musí mít za následek zlepšení kvality ovzduší v obcích na stávajícím průtahu. Je však důležité, aby se tak nedělo na úkor jiných obydlených lokalit. Tímto se zabývá rozptylová studie, která je přílohou Dokumentace. Z výsledků této studie vyplývá, že realizace záměru způsobí především přesun imisní zátěže z nejhustěji obydlených částí sídel ležících na trase na jejich okraje. Pro naprostou většinu obytné zástavby dojde ke snížení zdravotních rizik spojených s výskytem částic PM₁₀ v ovzduší.

Lze souhlasit s tvrzením, že: ...*“V případě obou subvariant v okolí Děbolína se jako výhodnější ukazuje severní subvarianta, a to zejména díky výrazně menšímu podílu zástavby zasazené zvýšením koncentrací. V případě varianty B se ukazuje, že její vedení je výhodnější pro zástavbu Kardašovy Řečice, ovšem v případě Pleše se jeví výhodnější varianta A, varianty v tomto úseku lze tedy považovat za zhruba rovnocenné.“* ...

Imisní limity u všech imisních charakteristik budou v úseku Dráčov – Jindřichův Hradec v roce 2020 po výstavbě přeložky I/23 splněny.

Kapitola je zpracována věcně správně a nejsou k ní žádné výhrady.

3. Vlivy na hlukovou situaci, a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Dokumentace

Kapitola konstatuje, že: ...*“Výstavba přeložky silnice I/23 na hodnoceném úseku bude představovat významné snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/23, která v řešeném úseku prochází obytnou zástavbou sídel Doňov, Pleše, Kardašova Řečice a Děbolín a okrajově se dotýká obce Újezdec. V důsledku snížení intenzit dopravy pak dojde i k poklesu akustické zátěže v blízkosti přilehlé zástavby.“* ...

Kapitola se odvolává na příloženou akustickou studii kde jsou vyhodnoceny lokality, které by mohly být provozem na nové přeložce silnice I/23 v navrhovaných variantách zasazeny hlukem z dopravy převyšujícím hygienické limity. V problémových místech jsou navržena protihluková opatření. Tato problematická místa a způsob řešení jsou definovány tabulkou a slovním popisem na straně Dokumentace č. 76.

Posudek

Vlivy hluku z provozu vozidel po rekonstrukci silnice I/23 jsou vyhodnoceny v části dokumentace *D. Akustická studie* a dále též v kapitole *D.I.I. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů, Vlivy hluku*.

Lze zcela souhlasit s tvrzením, že ...*“Výstavba přeložky silnice I/23 na hodnoceném úseku bude představovat významné snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/23, která v řešeném úseku prochází obytnou zástavbou sídel Doňov, Pleše, Kardašova Řečice a Děbolín*

a okrajově se dotýká obce Újezdec. V důsledku snížení intenzit dopravy pak dojde i k poklesu akustické zátěže v blízkosti přilehlé zástavby.“...“Z výsledků modelových výpočtů akustické studie vyplývá, že po výstavbě projektované přeložky silnice I/23 dojde u zástavby podél stávající silnice I/23 ke snížení hlukové zátěže dle dispozice objektů vůči silnici o cca 10 dB. Ve všech obcích se tím hluková zátěž ve dne i v noci sníží pod úroveň limitu pro starou zátěž.“...

Souhrnně lze konstatovat, že záměr představuje významné zlepšení akustické situace podél stávající silnice a při aplikaci navržených technických opatření (viz Dokumentace bod 3 na str. 77) lze dosáhnout v chráněném prostoru pozemků a chráněném prostoru budov splnění platných hygienických limitů dané nařízením vlády 148/2006 Sb. i na všech místech podél přeložky.

Vlivy vibrací lze považovat za zanedbatelné.

4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dokumentace

Kapitola je rozdělena do dvou podkapitol - *Vlivy na povrchové vody* a *Vlivy na podzemní vody*.

První část se zabývá vlivy odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků, úniku většího množství ropných látek ze stavenišť, způsobem zneškodňování splaškových vod, vlivy nárůstu podílu zpevněných ploch v území a k významnému zrychlení odtoku povrchových vod z území, vlivy splachů z povrchu vozovky (především NaCl).

Na základě geometrie trasy je v druhé části věnována detailní pozornost možnému ovlivnění režimu podzemních vod a to v jasně definovaných dílčích úsecích. Toto hodnocení je presentováno pro jednotlivé varianty zvlášť.

Jako nejvhodnější z hydrogeologického pohledu, především na část trasy ve staničení cca 17,5 – 20,5 vychází varianta A s podvariantou severního obchvatu Děbolína.

Posudek

Vlivy liniových staveb na povrchové vody jsou obecně dobře známy, liší se pouze rozsahem (dle kapacity silnice) a samozřejmě podle konkrétních podmínek zájmového území. Vzhledem k technickému řešení posuzovaného záměru a hydrologickým podmínkám dotčeného zájmového území je možno vlivy záměru v souladu s Dokumentací považovat za přijatelné a odpovídající dané kapacitě záměru.

Vzhledem k podzemní vodě lze souhlasit se sumarizujícím tvrzením Dokumentace, že: *...“Celkově je možno konstatovat, že všechny navržené varianty tras silnice I/29 Dráčov – Jindřichův Hradec jsou navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí a režimu podzemních vod a nebude zřejmě podstatně ovlivněna hladina a vydatnost žádného jímacího objektu (kromě studny č.p. 50 Děbolín situované přímo v trase).“...* Drobné rozdíly mezi jednotlivými variantami nejsou podstatné. Pouze v úseku staničení trasy cca 17,5 – 20,5 se z hydrogeologického pohledu jeví jako nejvhodnější severní obchvat ve variantě A

Kapitola je zpracována správně a nejsou k ní žádné připomínky.

5. Vlivy na půdu

Dokumentace

Dokumentace v této kapitole kvantifikuje zábor ZPF a PUPF a člení jej do jednotlivých tříd přednosti v ochraně. Celkový zábor činí 492 702 m² (A-jih), 479 629 m² (A-sever) a 499 815 m² (B), z toho zábor PUPFL 10 530 m² (A-jih), 10 530 m² (A-sever) a 11 370 m² (B) resp. zábor ZPF 167 648 m² (A-jih), 146 869 m² (A-sever) a 189 300 m² (B). Všechny

posuzované varianty jsou přibližně stejně dlouhé, celkový zábor není tedy výrazně rozdílný. Vedení jednotlivých variant však v rozdílné míře využívá těleso stávající silnice a různý je také zásah do nejcennějších půd v I. a II. třídě ochrany. Dokumentace konstatuje, že: ...*“Z tohoto hlediska lze jako nejvhodnější variantu hodnotit variantu A-sever.”*...

Posudek

Kvantifikace i začlenění záboru jsou správné. Lze také souhlasit s tvrzením, že varianta A-sever nejvíce využívá těleso stávající silnice a nejméně tak zasahuje do okolního prostředí. Zábor v I. a II. třídě ochrany ZPF je v porovnání s ostatními variantami nejnižší. Za nejméně vhodnou lze považovat variantu B.

Je pravdou, že 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.

Vlivy zasolování či kontaminace těžkými kovy jsou zanedbatelné.

6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Dokumentace

Dokumentace konstatuje: ...*“Celkově je možno konstatovat, že všechny navržené varianty tras jsou navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí. Navržená trasa v žádné z variant neprochází ani se nepřibližuje k žádnému chráněnému ložiskovému území nebo oblasti výskytu prognózních zdrojů surovin. V zájmovém území nejsou evidována žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové deformace.”*...

Posudek

Se závěry kapitoly lze souhlasit. K věcné správnosti nejsou žádné připomínky.

7. Vlivy na krajinu (krajinný ráz)

Dokumentace

Dokumentace v této kapitole hodnotí vlivy na krajinný ráz dotčených krajinných prostorů, které definuje jako: krajinný prostor severního výběžku Třeboňska a krajinný prostor okolí města Jindřichova Hradce. Hodnocení je provedeno ve dvou tabulkách na straně 93. Pro jednotlivé varianty je použito slovního hodnocení: Zásah žádný < Slabý < Středně silný < Silný < Velmi silný. Z těchto tabulek je zřejmé, nakolik plánovaný investiční záměr zasáhne do identifikovaných hodnot. Vesměs se jedná o hodnocení na úrovni „slabý“, v menším počtu „středně silný“. V několika případech je použito hodnocení „žádný“.

Dokumentace dále konstatuje, že mezi variantami není velký rozdíl. Slovně je komentován zásah do harmonického měřítka. Je konstatováno, že: ...*“Přeložka silnice I/23 přinese do krajiny dlouhé rovné nebo mírně zakřivené úseky ve větší míře, než zde byly dosud. Vzhledem k využívání stávajících úseků silnice, vzhledem k členitosti krajiny i podílu zalesněných území v krajině, v nichž se silnice tzv. „schová“, lze očekávat, že zásah do harmonického měřítka a harmonických vztahů krajiny by neměl být větší, než středně silný.”*...

Dokumentace doporučuje v dalším stupni zpracování projektové dokumentace zpracovat projekt vegetačních úprav tělesa silnice.

Posudek

Lze souhlasit s tvrzením Dokumentace, že: ...*“Stupnice zásahu do krajinného rázu je vždy relativní a do určité míry subjektivní. Změna oproti současnému stavu, kterou přinese*

přeložka silnice I/23, není rozhodně z hlediska vlivu na krajinný ráz pozitivní, nicméně je v posuzované krajině akceptovatelná.“...

Vymezení dvou krajinných prostorů pohledově dotčených trasou přeložky odpovídá realitě. Použité slovní hodnocení intenzity vlivů na jednotlivé ukazatele je pochopitelně značně subjektivní záležitostí (nemůže být ani jinak) a v hrubých rysech s ním lze souhlasit. Je skutečností, že vzhledem k výškovému vedení trasy a její geometrii, jakož i charakteristikám krajinného rázu pohledově dotčených krajinných prostorů nedojde ve smyslu § 12 zákona č. 114/92 Sb. ani u jedné z variant k významnému snížení estetické či přírodní hodnoty krajinného rázu resp. jeho přírodních, kulturních či historických charakteristik. Nedojde k významnému narušení harmonického měřítka či vztahů v krajině ani k významným zásahům do zvláště chráněných území, významných krajinných prvků či do přírodních a kulturních dominant.

Dokumentace konstatuje, že: *...“Z hlediska vlivu na krajinný ráz by byla nevhodnější realizace varianty A v podvariantě severního obchvatu Děbolína. Jako druhá by byla přijatelná varianta A v podvariantě jižního obchvatu Děbolína a nejsilnější negativní vliv by měla realizace varianty B, která má největší podíl nového úseku vedeného volnou krajinou.“...* S tímto pořadím lze souhlasit. Pro celkové posouzení záměru a vyhodnocení pořadí variant je podstatné, že rozdíl mezi vlivem stavby v různých variantách je z hlediska vlivu stavby na krajinný ráz nízký a toto hledisko nebude tudíž pro vyhodnocení prioritní.

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

Dokumentace

Kapitola se odvolává na výsledky aktuálního biologického průzkumu, který je přílohou Dokumentace. Je konstatováno že z botanického hlediska nejsou v trase plánované přeložky žádné zajímavé biotopy. V trase silnice nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. a po realizaci záměru lze očekávat minimální vlivy na flóru v okolí silnice. Kapitola dále prezentuje skutečnost, že součástí záměru je rekultivace okolí komunikace.

Také ze zoologického hlediska prochází trasa v naprosté většině běžnými biotopy zemědělské krajiny. Pouze některé nivy vodotečí (niva potoka SZ obce Řípec mezi rybníky Špitálek a Poloboží, niva Řečice na J okraji Kardašovy Řečice a niva potoka na JZ okraji obce Děbolín v trase varianty A – jih) jsou charakterizovány jako potenciálně hodnotnější. V zájmovém území bylo během terénního průzkumu zaznamenáno celkem 82 druhů obratlovců. V trase posuzované přeložky bylo zaznamenáno 11 zvláště chráněných druhů obratlovců dle zákona č. 114/1992 Sb.- čolek obecný, kuňka obecná, skokan zelený, křepelka polní, bramborníček hnědý, čáp bílý, moták pochop, potápka malá, ťuhák obecný, vlaštovka obecná, veverka obecná.

Přesto, že rozdíly mezi variantami trasy nejsou ve smyslu vlivů na biotu a ekosystémy hodnoceny jako významné, přiklání se Dokumentace k variantě A (severní podvarianta).

Posudek

Tvrzení, že trasa neprotíná žádnou botanicky významnou lokalitu je pravdivé. Co se týče variantního řešení, mezi variantami není z botanického hlediska zásadní rozdíl.

Lze souhlasit s tvrzením, že životní podmínky zvláště chráněných druhů obratlovců, zastižených v trase přeložky resp. jejich další existence v zájmovém území nebudou realizací a provozem záměru ohroženy.

Je správně konstatováno, že: *...“výstavbou přeložky mohou být nejvíce ohroženy především méně mobilní druhy konkrétně skokan zelený, čolek obecný a kuňka obecná.“...* Pro jejich přežívání v území je však důležité, že mokřadní biotopy nebudou vlivem realizace

záměru fragmentovány (jsou překlenuty mostními tělesy). Vliv na ptáky lze považovat za nulový. Přímé usmrcování drobných savců během výstavby nebude představovat významný zásah do zdejších populací.

Z hlediska vlivu na faunu, flóru a ekosystémy se jeví jako nejvhodnější realizace varianty A v podvariantě severního obchvatu Děbolína. Významná je především skutečnost, že tato varianta v největší míře využívá stávající komunikaci.

Kapitolu lze považovat za zpracovanou odpovídajícím způsobem a nejsou k ní žádné připomínky.

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

Dokumentace

Dokumentace konstatuje že: ...*“Posuzovaná silnice I/23 v úseku Jindřichův Hradec – Dráčov prochází při jižním obchvatu Kardašovy Řečice severním výběžkem chráněné krajinné oblasti Třeboňsko. Délka průchodu je cca 1,4 km. Do jiných zvláště chráněných území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. silnice nezasahuje.“*...

Dokumentace identifikuje jednotlivé dotčené VKP a slovně hodnotí míru dotčení. Jedná se o: bezejmenný potok napájející rybník Starý u Soběslavi a jeho niva, bezejmenný levostranný přítok Doňovského potoka a jeho niva, rybníček v pastvinách na S okraje obce Doňov, umělý přivaděč vody ze Silničního rybníka do Záhorského rybníka, stromořadí při stávající silnici z Kardašovy Řečice, bezejmenný potok do Velkého řečického rybníka a jeho niva, Mnišský potok a jeho niva, Děbolínský potok a jeho niva (var. A – jih a var. B), Děbolínský potok a jeho niva (var. A – sever),

Vliv rozšíření silnice na „lesní“ VKP je popsán v kapitole D.I.7. *Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a lesní porosty.*

Dokumentace konstatuje že: ...*“Realizace záměru nebude mít negativní vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích, neboť v trase silnice ani jejím bezprostředním okolí se žádná evropsky významná lokalita nenachází.“*...

Dokumentace konstatuje že: ...*“Všechny památné stromy v zájmovém území se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od navrhované přeložky silnice I/23. Realizaci nebudou poškozeny a nebude narušeno jejich ochranné pásmo.“*...

Posudek

Vliv na chráněná území – správně, vliv lze považovat za zanedbatelný.

Vliv na významné krajinné prvky – Hodnocení míry dotčení jednotlivých VKP odpovídá skutečnosti. Lze souhlasit s tvrzením, že: ...*“Z hlediska vlivu stavby na významné krajinné prvky, které nejsou lesem ani nejsou součástí sítě ÚSES je výběr varianty prakticky lhostejný.“*...

Vliv na prvky soustavy Natura 2000 – správně, bez připomínek.

Vliv na památné stromy – správně, bez připomínek.

10. Vlivy na územní systém ekologické stability

Dokumentace

Kapitola nejprve v obecných rysech uvádí potenciální střety liniových staveb se systémem ÚSES a následně nastiňuje možnosti eliminace těchto střetů. Dále se odvolává na kapitolu C.II.8. *Územní systém ekologické stability*, kde je proveden výčet segmentů ÚSES v zájmovém území. V následujícím textu jsou uvedeny všechny biokoridory, které přeložka

kříží, a biocentra, do kterých přeložka silnice I/23 zasahuje. Je popsán charakter střetu a jsou uvedeny možnosti technického řešení střetu přeložky s biocentrem či biokoridorem ÚSES. Jedná se o následující segmenty:

1. Funkční lokální biokoridor vedený po Doňovském potoku (křížení v km cca 3,1 na k.ú. Doňov)
2. Nefunkční lokální biokoridor vedený v polích (křížení s variantou A v km cca 6,9 na k.ú. Pleše)
3. Nefunkční lokální biocentrum zahrnující dva remízy a pruh pole mezi nimi (křížení s variantou B v km cca 6,8 – 6,9 na k.ú. Pleše)
4. Funkční lokální biokoridor vedený po řece Řečici (křížení v km cca 10,7 na k.ú. Kardašova Řečice)
5. Funkční regionální biokoridor lesní (křížení v km cca 15,4 na k.ú. Děbolín)
6. Funkční regionální biocentrum lesní (všechny varianty km cca 15,0 – 15,5)
7. Funkční lokální biokoridor vedený lesními porosty (křížení v km cca 16,4 na k.ú. Děbolín)
8. Funkční lokální biokoridor vedený po V okraji Děbolína po remízích a polem (souběh s variantou A – sever v km cca 19,0 – 19,2, křížení s variantou A – jih a variantou B v km cca 19,6 vše na k.ú. Děbolín)

Posudek

Výše uvedený popis lze považovat za správný a kompletní. Míra ovlivnění resp. neovlivnění jednotlivých segmentů je identifikována správně.

ad 1) Doňovský potok bude přemostěn v délce cca 10 m a výšce 4 m. Lze souhlasit s tvrzením, že ...*“Uvedené parametry jsou pro zachování průchodnosti dostatečné.”*...

ad 2) Jedná se o nefunkční biokoridor a při jeho případné budoucí realizaci bude třeba zohlednit přítomnost přeložky.

ad 3) Jedná se o nefunkční lokální biocentrum biokoridor a při jeho případné budoucí realizaci bude třeba zohlednit přítomnost přeložky.

ad 4) Tento lokální biokoridor bude přemostěn v délce 21 m přes Řečici. Výška přemostění cca 4 metry. Uvedené parametry jsou pro zachování průchodnosti dostatečné.

ad 5 a 6) Přeložka v tomto úseku využívá těleso stávající komunikace, která je vedena v úrovni terénu. Zprůchodnění regionálního biokoridoru je technicky neřešitelné a biokoridor bude dvoupruhovou silnicí přerušen, stejně jako doposud. Lze souhlasit s Dokumentací, že ...*“Vymezení regionálního biocentra takovým způsobem, kdy je protnuto silnicí, není z hlediska jeho funkčnosti vhodné. Doporučujeme nové vymezení biocentra mimo silnici.”*...

ad 7) Lokální biokoridor bude silnicí přerušen, stejně jako doposud.

ad 8) Biokoridor je přerušen již za stávající situace. V případě realizace přeložky v doporučené variantě udává Dokumentace doporučuje přeložení biokoridoru a to po Děbolínském potoce, kde konfigurace terénu umožňuje přemostění.

V závěru kapitoly je provedeno srovnání jednotlivých variant ve vztahu k zásahům do ÚSES. S učiněnými závěry je možno souhlasit.

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

Dokumentace

Dokumentace konstatuje že: ...*“Trasa silnice I/23 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. Jediný problematický objekt z pohledu možných demolic je jeden obytný objekt na severním okraji Děbolína v případě realizace varianty A*

v severní podvariantě obchvatu. Jedná se o domek u železniční trati, který je v současné době opravován.“...

Dokumentace identifikovala v zájmovém území 11 lokalit s kulturními památkami a archeologickými nálezy. Stavba prochází oblastí s řídkým osídlením a tomu odpovídá řídký výskyt známých archeologických památek. Žádná ze zapsaných nemovitých památek ani žádné evidované území s archeologickými nálezy není zasaženo výstavbou silnice. Dále Dokumentace upozorňuje na ...*„Riziko doposud neznámých území s archeologickými nálezy“*... a upozorňuje na možnost potřeby záchranného archeologického výzkumu ve smyslu § 22 zákona 20/1987 Sbírky o státní památkové péči je tedy třeba počítat v celé trase silnice.

Posudek

Je skutečností, že v případě varianty A (severní podvarianta) vyvstane nutnost demolice jednoho obytného domku. Jinak se trasa důsledně a ve značné vzdálenosti vyhýbá obytné zástavbě a nijak ji neovlivní.

S ohledem na trasování přeložky a lokalizaci kulturních památek v okolí, stejně tak jako známých lokalit s učiněnými archeologickými nálezy, lze vyloučit negativní vlivy záměru na tyto fenomény. Vyloučit negativní vlivy na lokality „doposud neznámé“ samozřejmě nelze, při dodržení povinností daných § 22 zákona 20/1987 Sb. o státní památkové péči, lze však tomuto nebezpečí účinně bránit. Jedná se o standardní postup.

Kapitola je zpracována správně a nejsou k ní žádné věcné připomínky.

II.2.7. Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Dokumentace

Dokumentace uvádí: ...*“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. ... Ve srovnání se současným stavem dojde k významným změnám v úsecích, kde je přeložka vedena v nové trase. V sídlech se jednoznačně projeví pozitivní vliv vyvedení tranzitní dopravy z obytné zástavby. Na druhé straně představuje realizace přeložky v nové trase nezbytný zábor půdy, zničení vegetace na ploše trvalého záboru, negativní vlivy na faunu a ekosystémy, případně na další složky životního prostředí. Nicméně tyto vlivy byly vyhodnoceny v předkládané dokumentaci jako akceptovatelné. ... Realizace a provoz posuzovaného úseku přeložky silnice I/23 nebudou mít žádné přeshraniční vlivy.“*...

Posudek

Se závěry učiněnými v této kapitole se lze plně ztotožnit.

II.2.8. Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Dokumentace

Dokumentace obecně nespojuje se záměrem žádná významná environmentální rizika. Zmíněny jsou určité možné „nestandardní“ situace, které teoreticky mohou vzniknout vlivem

úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích či riziko havárie s možností úniku pohonných hmot při provozu na silnici.

Posudek

Se závěry učiněnými v této kapitole lze souhlasit a nejsou k ní žádné připomínky.

II.2.9. Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Dokumentace

Kapitola velmi podrobně uvádí sumu opatření pro fáze přípravy, výstavby a provozu. Jedná se celkem o 52 opatření. V některých případech jsou tato opatření konkretizována pro jednotlivé varianty.

Posudek

Všechna tato opatření lze považovat za opodstatněná a pro danou komunikaci resp. zájmové území přínosná. Důsledkem toho je jejich převzetí do kapitoly Posudku *VII. Návrh stanoviska*. Pouze pro úplnost je na tomto místě vhodné připomenout, že podstatou vyjádření ČIŽP oblastního inspektorátu České Budějovice k Dokumentaci je požadavek, aby byly do konečné projektové dokumentace převzaty a následně realizovány body 14, 15, 17, 18, 19 a 20.

Další viz též kapitola Posudku *IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí*.

II.2.10. Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Dokumentace

V kapitole je konstatováno: ...*“Při identifikaci vlivů stavby a pozdějšího provozu na přeložce silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov na životní prostředí jsme použili standardní metodiku EIA – katalogy činností a složek životního prostředí a matice interakcí.*

Informace o zájmovém území jsme získali 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 jsme prověřili a doplnili vlastním průzkumem území.

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

Rozptylovou studii zpracoval ing. V. Píša, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. Praha, akustickou studii Mgr. R. Mužík, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice, hydrogeologické posouzení RNDr. Marcel Homolka, Hydroprůzkum, České Budějovice a biologický průzkum ing. A. Čurnová, doc. RNDr. J. Boháč, DrSc., Mgr. P. Král a 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/23 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 bylo kvantitativní vyjádření obtížné (vlivy na faktory pohody obyvatel, na biotu, krajinu, ekosystémy atd.) byly použity slovní formulace.

Pro rozptylovou studii 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. 350/2002 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

Pro posouzení hlukové situace v souvislosti s provozem posuzovaného úseku silnice I/23 byl použit program pro výpočet hluku HLUK+ ver. 7.16 Profi., ve kterém je implementována „*Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004*“ (publikováno v časopise MŽP ČR „Planeta 2/2005“). Uvedená metodika zahrnuje mimo jiné koeficient zohledňující předpoklad obměny současného vozového parku za vozidla s nižší hlukovou emisí. Na základě grafického zadání konkrétní situace a podrobných dat o posuzované komunikaci a dopravním proudu tento model umožňuje:

1. výpočet hlukové zátěže v jednotlivých vybraných bodech
2. výpočet polohy charakteristických izofon L_{Aeq}
3. vyhodnocení plošného rozložení hlukové zátěže v zadaných pásmech L_{Aeq}

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.

Posudek

Výše uvedené metody resp. metodiky lze považovat za zcela správné a pro daný účel adekvátní. Detaily jednotlivých postupů jsou uvedeny v odpovídajících přílohách Dokumentace.

Kapitola je zpracována věcně správně a je bez připomínek.

II.2.11. Hodnocení správnosti údajů v části D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Dokumentace

Kapitola konstatuje: ...*“Základním technickým podkladem pro zpracování dokumentace byla vyhledávací studie, kterou zpracoval v červnu 2006 ing. Stanislav Nováček, Pragoprojekt a.s., atelier České Budějovice. Severní variantu řešení obchvatu Děbolína upřesnil Ing. L. Zenkl, ZESA, v červenci 2007.*

Studie obsahují všechny nezbytné údaje v podrobnosti obvyklé pro tuto fázi přípravy záměru. Na úrovni technické studie nebyly stanoveny některé detaily provádění stavby, např.

přesné vyčíslení potřeby materiálů, energie, vody a pod. Neznalost těchto údajů je v procesech EIA obvyklá a nemá většinou významný vliv na vyhodnocení posuzované silniční stavby, její doporučení nebo nedoporučení k realizaci a na návrh opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí.

Vyhledávací studie dovedla do finální podoby jen variantu A v jižní podvariantě. Pro variantu B chybí např. v situaci násypy a zářezy, v podélném profilu mostní objekty, nejsou dopočteny bilance zemních prací, nejsou vyčísleny náklady. Rovněž varianta A – sever není v tomto smyslu dopracována. Nicméně podklady, které k dispozici byly (situace i podélný profil), lze považovat za dostatečné pro hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.“...

Posudek

Kapitola je dle přesvědčení zpracovatele Posudku zpracována správně a lze souhlasit s tvrzením, že nechybí žádné podstatné údaje, které by mohly ovlivnit kvalitu rozhodovacího procesu EIA. Nepřesnosti či absence některých vstupních údajů, které jsou v této kapitole identifikovány lze považovat v této fázi za nevýznamné a obvyklé.

II.2.12. Hodnocení správnosti údajů v části E – Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace

Dokumentace konstatuje že: ...*“nejmenší negativní vlivy na komplex hodnocených složek životního prostředí by měla realizace přeložky ve variantě A – severní podvariantě. Její umístění je poměrně přesvědčivé. Na druhém místě by se umístila varianta A – jižní podvarianta a poslední se umístila varianta B.*

V podstatě jediným negativem nejvhodnější varianty je skutečnost, že její realizace bude pravděpodobně podmíněna vykoupením jednoho obytného objektu v Děbolíně. Pokud bude situace uspokojivě vyřešena v tomto bodě, její realizace bude ze všech posuzovaných možností nejvhodnější.

Pokud by nastíněné řešení střetu nebylo realizovatelné, pak lze záměr realizovat i v jiných variantách. Žádná z nich nevykazuje tak zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí, aby nemohla být realizována.“...

Posudek

Následující tabulka prezentuje srovnání variant dle závěrů učiněných tímto Posudkem.

Oblast působení vlivů	varianta A sever	varianta A jih	varianta B
Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů			
Narušení rekreačních funkcí území	pořadí nelze stanovit (vliv je zanedbatelný)		
Vliv na sociálně-ekonomické faktory (zaměstnanost)	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Vliv akustického tlaku (hluky) na obyvatele	viz níže		
Kvalita ovzduší	viz níže		
Narušení faktorů pohody	více méně identické (pozitivní)		
Soulad s územním plánem	1-2	3	1-2
Vlivy na ovzduší a klima			
Ovlivnění klimatu	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Zhoršení kvality ovzduší	více méně identické (pozitivní)		
Vlivy na hlukovou situaci	více méně identické (pozitivní)		
Vlivy na půdu			

Zábor ZPF	1	2	3
Zábor PUPFL	1	2-3	2-3
Projevy eroze a zhutnění půdy	1	2	3
Vliv na organizaci obhospodařování ZPF	1-2	1-2	3
Čistota půdy	1-2	1-2	3
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje			
Zdroje nerostných surovin	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Skládkování a produkce odpadů	pořadí nelze stanovit (vliv je identický)		
Změna topografie a bilance zemních prací	pořadí nelze stanovit (vliv je zanedbatelný)		
Ostatní vlivy na geosféru (sesuvy, poddol. území, ...)	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Vlivy na faunu	1	2	3
Vlivy na flóru	1	2	3
Vlivy na ekosystémy	1	2	3
Vlivy na krajinu	1	2	3
Vlivy na územní systém ekologické stability	1	2	3
Vlivy na zvláště chráněná území vč. Natura 2000	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Vlivy na lesy	1	2-3	2-3
Vlivy na dřeviny rostoucí mimo les	pořadí nelze stanovit (vliv je více méně identický)		
Další biologické vlivy	pořadí nelze stanovit (vlivy nebyly identifikovány)		
Fyzikální vlivy			
Vlivy emisí světla	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Vlivy záření	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Vlivy na povrchové vody			
Kvantitativní vlivy na povrchovou vodu	pořadí nelze stanovit (vliv zanedbatelný)		
Kvalitativní vlivy na povrchovou vodu	pořadí nelze stanovit (vliv zanedbatelný)		
Vlivy na podzemní vody			
Kvantitativní vlivy na podzemní vody	1	2-3	2-3
Kvalitativní vlivy na podzemní vodu	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Ovlivnění zásobování pitnou vodou	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Vlivy na hmotný majetek	3	1-2	1-2
Vlivy na archeologická naleziště a kulturní památky	pořadí nelze stanovit (vliv je nulový)		
Vlivy na dopravní obslužnost území	více méně identické (pozitivní)		

Poznámka: 1 = nejlepší

Souhrnně lze konstatovat, že závěry učiněné Dokumentací a Posudkem ohledně srovnání variant v jednotlivých oblastech životního prostředí jsou velmi podobné a lze tudíž tuto kapitolu považovat za zpracovanou správně.

II.2.13. Hodnocení správnosti údajů v části F – Závěr

Dokumentace

Kapitola stručně a jasně konstatuje finální názor zpracovatele Dokumentace na realizovatelnost záměru. Uvádí, že ...*“realizace a následný provoz záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov“ jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. 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. Konečný výběr varianty bude záviset na jiných kritériích, než je vliv realizace na životní prostředí.“*....

Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení navržených opatření.

Posudek

Kapitola je logickým shrnutím celé Dokumentace. Presentovaný závěr je dle mínění zpracovatele posudku správný a lze se s ním ztotožnit.

II.2.14. Hodnocení správnosti údajů v části G – Shrnutí netechnického charakteru

Dokumentace

Kapitola ve stručnosti shrnuje informace presentované v Dokumentaci. Je rozdělena na následující části:

Popis záměru – Zde jsou pro jednotlivé varianty popsány technické parametry trasy a trasování. Tabele formou jsou presentovány parametry mostních těles.

Nejzávažnější charakteristiky dotčeného území – Jedná se o průchod přeložky v blízkosti sídel, ovlivnění obyvatel hlukem a emisemi do ovzduší z dopravy na přeložce, křížení biokoridorů, možné ovlivnění funkčnosti prvků ÚSES, ovlivnění vydatnosti či kvality zdrojů podzemní vody, ovlivnění povrchových vod (většinou málo vodných toků).

Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo – Je konstatováno, že: ...*“Provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže ve všech sídlech. Naproti tomu se v zájmovém území objeví nové imisní zatížení, které se však projeví zejména v oblastech bez obytné zástavby.“*... V okolí Děbolína je Dokumentací preferována severní subvarianta, a to zejména díky výrazně menšímu podílu zástavby zasažené zvýšením koncentrací. Dále kapitola uvádí že: ...*“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.“*...

Pro jednotlivé varianty je uveden výčet protihlukových stěn. Je konstatováno, že: ...*“Jediné místo, kde se s největší pravděpodobností nepůjde vyhnout demolicí, je jeden obytný objekt na severním okraji Děbolína v případě realizace varianty A v severní podvariantě obchvatu. Jedná se o domek u železniční trati v km cca 19,0.“*...

Vlivy na ovzduší a klima – Dokumentace konstatuje, že: *„Z hlediska množství emisí znečišťujících látek jsou všechny varianty víceméně rovnocenné.“*...

Vlivy na povrchové a podzemní vody – Je konstatován nevýznamný nárůst podílu zpevněných ploch resp. nevýznamné zrychlení odtoku dešťových vod z území. ...*“Všechny navržené varianty tras silnice I/23 Dráčov – Jindřichův Hradec jsou navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí a režimu podzemních vod a nebude zřejmě podstatně ovlivněna hladina a vydatnost žádného jímacího objektu.“*...

V následujícím textu jsou pak pro jednotlivé varianty porovnávány hydrogeologické podmínky.

Vlivy na půdu – Kapitola shrnuje rozsah záboru ZPF a PUPFL a srovnává jednotlivé varianty.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje – Je konstatován nevýznamný vliv na geosféru a přírodní zdroje.

Vlivy na krajinný ráz – Vliv na krajinný ráz je charakterizován jako středně silný. Jako nejvhodnější je uvedena varianta A v podvariantě severního obchvatu Děbolína.

Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, lesní porosty – Je konstatován nízký vliv na zvláště chráněné organismy. Je doporučen maximálně šetrný postup vůči „mimolesní“ zeleni, přičemž jako nejzajímavější je z tohoto pohledu hodnocen úsek od hráze Velkého řečického rybníka po les (km cca 12,5 – 13,0), kde rostou vzrostlé zdravé duby a úsek od Kardašovy Řečice ke křižovatce do Mnichu (kolem km cca 12,0), kde je lipové stromořadí. Z hlediska vlivů na flóru je jako nejvhodnější realizace varianty A v podvariantě severního obchvatu Děbolína. V trase přeložky se nacházejí hodnotnější ekosystémy v lesních porostech a v nivách vodních toků. Co se týče variantního řešení, z hlediska vlivu na ekosystémy je za nejvhodnější považována varianta A v podvariantě severního obchvatu Děbolína. Je konstatován vliv na lesní porosty.

Vlivy na ZCHÚ, VKP, prvky Natura 2000 a památné stromy – Je konstatován průchod trasy výběžkem chráněné krajinné oblasti Třeboňsko. Do jiných zvláště chráněných území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. silnice nezasahuje. Silnice dále prochází významnými krajinnými prvky ze zákona, a to lesními porosty a nivami toků. Realizace záměru nebude mít negativní vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu a ovlivnění ptačí oblasti Třeboňsko je zcela zanedbatelné. V trase přeložky se nenachází žádný památný strom. Z hlediska vlivu stavby na ZCHÚ, VKP, prvky Natura 2000 a památné stromy jsou Dokumentací v této kapitole všechny varianty hodnoceny jako rovnocenné.

Vlivy na ÚSES – Je konstatován rozsah ovlivnění jednotlivých segmentů ÚSES a je doporučeno prověření možnosti přemostění Děbolínského potoka a provedení biokoridoru v tomto prostoru pod přemostěním. Co se týče variantního řešení ve vztahu kapitola konstatuje, že nejvhodnější je varianta A v severní podvariantě, a to za předpokladu, že bude přijatelně vyřešen úsek v km cca 19,1.

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky - Jediný problematický objekt z pohledu možných demolic je jeden obytný objekt na severním okraji Děbolína v případě realizace varianty A v severní podvariantě obchvatu. V zájmovém území bylo identifikováno 11 lokalit s kulturními památkami a archeologickými nálezy. Žádná ze zapsaných nemovitých památek ani žádné evidované území s archeologickými nálezy není zasaženo výstavbou silnice.

Celá kapitola je zakončena jasným shrnutím a označením doporučené varianty.

Posudek

Posláním této kapitoly je srozumitelnou formou bez přílišných podrobností shrnout výsledky Dokumentace pro veřejnost, která nedisponuje odbornými znalostmi v daných oblastech. Jedná se pochopitelně o informace, které již byly presentovány v předchozích kapitolách a tudíž podrobné hodnocení je uvedeno v předchozích partiích Posudku.

Kapitola je zpracována odpovídajícím způsobem a nejsou k ní žádné věcné připomínky.

II.2.15. Hodnocení správnosti údajů v části H – Přílohy

Dokumentace

Součástí Dokumentace jsou následující přílohy:

Dokumentace obsahuje následující přílohy:

- B. Přílohy (Příloha č. 1 - Mapa širších vztahů, 1 : 500 000, Příloha č. 2 - Turistická mapa, 1 : 50 000, Příloha č. 3 - Vodohospodářská mapa, 1 : 50 000, Příloha č. 4 – Fotodokumentace, Příloha č. 5 - Kulturní památky a archeologické lokality, Příloha č. 6 - Zjišťovací řízení, Příloha č. 7 – Doklady, Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací.)
- C. Rozptylová studie
- D. Akustické studie
- E. Hydrogeologický posudek
- F. Biologický průzkum
- G. Mapové listy

Posudek

ad. B) Přílohy

V této části jsou prezentovány některé mapové podklady, které vymezují trasu ve smyslu širších vztahů. Údaje lze považovat za správné. K příloze nejsou věcné připomínky.

ad. C) Rozptylová studie

Rozptylová studie je zpracována odpovídající metodikou a její výstupy lze hodnotit jako dostatečně přesné pro daný účel resp. pro daný stupeň zpracování projektové dokumentace. K příloze nejsou věcné připomínky.

ad. D) Akustické studie

Dtto předchozí bod.

ad. E) Hydrogeologický posudek

Posudek specifikuje geologické a hydrogeologické poměry zájmového území obecně a následně tyto údaje konkretizuje pro podmínky v trasách jednotlivých variant. Tabele formou je hodnoceno ovlivnění režimu podzemních vod, vydatnosti jímacích objektů a kvality vod. Jsou srovnány jednotlivé varianty.

K příloze nejsou věcné připomínky.

ad. F) Biologický průzkum

Kolektiv autorů, který se podílel na zpracování biologického průzkumu, se zaměřil na následující skupiny organismů: rostliny, bezobratlí živočichové, bezobratlí živočichové – makrozoobentos a obratlovci. Minimálně v případě makrozoobentosu je možno konstatovat, že se jedná o údaje nad rámec potřebný k posouzení záměru (= pozitivum Dokumentace).

Botanický průzkum se zaměřil celkem na 10 lokalit, stejně tak jako průzkum terestrických bezobratlých (identické lokality). Makrozoobentos byl sledován na čtyřech tocích v trase přeložky. Obratlovci byli sledováni na 9ti lokalitách. Z celkového výčtu je patrná snaha o vysokou míru komplexnosti pořizovaných dat. Přílohu je možno hodnotit jako dobře zpracovanou a nejsou k ní věcné připomínky.

ad. G) Mapové listy

Příloha obsahuje následující mapové listy: G.1.1. Příroda ÚSES – km 0,0 – 10,5, G.1.2. Příroda ÚSES – km 10,0 – 20,6, G.2.1. Geologie a voda, kulturní památky - km 0,0 – 10,5, G.2.2. Geologie a voda, kulturní památky - km 10,0 – 20,6, G.3.1. Zemědělská půda a lesy - km 0,0 – 10,5, G.3.2. Zemědělská půda a lesy - km 10,0 – 20,6, G.4.1. Podélný profil – varianta A – jižní podvarianta, G.4.2. Podélný profil – varianta A – severní podvarianta, G.4.3. Podélný profil – varianta B, G.5. Vzorový příčný řez.

K příloze nejsou věcné připomínky. Mapy jsou zpracovány pro daný účel v odpovídající kvalitě. Graficky prezentovaná data jsou správná.

II.2.16. Shrnutí hodnocení správnosti údajů uvedených v Dokumentaci

kapitola	hodnocení	hodnocení
A.	Správně	Bez připomínek.
B.	Správně	Bez připomínek.
C.	Správně	Bez připomínek.
D.	Správně	Bez připomínek.
E.	Souhlas	Je doporučena stejná varianta jako v Dokumentaci
F.	Správně	Bez připomínek.
G.	Správně	Bez připomínek.
H.	Správně	Bez připomínek.
Vypořádání připomínek	Správně	Připomínky byly vypořádány odpovídajícím způsobem.

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Dokumentace

Dokumentace hodnotí následující varianty:

- varianta A – sever km 0,00 - 20,64
- varianta A – jih km 0,00 - 20,77
- varianta B km 0,00 - 20,66

V kapitole „E Porovnání variant řešení záměru“ je provedeno jejich porovnání. Jak vyplývá z uvedené tabulky, nejmenší negativní vlivy na komplex hodnocených složek životního prostředí by měla realizace varianty A (severní podvarianta). Její umístění je poměrně přesvědčivé. Na druhém místě by se umístila varianta A (jižní podvarianta) a poslední se umístila varianta B.

V kapitole F. Závěr konstatuje Dokumentace že: ...*“realizace a následný provoz záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov“ jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. 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. Konečný výběr varianty bude záviset na jiných kritériích, než je vliv realizace na životní prostředí.“*....

Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení navržených opatření.

Posudek

Zpracovatel Posudku došel na základě:

- prostudování Dokumentace
- prostudování vyjádření došlých v rámci zjišťovacího procesu
- v rámci vlastních terénních šetření
- v rámci konzultace s investorem
- v rámci konzultace s odpovědným pracovníkem Krajského úřadu Jihočeského kraje
- vlastním hodnocením vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí
- prostudováním schváleného územního plánu

k závěru, že záměr **le doporučit k realizaci** při dodržení Dokumentací resp. Posudkem navržené sady opatření, a to v souladu s Dokumentací **ve variantě A (severní podvarianta)**. V souladu s Dokumentací je nicméně možno konstatovat, že záměr je 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 vyloučena.

Důvody jsou uvedeny v kapitole Posudku *II.2.12. Hodnocení správnosti údajů v části E – Porovnání variant řešení záměru*. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatel vyvolané záměrem nabudou v žádné složce představovat neúnosnou či nadlimitní zátěž. Detailní hodnocení a srovnání obou variant je presentováno v kapitole Posudku č. *VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí*.

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

S ohledem na charakter záměru a jeho lokalizaci lze vyloučit jakékoliv negativní vlivy na životní prostředí přesahující státní hranice.

III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování prostředí

Termínem znečišťování prostředí chápe zpracovatel Posudku negativní vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Dokumentace

Popis technického řešení záměru je v Dokumentaci odpovídajícím způsobem popsán v kapitole č. B.I.5. *Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí, především však v kapitole č. B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru.*

V kapitole jsou pro jednotlivé varianty presentovány základní technické a kapacitní informace. Detailně je popsáno trasování jednotlivých variant a jejich soulad s patřičnou ČSN. Zmíněno je napojení na okolní síť komunikací. Jsou specifikovány parametry pěti mostních těles, které jsou součástí záměru. Dále je konstatováno, že: *...“Všechny křižovatky v místech, kde trasa silnice I/23, resp. její přeložky přetíná silnice III. třídy a rovněž křížení silnice I/23 se silnicí II/147 jsou navrženy jako úrovnňové.“...*

Další technické detaily jsou presentovány grafickou formou v mapových listech: G.4.1. Podélný profil – varianta A – jižní podvarianta, G.4.2. Podélný profil – varianta A – severní podvarianta, G.4.3. Podélný profil – varianta B, G.5. Vzorový příčný řez.

Posudek

Ve smyslu nároků na posouzení vlivů záměru na životní prostředí lze Dokumentací presentovaný popis technického řešení považovat za odpovídající, správný, bez zjevných vad či nepřesností.

Grafické zpracování výkresů je kvalitní a pro daný účel přehledné a zde presentované údaje jsou správné.

Souhrnně lze konstatovat, že údaje presentované touto kapitolou jsou správné a posuzovaný záměr představuje standardní technické řešení, odpovídající současné situaci a nejsou k němu žádné připomínky.

IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

V první části této kapitoly jsou doslova uvedena veškerá opatření doporučená Dokumentací pro snížení či omezení nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí. V druhé části je prezentován komentář.

Dokumentace

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 případě výběru varianty B dopracovat technické podklady pro tuto variantu (mostní objekty, zábory).
4. V případě realizace varianty A v severní podvariantě vyřešit situaci v km cca 19,0 kde stojí jeden obytný objekt prakticky v trase silnice. Zaměřit přesně polohu objektu a silnice. V případě, že objekt nebude možné ochránit před nadlimitním hlukem, bude nutné jej vykoupit.
5. Zpracovat aktualizovanou akustickou studii pro vybranou variantu 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 u Kardašovy Řečice a předběžně navrhla protihluková opatření (pravá a levá strana jsou použity ve směru staničení – tedy od západu k východu):
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,5 – 10,6 výšky cca 4 m vpravo
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,7 – 10,75 výšky cca 2 m vpravo
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,55 – 10,6 výšky cca 2,5 m vlevo
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,6 – 10,7 výšky cca 2 m vlevo
 - Pro variantu B protihluk. clona v km cca 10,4 – 10,45 výšky max. 2,5 m vpravo
 - Pro variantu B protihluková clona v km cca 10,55 – 10,65 výšky 2-4 m vpravo
 - Pro variantu B protihluková clona v km cca 10,5 – 10,53 výšky cca 2 m vlevo
6. Upřesnit bilanci zemních prací pro vybranou variantu. Zajistit přísun materiálu, kterého se bude do násypů nedostávat.
7. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy pro vybranou variantu. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
8. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro úpravy svahů zářezů a násypů přeložky, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.
9. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro vybranou variantu. 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:

- Var. A: úsek 3,25 – 3,95: nelze vyloučit ovlivnění vydatnosti a kvality severozápadně situované studny S-1 (DB-2), doporučujeme detailní hydrogeologické posouzení možnosti ovlivnění tohoto zdroje a návrh řešení v rámci průzkumných prací v projekční fázi
- Var. A: úsek 4,35 – 4,65: Doporučujeme zdokumentovat domovní studny na severním okraji Újezdce do vzdálenosti 250 m od trasy a kontrolně v nich hladiny v průběhu prací sledovat
- Var. A: úsek 8,25 – 10,75: V místě násypu a mostu přes Řečici na jižním okraji Kardašovy Řečice je nutno zdokumentovat domovní studny v zahrádkách a obytné zástavbě do vzdálenosti cca 100 m, posoudit možnost ovlivnění jejich vydatnosti a kvality a v průběhu výstavby je sledovat
- Var. A: úsek 19,6 – 20,2: Ovlivnění vydatnosti dvou dokumentovaných prozatím nevyužívaných vrtů HV-1 (DB-11) a HV-2 (DB-12) situovaných cca 200 m severozápadně od zářezu nepředpokládáme, doporučujeme však hladinu v průběhu prací sledovat. Vzhledem k tomu, že zemní práce budou probíhat v jejich infiltrační oblasti, rovněž doporučujeme sledovat případné změny kvality vody.
- Var. A – severní podvarianta: úsek 19,0 – 19,5: trasa prochází infiltračním územím studní v objektech u železniční zastávky Děbolín, jejich ovlivnění výstavbou nepředpokládáme, zvýšenou pozornost je třeba v uvedeném úseku věnovat ochraně horninového prostředí před znečištěním, případně kvalitu vody ve studní v průběhu výstavby monitorovat.
- Var. A – severní podvarianta: km cca 18,98. V případě demolice domku č.p. 50 Děbolín bude nutno zlikvidovat i studnu u objektu. Studnu je potřeba zlikvidovat odborně (odtěžení alespoň části výstroje, zához inertním materiálem a těsnění v rozsahu určeném odpovědným hydrogeologem).
- Var. B: úsek 3,5 – 4,05: Znatelné ovlivnění vydatnosti severozápadně situované studny S-1 (DB-2) neočekáváme. Podle informací majitele je však studna napájena z drenážních systémů neznámého rozsahu a umístění, doporučujeme proto hladinu a kvalitu vody před a v průběhu zemních prací sledovat
- Var. B: úsek 4,05 – 4,7: Nelze vyloučit ovlivnění vydatnosti dokumentovaných jímacích objektů DB-3 a DB-4 situovaných 240 - 280 m jihozápadně od trasy a případných dalších individuálních jímacích objektů na severním okraji Újezdce, v jejichž infiltrační oblasti je zářez umístěn. Doporučujeme proto identifikaci jímacích objektů do vzdálenosti 300 m od zářezu a hydrogeologické posouzení možnosti ovlivnění jejich vydatnosti a kvality a návrh řešení v rámci průzkumných prací v projekční fázi
- Var. B: úsek 7,45 – 8,05: Podstatné ovlivnění hladin a vydatností individuálních jímacích objektů na jihozápadním okraji Pleší nepředpokládáme, doporučujeme je však do vzdálenosti 350 m zdokumentovat a v průběhu výstavby kontrolně sledovat
- Var. B: úsek 10,3 – 10,75: V okolí násypu a mostu přes Řečici na jižním okraji Kardašovy Řečice je potřeba zdokumentovat domovní studny zahrádkách a obytné zástavbě do vzdálenosti cca 100 m, posoudit možnost ovlivnění jejich vydatnosti a kvality a v průběhu výstavby je sledovat
- Var. B: úsek 15,35 – 16,1: zdokumentovat domovní studny v prostoru mezi železničním přejezdem a projektovaným násypem, posoudit možnost ovlivnění kvality jímané vody výstavbou a případně je v průběhu prací sledovat

- Var. B: úsek 18,6 – 19,2: nelze vyloučit ovlivnění hladin a vydatností domovních studní na jižním okraji Děbolína. Doporučujeme proto provést identifikaci jímacích objektů do vzdálenosti 300 m od zářezu a hydrogeologické posouzení možnosti ovlivnění jejich vydatností a kvality a návrh řešení v rámci průzkumných prací v projekční fázi
 - Var. B: úsek 19,2 – 19,5: práce budou probíhat v infiltrační oblasti prozatím nevyužívaných vrtů HV-1 (DB-11) a HV-2 (DB-12), při výstavbě je nutno věnovat zvýšenou pozornost ochraně horninového prostředí před znečištěním a kvalitu vod ve vrtech v průběhu prací sledovat
 - Var. B: úsek 19,5 – 20,15: ovlivnění hladiny a vydatnosti dvou dokumentovaných prozatím nevyužívaných vrtů HV-1 (11) a HV-2 (12) situovaných cca 250 m západně od zářezu nepředpokládáme, doporučujeme však hladinu v průběhu prací sledovat. Vzhledem k tomu, že zemní práce budou probíhat v části jejich infiltrační oblasti, v průběhu prací doporučujeme věnovat zvýšenou pozornost ochraně horninového prostředí před znečištěním a sledovat případné změny kvality vody ve vrtech
10. Zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky. Dešťové vody odváděné do recipientů předčistit v dešťových usazovacích nádržích schopných zachycovat pevné splaveniny a ropné látky. Preferovat nádrže ve formě přirozených rybníčních nádrží, v případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů. Objem dešťových usazovacích nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
11. V případě potřeby (vyrovnání průtoků) navrhnout před zaústěním do recipientu retenční nádrž ve formě rybníční nádrže se zemními hrázemi a úpravou okolí do přírodě blízkého stavu. Umístění a stavební provedení retenčních nádrží konzultovat s orgánem ochrany přírody. Objem retenčních nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
12. Zajistit odpovídající odtok povrchových vod z pozemků v okolí přeložky. Křížení 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.
13. Minimalizovat střety se stávajícími systémy odvodnění zemědělských pozemků. Přerušené drenážní svody podchytit a převést novými melioračními hlavníky, vedenými v souběhu s dotčenými úseky silnice do míst vhodných k vyústění do recipientů.
14. 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
15. V případě výběru varianty A – sever navrhnout odpovídající technické řešení pro křížení silnice s Děbolínským potokem v km cca 19,2. Doporučujeme prověřit možnost realizace mostního objektu nebo alespoň rámového propustku minimálních rozměrů 1x1 metr s pruhem suchého břehu podél koryta potoka po každé straně

16. V případě výběru varianty B přeložit navrhované biocentrum v místě dvou remízů v km cca 6,8 – 6,9 na k.ú. Pleše
17. V případě výběru varianty A – sever přeložit směrové vedení biokoridoru v km cca 19,0 – 19,2 na k.ú. Děbolín. Konfigurace terénu nabízí provedení biokoridoru pod silnicí podél Děbolínského potoka.
18. 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).
19. Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les, kácení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.
20. 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)
21. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
22. V úseku km cca 0,0 – 0,2 preferovat rozšíření stávající silnice mimo lesní porosty, tj. vpravo ve směru staničení
23. V případě výběru varianty B oddálit trasu od lesního porostu v km cca 6,8 (remíz) a v km 15,65 (lesní okraj), pokud je takové řešení technicky možné.
24. 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.
25. 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/23 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.
26. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
27. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
28. Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 - Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů. Umístit je pokud možno v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.

- Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
- Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu přeložky. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
- Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště přeložky, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, zejména v obytné zástavbě, vyloučit pojíždění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Pokud možno se vyhýbat obytné zástavbě.
- Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
- Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jámek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště. Umístění sedimentačních jámek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.
- Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany životního prostředí, případně správců vodních toků.

Opatření pro fázi výstavby

29. Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků a průchodu lesními porosty. Dočasné zábory půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
30. 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).
31. 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.)
32. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
33. Vyřešit předpokládaný nedostatek výkopového materiálu smluvním dovozem z přebytku z jiné stavby.
34. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
35. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
36. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
37. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
38. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jámkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
39. 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.

40. 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.
41. 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.
42. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
43. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
44. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
45. 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.
46. 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.
47. Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště

Opatření pro fázi vlastního provozu

48. 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.
49. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
50. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové soli s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
51. 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.
52. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Posudek

Sumu výše uvedených opatření lze považovat za kompletní a odpovídající danému záměru. Všechna tato opatření byla převzata do kapitoly Posudku VII. Návrh stanoviska - Podmínky souhlasného stanoviska. Pouze pro upřesnění lze upozornit na požadavek, vyplývající ze stanoviska ČIŽP, oblastní inspektorát České Budějovice 23/3/2009, aby byly do konečné projektové dokumentace převzaty a následně realizovány body 14, 15, 17, 18, 19 a 20. Toto je reflekováno na odpovídajícím místě i Posudkem.

V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

A) Vyjádření k Oznámení

V rámci zjišťovacího řízení byla doručena následující vyjádření a stanoviska týkající se Oznámení záměru:

Subjekt	Identifikace (č.j.)	Datum
Krajská hygienická stanice	1045/08/HOK.JH,	4.3.2008
Česká inspekce životního prostředí	ČIŽP/42/S1/0802887.002/08/CPF	22.2.2008

V následujícím textu je zkráceně uvedena podstata těchto vyjádření k Oznámení a způsob, jakým na ně reagovali zpracovatelé Dokumentace. Připojen je komentář zpracovatele Posudku, hodnotící způsob vypořádání připomínky.

Krajská hygienická stanice

a) Podstata připomínky

Krajská hygienická stanice konstatuje, že předložené Oznámení neobsahuje podklady k posouzení z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví. Z tohoto důvodu požaduje záměr posoudit z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví dle zákona č. 100/2001 Sb.

b) Zohlednění připomínky zpracovatelem Dokumentace

Součástí Dokumentace jsou akustická a rozptylová studie, které byly pro záměr vypracovány (část Dokumentace C. Rozptylová studie a část Dokumentace D. Akustická studie). Interpretace výsledků těchto studií z hlediska vlivu emitovaného hluku a emisí na veřejné zdraví je uvedena v kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů.

c) Hodnocení způsobu vypořádání připomínky

Připomínka byla zohledněna adekvátním způsobem.

Česká inspekce životního prostředí

a) Podstata připomínky

Je upozorněno na chybějící údaje v Oznámení týkající se ochrany vod, ochrany ovzduší (není rozptylová studie) a z hlediska ochrany přírody. Se záměrem souhlasí za předpokladu, že budou chybějící dokumenty dopracovány a informace budou doplněny.

b) Zohlednění připomínky zpracovatelem Dokumentace

Součástí Dokumentace je rozptylová studie, která se podrobně zabývá problematikou emisí spojenou s realizací investičního záměru (část Dokumentace C. Rozptylová studie).

Součástí Dokumentace je akustická studie, která se podrobně zabývá problematikou hluku spojenou s realizací investičního záměru (část Dokumentace D. Akustická studie). Navržená protihluková opatření jsou převzata do souboru opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí (kapitola D.IV. Dokumentace).

Součástí Dokumentace je hydrogeologické posouzení, které se zabývá vlivem realizace záměru na podzemní vody (část Dokumentace E. Hydrogeologické posouzení). Navržená opatření jsou rovněž převzata do souboru opatření.

Problematika ochrany povrchové vody je rozpracována v Dokumentaci v kapitolách C.II.2. Voda a D.I.4. Vlivy na povrchové a 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 (kapitola D.IV. Dokumentace).

c) Hodnocení způsobu vypořádání připomínky

Připomínka byla zohledněna adekvátním způsobem.

B) Vyjádření k Dokumentaci

K Dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

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

Následující text uvádí zkráceně podstatu jednotlivých vyjádření k Dokumentaci a hodnotící komentář zpracovatele Posudku. Dokumentací již tyto připomínky samozřejmě vyhodnoceny být nemohly, neboť tyto připomínky neměl zpracovatel Dokumentace fakticky možnost vypořádat.

ČIŽP oblastní inspektorát České Budějovice

a) Podstata připomínky

Ve vyjádření nejsou žádné připomínky.

Ve vztahu k odpadovému hospodářství podotýká, že v případě splnění limitů znečištění dle přílohy č. 9 zákona o odpadech lze s výkopový materiálem nakládat jako s výkopovou zemínou a kamením, na které se zákon o odpadech nevztahuje.

Ve vztahu k ochraně přírody a krajiny je doporučeno, aby byly do konečné projektové Dokumentace převzaty a následně realizovány body 14, 15, 17, 18, 19 a 20 z kapitoly „D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí“

Závěrem stanoviska je souhlasné vyjádření k Dokumentaci.

b) Komentář k připomínce

Vzato na vědomí. Zmíněné body jsou uvedeny v kapitole Posudku „VII. Návrh stanoviska, Podmínky souhlasného stanoviska“.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích

a) Podstata připomínky

Stanovisko konstatuje souhlas bez jakýchkoliv negativních připomínek.

b) Komentář k připomínce

Vzato na vědomí.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic

a) Podstata připomínky

Jedná se o stanovisko, které konstatuje, že:

- 1) záměr je v souladu s platným ÚPVÚC Jindřichohradecko
 - 2) je v souladu s návrhem zásad územního rozvoje Jihočeského kraje, které po svém vydání nahradí všechny dosud vydané (schválené) ÚPVÚC
- Nejsou konstatovány žádné negativní připomínky.

b) Komentář k připomínce

Vzato na vědomí.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

a) Podstata připomínky

V připomínce je konstatováno:

„Dle ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (zákon o lesích), ve znění pozdějších předpisů, stavební úřad nebo jiný orgán státní správy rozhodne o stavbě jen se souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek. Tohoto souhlasu je třeba i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. Souhlas vydávaný jako podklad pro rozhodnutí o umístění stavby nebo územní souhlas a dále pro rozhodnutí o povolení stavby, zařízení nebo terénních úprav a nebo jejich ohlášení je závazným stanoviskem podle správního řádu.

Dle ust. g 48a odst. 1 písm. b) lesního zákona, rozhoduje o odnětí PUPFL nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa, v případě jednoho a více hektarů, a o výši poplatku za odnětí, krajský úřad. Dle ust. § 16 odst. 1 zákona o lesích podává žádost o odnětí nebo o omezení orgánu státní správy lesů ten, v jehož zájmu má k odnětí nebo k omezení dojít.“

Dále stanovisko uvádí, co musí žádost obsahovat dle ust. § 1 Vyhlášky č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Připomínka neobsahuje žádné negativní stanovisko.

b) Komentář k připomínce

Vzato na vědomí.

Městský úřad Jindřichův Hradec

a) Podstata připomínky

1. Dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech - bez připomínek.

2. Dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách – bez připomínek, je požadováno, aby byla realizace usazovacích a vyrovnávacích nádrží provedena jako přírodní biodegradační nádrž a odvedení dešťových vod bylo provedeno většinou otevřenými strouhami mimo zastavěné území obcí. Zrušení strouhy v trase na k.ú. Děbolín bude na žádost o odstranění stavby na vodoprávní úřad před zahájením stavby. Přemostění vodních toků je požadováno na 100-letou vodu. Křížování s případnými vodními díly má být podrobně řešeno v PD pro územní řízení. Vodoprávní úřad se přiklání k variantě „A“ a podvariantě „A-sever“.
3. Dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF v platném znění – bez připomínek.
4. Dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – bez námitek. Je doporučena varianta „A“ a podvarianta „A-sever“.
5. Dle zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon – bez připomínek. Je doporučena varianta „A“ a podvarianta „A-sever“.

b) Komentář k připomínce

Vzato na vědomí.

Požadavek na „přírodní“ formu retenčních nádrží je zahrnut do Posudku - viz body 10 a 11 v kapitole č. VII. *Návrhu stanoviska*. Ostatní body budou řešeny v následném stupni zpracování projektové dokumentace, jak je mimo jiné požadováno i v připomínce.

C) Shrnutí připomínek k Oznámení a Dokumentaci

Následující tabulka shrnuje skutečnosti z připomínek, které byly dle zpracovatele Posudku závažné. Je však skutečností, že připomínky měly prakticky jen doporučující charakter, případně upozorňovaly na některé skutečnosti, které jejich autoři považovali za důležité. Nevyskytla se žádná připomínka, která by měla věcně negativní charakter a problematizovala výstupy Oznámení či Dokumentace.

Závažnost připomínek

subjekt	připomínka	závažnost/vypořádání
Oznámení		
Krajská hygienická stanice	Předložené Oznámení neobsahuje podklady k posouzení z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví	Nepříliš významné, Dokumentací dopracováno.
Česká inspekce životního prostředí	Chybějící údaje v Oznámení týkající se ochrany vod, ochrany ovzduší (není rozptylová studie) a z hlediska ochrany přírody.	Nepříliš významné, Dokumentací dopracováno.
Dokumentace		
Česká inspekce životního prostředí	Splnění limitů znečištění dle přílohy č. 9 zákona o odpadech lze s výkopový materiálem nakládat jako s výkopovou zemínou a kamením, na které se zákon o odpadech nevztahuje.	Pouze informace.
	Je doporučeno, aby byly do konečné projektové dokumentace převzaty a následně realizovány body 14, 15, 17, 18, 19 a 20 z kapitoly „D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí“	Pouze doporučení. Posudkem bylo zohledněno.
Krajská hygienická stanice	Souhlas bez jakýchkoliv negativních připomínek	Pouze informace.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor reg. rozvoje	Konstatování souladu záměru s ÚPD	Pouze informace.
Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor živ. prostředí	Informace o tom, že stavební úřad nebo jiný orgán státní správy rozhodne o stavbě jen se souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek. Tohoto souhlasu je třeba i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.	Pouze informace.
	O odnětí PUPFL nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa, v případě jednoho a více hektarů, a o výši poplatku za odnětí, stanovuje krajský úřad. Žádost o odnětí nebo o omezení podává orgánu státní správy lesů ten, v jehož zájmu má k odnětí nebo k omezení dojít.	Pouze informace.
Městský úřad Jindřichův Hradec	Je požadováno, aby byla realizace usazovacích a vyrovnávacích nádrží provedena jako přírodní biodegradační nádrž a odvedení dešťových vod bylo provedeno většinou otevřenými strouhami mimo zastavěné území obcí.	Významné. Patříčným způsobem reflektováno Posudkem.
	Přemostění vodních toků je požadováno na 100-letou vodu.	Významné. Bude řešeno v dalším stupni PD.

VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

Na základě informací získaných prostudováním Oznámení, Dokumentace, k nim došlých vyjádření, dotčenými správními orgány, dotčenou veřejností a osobním šetřením v lokalitě uvažované výstavby je možno vlivy investičního záměru ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí a zdraví obyvatel charakterizovat níže uvedeným způsobem (viz následující tabulka). Použita je slovní hodnotící stupnice: negativní (zásadně) > negativní (významně) > negativní > akceptovatelný > zanedbatelný > nulový, případně neidentifikovány či pozitivní.

Oblast působení vlivů	varianta A sever	varianta A jih	varianta B
Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů			
Narušení rekreačních funkcí území	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Vliv na sociálně-ekonomické faktory (zaměstnanost)	nulový	nulový	nulový
Vliv akustického tlaku (hluků) na obyvatele	viz níže	viz níže	viz níže
Kvalita ovzduší	viz níže	viz níže	viz níže
Narušení faktorů pohody	pozitivní	pozitivní	pozitivní
Soulad s územním plánem	soulad	nesoulad	soulad
Vlivy na ovzduší a klima			
Ovlivnění klimatu	nulový	nulový	nulový
Zhoršení kvality ovzduší	pozitivní	pozitivní	pozitivní
Vlivy na hlukovou situaci	pozitivní	pozitivní	pozitivní
Vlivy na půdu			
Zábor ZPF	akceptovatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Zábor PUPFL	akceptovatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Projevy eroze a zhutnění půdy	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Vliv na organizaci obhospodařování ZPF	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Čistota půdy	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje			
Zdroje nerostných surovin	nulový	nulový	nulový
Skládkování a produkce odpadů	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Změna topografie a bilance zemních prací	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Ostatní vlivy na geosféru (sesuvy, poddol. území, ...)	nulový	nulový	nulový
Vlivy na faunu	zanedbatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Vlivy na flóru	zanedbatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Vlivy na ekosystémy	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Vlivy na krajinu	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Vlivy na územní systém ekologické stability	akceptovatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Vlivy na zvláště chráněná území vč. Natura 2000	nulový	nulový	nulový

Vlivy na lesy	akceptovatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Vlivy na dřeviny rostoucí mimo les	akceptovatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Další biologické vlivy	neidentifikovány	neidentifikovány	neidentifikovány
Fyzikální vlivy			
Vlivy emisí světla	nulový	nulový	nulový
Vlivy záření	nulový	nulový	nulový
Vlivy na povrchové vody			
Kvantitativní vlivy na povrchovou vodu	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Kvalitativní vlivy na povrchovou vodu	zanedbatelný	zanedbatelný	zanedbatelný
Vlivy na podzemní vody			
Kvantitativní vlivy na podzemní vody	zanedbatelný	akceptovatelný	akceptovatelný
Kvalitativní vlivy na podzemní vodu	nulový	nulový	nulový
Ovlivnění zásobování pitnou vodou	nulový	nulový	nulový
Vlivy na hmotný majetek	akceptovatelný	nulový	nulový
Vlivy na archeologická naleziště a kulturní památky	nulový	nulový	nulový
Vlivy na dopravní obslužnost území	pozitivní	pozitivní	pozitivní

Poznámka: Hodnocení presentovaná tabulkou vycházejí ze skutečnosti, že podstatou záměru je vyvedení tranzitní dopravy mimo intravilány obcí, což platí pro všechny varianty. Tabulka nehodnotí rozdíly mezi variantami resp. rozdílnou míru případného vlivu. Toto je hodnoceno v kapitole II.2.12. Hodnocení správnosti údajů v části E – Porovnání variant řešení záměru.

Dokumentace výstavby „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“ byla posouzena v souladu s § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, a to v rozsahu přílohy č. 5. Na základě všech výše uvedených skutečností, jakož i hodnocení presentovaných v kapitolách Posudku *II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí a II.2.12. Hodnocení správnosti údajů v části E – Porovnání variant řešení záměru*, vyhodnocení míry nejistot a rozsahu negativních vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel, zpracovatel Posudku **doporučuje** realizaci záměru ve **variantě A (severní podvarianta)**, a to při dodržení sumy opatření navržených Dokumentací resp. Posudkem. V souladu s Dokumentací je nicméně možno konstatovat, že záměr je 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 vyloučena.

Hlavní důvody pro doporučení dané varianty jsou presentovány v kapitole Posudku č. *II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí*.

VII. Návrh stanoviska

KRAJSKÝ ÚŘAD – JIHOČESKÝ KRAJ
Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

V Českých Budějovicích dne
Č.j.:

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 zákona č. 93/2004 Sb.

I. Identifikační údaje

1. Název záměru

Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov

2. Kapacita (rozsah) záměru

Investiční záměr se týká výstavby silnice I. třídy v kategorii S 9,5/80

Délka posuzovaného úseku je dle variant:

varianta A – jih	20,77 km
varianta A – sever	20,64 km
varianta B	20,66 km

3. Umístění záměru

kraj:	Jihočeský
obec	Řípec: k.ú. Řípec
	Doňov: k.ú. Doňov
	Újezdec: k.ú. Újezdec u Kardašovy Řečice
	Záhoří: k.ú. Záhoří
	Pleše: k.ú. Pleše
	Kardašova Řečice: k.ú. Kardašova Řečice
	k.ú. Mnich u Kardašovy Řečice
	Pluhův Žďár: k.ú. Plasná
	Velký Ratmírov: k.ú. Velký Ratmírov
	Jindřichův Hradec: k.ú. Děbolín
	k.ú. Radouňka

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele
65993390

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele
Na Pankráci 56
145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

II.1. Oznámení

Oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, v rozsahu daném přílohou č. 3 tohoto zákona, bylo vypracováno oprávněnou osobou, kterou je RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993, prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006. Datum předložení 1.2.2008.

II.2. Dokumentace

Dokumentace dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, v rozsahu daném přílohou č. 4 tohoto zákona, byla vypracována oprávněnou osobou, kterou je RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993, prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006. Datum předložení 24.2.2009.

II.3. Posudek

Posudek dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, v rozsahu daném přílohou č. 5 tohoto zákona, byl vypracován oprávněnou osobou, kterou je Dr. Ing. Roman Kovář (osvědčení o odborné způsobilosti čj. 12060/1834/OPVŽP/01). Datum předložení 28.5.2009.

II.4. Veřejné projednání

Místo veřejného projednání:

Datum veřejného projednání:

II.5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

- Záměr byl oznámen Krajskému úřadu Jihočeského kraje 1.2.2008
- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dopisem Krajského úřadu Jihočeského kraje dne 7.2.2008 a uveřejněním na webové stránce dne 8.2.2008.
- K Oznámení se ve lhůtě dané zákonem tj. do 27.2.2008 vyjádřil 1 subjekt a po této lhůtě ještě 1 subjekt.
- Zjišťovací řízení bylo zakončeno dopisem Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 14. března 2008 (na webové stránce uveřejněno dne 26.3.2005) s následujícím závěrem:
Záměr „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“ bude dále posuzován podle zákona č. 100/01 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v aktuálním znění. Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle § 7 citovaného zákona dospěl příslušný úřad k závěru, že Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle

přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

- Dopracovat doplnění Dokumentace, jak je uvedeno v předloženém Oznámení, zejména akustickou studií
 - V Dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních
- Dokumentace hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s přílohou č. 4 byla předložena 24.2.2009.
 - Dokumentace hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla zveřejněna dopisem Krajského úřadu Jihočeského kraje dne 4.3.2009. (na webové stránce uveřejněno dne 10.3.2009)
 - K Dokumentaci se ve lhůtě dané zákonem tj. do 3.4.2008 vyjádřilo 5 subjektů
 - Posudek na Dokumentaci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s přílohou č. 5 byl zadán pověřujícím dopisem Krajského úřadu Jihočeského kraje dne 22.4.2009
 - Posudek na Dokumentaci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s přílohou č. 5 byl předložen dne 28.5.2009
 - K Posudku se ve lhůtě dané zákonem vyjádřilo subjektů
 - Veřejné projednání proběhlo dne
 - Závěry veřejného projednání:
.....
.....
.....
.....
.....
.....

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

1. Vyjádření obdržena k Oznámení dle § 6 v rámci zjišťovacího řízení ve lhůtě stanovené zákonem č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v aktuálním znění

Krajská hygienická stanice, čj. 1045/08/HOK.JH, ze dne 4.3.2008

Česká inspekce životního prostředí, čj. ČIŽP/42/S1/0802887.002/08/CPF, ze dne 22.2.2008

2. Vyjádření obdržena k Dokumentaci dle § 8 ve lhůtě stanovené zákonem č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v aktuálním znění

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

3. Vyjádření obdržena k Posudku dle § 9

.....
.....
.....
.....

4. Vyjádření obdržena v rámci veřejného projednání dle § 17

.....
.....
.....
.....

III. Hodnocení záměru

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

Realizace záměru v doporučené variantě A (severní podvarianta) 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	úzce lokální	zanedbatelný
Čistota půdy	výstavba	úzce lokální	zanedbatelný
Skládkování a produkce odpadů	výstavba	lokální	zanedbatelný
Vlivy na faunu	provoz + výstavba	lokální	zanedbatelný
Vlivy na flóru	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	úzce lokální	zanedbatelný
Kvalitativní vlivy na povrchovou vodu	provoz + výstavba	úzce lokální	zanedbatelný
Kvantitativní vlivy na podzemní vody	výstavba	úzce lokální	zanedbatelný
Vlivy na hmotný majetek	výstavba	úzce lokální	akceptovatelný
Vlivy na dopravní obslužnost území	provoz	lokální	pozitivní

Je třeba zdůraznit, že záměr je v této variantě v souladu se schváleným územním plánem a jako takový je územně fixován.

III.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.

III.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

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. Navrhovaná opatření jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posuzování vlivů provedení záměru na životní prostředí pro jednotlivé fáze realizace záměru.

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

Posuzovaný investiční záměr byl předložen ve dvou variantách: A a B, přičemž varianta A se dále dělí na dvě podvarianty: severní a jižní..

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.

III. 5. Vypořádání vyjádření k Dokumentaci (Oznámení) a k Posudku

III.5.1. Vypořádání vyjádření k Oznámení a Dokumentaci

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 toto 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

Připomínky k Dokumentaci měly prakticky jen doporučující charakter, případně upozorňovaly na některé skutečnosti, které jejich autoři považovaly za důležité. Nevyskytla se žádná připomínka, která by měla věcně negativní charakter a problematizovala výstupy Dokumentace.

III.5.2. Vypořádání vyjádření k Posudku

.....
.....
.....

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

Krajský úřad Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví jako příslušný úřad podle § 22 písm. b) zákona č. 100/01 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v souladu s § 10 výše uvedeného zákona, vydává na základě předložené Dokumentace, zpracovaného Posudku, došlých vyjádření a závěrů plynoucích z veřejného projednání

SOUHLASNÉ STANOVISKO

týkající se záměru

silnice I/23

Jindřichův Hradec – Dráčov

Podmínky souhlasného stanoviska

I. Fáze přípravy

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 případě výběru varianty B dopracovat technické podklady pro tuto variantu (mostní objekty, zábery).
4. V případě realizace varianty A v severní podvariantě vyřešit situaci v km cca 19,0 kde stojí jeden obytný objekt prakticky v trase silnice. Zaměřit přesně polohu objektu a silnice. V případě, že objekt nebude možné ochránit před nadlimitním hlukem, bude nutné jej vykoupit.
5. Zpracovat aktualizovanou akustickou studii pro vybranou variantu 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 u Kardašovy Řečice a předběžně navrhla protihluková opatření (pravá a levá strana jsou použity ve směru staničení – tedy od západu k východu):
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,5 – 10,6 výšky cca 4 m vpravo
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,7 – 10,75 výšky cca 2 m vpravo
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,55 – 10,6 výšky cca 2,5 m vlevo
 - Pro variantu A protihluková clona v km cca 10,6 – 10,7 výšky cca 2 m vlevo
 - Pro variantu B protihluk. clona v km cca 10,4 – 10,45 výšky max. 2,5 m vpravo
 - Pro variantu B protihluková clona v km cca 10,55 – 10,65 výšky 2-4 m vpravo
 - Pro variantu B protihluková clona v km cca 10,5 – 10,53 výšky cca 2 m vlevo

6. Upřesnit bilanci zemních prací pro vybranou variantu. Zajistit přísun materiálu, kterého se bude do násypů nedostávat.
7. Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy pro vybranou variantu. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
8. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro úpravy svahů zářezů a násypů přeložky, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.
9. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro vybranou variantu. 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:
 - Var. A: úsek 3,25 – 3,95: nelze vyloučit ovlivnění vydatnosti a kvality severozápadně situované studny S-1 (DB-2), doporučujeme detailní hydrogeologické posouzení možnosti ovlivnění tohoto zdroje a návrh řešení v rámci průzkumných prací v projekční fázi
 - Var. A: úsek 4,35 – 4,65: Doporučujeme zdokumentovat domovní studny na severním okraji Újezdce do vzdálenosti 250 m od trasy a kontrolně v nich hladiny v průběhu prací sledovat
 - Var. A: úsek 8,25 – 10,75: V místě násypu a mostu přes Řečici na jižním okraji Kardašovy Řečice je nutno zdokumentovat domovní studny v zahrádkách a obytné zástavbě do vzdálenosti cca 100 m, posoudit možnost ovlivnění jejich vydatnosti a kvality a v průběhu výstavby je sledovat
 - Var. A: úsek 19,6 – 20,2: Ovlivnění vydatnosti dvou dokumentovaných prozatím nevyužívaných vrtů HV-1 (DB-11) a HV-2 (DB-12) situovaných cca 200 m severozápadně od zářezu nepředpokládáme, doporučujeme však hladinu v průběhu prací sledovat. Vzhledem k tomu, že zemní práce budou probíhat v jejich infiltrační oblasti, rovněž doporučujeme sledovat případné změny kvality vody.
 - Var. A – severní podvarianta: úsek 19,0 – 19,5: trasa prochází infiltračním územím studní v objektech u železniční zastávky Děbolín, jejich ovlivnění výstavbou nepředpokládáme, zvýšenou pozornost je třeba v uvedeném úseku věnovat ochraně horninového prostředí před znečištěním, případně kvalitu vody ve studní v průběhu výstavby monitorovat.
 - Var. A – severní podvarianta: km cca 18,98. V případě demolice domku č.p. 50 Děbolín bude nutno zlikvidovat i studnu u objektu. Studnu je potřeba zlikvidovat odborně (odtěžení alespoň části výstroje, zához inertním materiálem a těsnění v rozsahu určeném odpovědným hydrogeologem).
 - Var. B: úsek 3,5 – 4,05: Znatelné ovlivnění vydatnosti severozápadně situované studny S-1 (DB-2) neočekáváme. Podle informací majitele je však studna napájena z drenážních systémů neznámého rozsahu a umístění, doporučujeme proto hladinu a kvalitu vody před a v průběhu zemních prací sledovat
 - Var. B: úsek 4,05 – 4,7: Nelze vyloučit ovlivnění vydatnosti dokumentovaných jímacích objektů DB-3 a DB-4 situovaných 240 - 280 m jihozápadně od trasy a případných dalších individuálních jímacích objektů na severním okraji Újezdce, v jejichž infiltrační oblasti je zářez umístěn. Doporučujeme proto identifikaci jímacích

objektů do vzdálenosti 300 m od zářezu a hydrogeologické posouzení možnosti ovlivnění jejich vydatnosti a kvality a návrh řešení v rámci průzkumných prací v projekční fázi

- Var. B: úsek 7,45 – 8,05: Podstatné ovlivnění hladin a vydatností individuálních jímacích objektů na jihozápadním okraji Pleší nepředpokládáme, doporučujeme je však do vzdálenosti 350 m zdokumentovat a v průběhu výstavby kontrolně sledovat
 - Var. B: úsek 10,3 – 10,75: V okolí náspu a mostu přes Řečici na jižním okraji Kardašovy Řečice je potřeba zdokumentovat domovní studny zahrádkách a obytné zástavbě do vzdálenosti cca 100 m, posoudit možnost ovlivnění jejich vydatnosti a kvality a v průběhu výstavby je sledovat
 - Var. B: úsek 15,35 – 16,1: zdokumentovat domovní studny v prostoru mezi železničním přejezdem a projektovaným násypem, posoudit možnost ovlivnění kvality jímané vody výstavbou a případně je v průběhu prací sledovat
 - Var. B: úsek 18,6 – 19,2: nelze vyloučit ovlivnění hladin a vydatností domovních studní na jižním okraji Děbolína. Doporučujeme proto provést identifikaci jímacích objektů do vzdálenosti 300 m od zářezu a hydrogeologické posouzení možnosti ovlivnění jejich vydatnosti a kvality a návrh řešení v rámci průzkumných prací v projekční fázi
 - Var. B: úsek 19,2 – 19,5: práce budou probíhat v infiltrační oblasti prozatím nevyužívaných vrtů HV-1 (DB-11) a HV-2 (DB-12), při výstavbě je nutno věnovat zvýšenou pozornost ochraně horninového prostředí před znečištěním a kvalitu vod ve vrtech v průběhu prací sledovat
 - Var. B: úsek 19,5 – 20,15: ovlivnění hladiny a vydatnosti dvou dokumentovaných prozatím nevyužívaných vrtů HV-1 (11) a HV-2 (12) situovaných cca 250 m západně od zářezu nepředpokládáme, doporučujeme však hladinu v průběhu prací sledovat. Vzhledem k tomu, že zemní práce budou probíhat v části jejich infiltrační oblasti, v průběhu prací doporučujeme věnovat zvýšenou pozornost ochraně horninového prostředí před znečištěním a sledovat případné změny kvality vody ve vrtech
10. Zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky. Dešťové vody odváděné do recipientů předčistit v dešťových usazovacích nádržích schopných zachycovat pevné splaveniny a ropné látky. Preferovat nádrže ve formě přirozených rybníčních nádrží, v případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů. Objem dešťových usazovacích nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
 11. V případě potřeby (vyrovnání průtoků) navrhnout před zaústěním do recipientu retenční nádrž ve formě rybníční nádrže se zemními hrázemi a úpravou okolí do přírodě blízkého stavu. Umístění a stavební provedení retenčních nádrží konzultovat s orgánem ochrany přírody. Objem retenčních nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
 12. Zajistit odpovídající odtok povrchových vod z pozemků v okolí přeložky. Křížení 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.
 13. Minimalizovat střety se stávajícími systémy odvodnění zemědělských pozemků. Přerušené drenážní svody podchytit a převést novými melioračními hlavníky, vedenými v souběhu s dotčenými úseky silnice do míst vhodných k vyústění do recipientů.

14. 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
15. V případě výběru varianty A – sever navrhnout odpovídající technické řešení pro křížení silnice s Děbolínským potokem v km cca 19,2. Doporučujeme prověřit možnost realizace mostního objektu nebo alespoň rámového propustku minimálních rozměrů 1x1 metr s pruhem suchého břehu podél koryta potoka po každé straně
16. V případě výběru varianty B přeložit navrhované biocentrum v místě dvou remízů v km cca 6,8 – 6,9 na k.ú. Pleše
17. V případě výběru varianty A – sever přeložit směrové vedení biokoridoru v km cca 19,0 – 19,2 na k.ú. Děbolín. Konfigurace terénu nabízí provedení biokoridoru pod silnicí podél Děbolínského potoka.
18. 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).
19. Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les, kácení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.
20. 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 úsek od železniční trati u hráze Velkého Řečického rybníka po les (km cca 12,5 – 13,0 navrhované přeložky)
21. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
22. V úseku km cca 0,0 – 0,2 preferovat rozšíření stávající silnice mimo lesní porosty, tj. vpravo ve směru staničení
23. V případě výběru varianty B oddálit trasu od lesního porostu v km cca 6,8 (remíz) a v km 15,65 (lesní okraj), pokud je takové řešení technicky možné.
24. 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.

25. 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/23 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.
26. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
27. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
28. Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 - Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů. Umístit je pokud možno v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
 - Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
 - Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu přeložky. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
 - Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště přeložky, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, zejména v obytné zástavbě, vyloučit poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Pokud možno se vyhýbat obytné zástavbě.
 - Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
 - Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště. Umístění sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.
 - Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany životního prostředí, případně správců vodních toků.

II. Fáze výstavby

29. Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků a průchodu lesními porosty. Dočasné zábory půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
30. 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).
31. 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.)
32. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
33. Vyřešit předpokládaný nedostatek výkopového materiálu smluvním dovozem z přebytku z jiné stavby.
34. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
35. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
36. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
37. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
38. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jámkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
39. 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.
40. 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.
41. 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.
42. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
43. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
44. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.

45. 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.
46. 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.
47. Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště

III. Fáze provozu

48. 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.
49. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
50. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové soli s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
51. 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.
52. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 a ustanovením § 4 odst. 1 písm. e) 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 zákona č. 93/2004 Sb.

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

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel Dokumentace, zpracovatel posudku

Závěr

Předkládaný Posudek byl zpracován v souladu s § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a v rozsahu daném přílohou č. 5 tohoto zákona. Výchozími podklady pro vypracování Posudku byla Dokumentace posuzování vlivů záměru „**Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov**“ na životní prostředí, kterou zpracoval RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993, prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006 a kolektiv a dále suma vyjádření a připomínek vnesených k posuzovanému záměru.

Prostudováním všech dostupných materiálů, terénním šetřením v lokalitě uvažované výstavby, konzultacemi s odborníky, se zástupcem investora i zástupcem místně příslušného orgánu státní správy v oblasti ochrany životního prostředí došel zpracovatel tohoto Posudku k závěru, že **posuzovaný investiční záměr je stran vlivů na životní prostředí akceptovatelný, přičemž stran vlivů na životní prostředí se jako nejvhodnější se jeví varianta A (severní podvarianta)**. 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. Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení sumy opatření navržených Dokumentací resp. Posudkem.

Autor tohoto Posudku prohlašuje, že se nepodílel na zpracování Dokumentace posuzovaného investičního záměru.

Datum zpracování Posudku:

květen 2009

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele Posudku:

Dr. Ing. Roman Kovář
Na Dlouhém lánu 16
160 00 Praha 6
tel.: 606569963

Autorizace ke zpracování Posudku:


čj. 12060/1834/OPVŽP/01

Podpis zpracovatele Posudku:



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

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

(10) JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	č.R. 599
Došlo: 24-03-2009	7 sp.zn.
Číslo j.:	d62
Příloha:	
 KUJCP00RQQA3	

Váš dopis zn: KUJCK 30892/2007 OZZL/25-Lz
ze dne: 04.03.2009
naše zn: ČÍŽP/42/IPP/0802887.001/09/CJN

Vyřizuje: Ing. Jitka Netřebová
tel.: 386 109 124

datum: 23.03.2009

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

Stanovisko ČÍŽP k dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov“ na životní prostředí.

Dne 05.03.2009 byla oblastnímu inspektorátu ČÍŽP v Českých Budějovicích doručena dokumentace vlivů záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov“ na životní prostředí. Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR, zpracovatelem dokumentace je EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice.

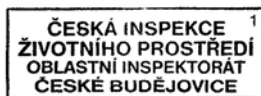
Odpadové hospodářství


ČÍŽP upozorňuje, že v případě přebytku výkopového materiálu nevyužitého v rámci této stavby či jiných silničních staveb prováděných stejným dodavatelem, pokud dodavatel stavby prokáže splnění limitů znečištění dle Přílohy č. 9 zákona o odpadech, lze s tímto výkopovým materiálem nakládat jako s výkopovou zeminou a kamením, na které se zákon o odpadech nevztahuje (viz § 2 odst. 1 písm. i) zákona o odpadech).

Ochrana přírody a krajiny

Ve vztahu k opatřením pro fázi přípravných prací souhlasíme s návrhy zpracovatele popsanými v bodech 14, 15, 17, 18, 19 a 20 v kapitole D.IV. „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí“ a požadujeme, aby byly do konečné projektové dokumentace převzaty a při stavbě realizovány. Návrhy se týkají způsobů křížení komunikace a vodotečí a kácení dřevin.

ČÍŽP s předloženou dokumentací souhlasí.




Ing. Jirí Rypáček
ředitel oblastního inspektorátu

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích

Na Sadech 25 - PSČ 370 71 - poštovní schránka 86

(10) JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD	Č.R. 3959
Došlo: - 1 - 04 - 2009	sp.zn. 2
Číslo j.:	
Příloha:	



KUJCP00TESLK

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

JINDŘICHŮV HRADEC

KUJCK 30892/2007 OZZL/25-Lz/
4.3.2009

čj.: 1045/08/HOK.JH

MUDr. Heinige/529

31.března 2009

Ing.Pillerová/515

Věc: Posuzování vlivu na životní prostředí podle zákona č.100/2001 Sb.-zahájení zjišťovacího řízení záměru-„Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov, dokumentace zpracovaná podle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích (dále jen „KHS Jč kraje“) posoudila Vámi zaslanoú dokumentaci **na záměr-„Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“** zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb.

Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, Praha 4.

Po podrobném prostudování předložené dokumentace vydává KHS Jč kraje toto
vyjádření:

S předloženou dokumentací se souhlasí.

Dokumentace byla doplněna o Akustickou studii a návrh protihlukových opatření.

Dle textové části dokumentace,D.I.1 str. 77, bude v dalších stupních dokumentace nutné provést zpřesnění akustických výpočtů na základě dostupných dat a dle zjištěných výsledků bude zpřesněn návrh protihlukových opatření.

Krajská hygienická stanice
Jihočeského kraje (24)
se sídlem v Č. Budějovicích
Na Sadech 25
370 71 České Budějovice

MUDr. Vratislav Heinige
vedoucí odboru HOK KHS

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

Územní pracoviště Jindřichův Hradec
Bezručova 857/II., PSČ 377 01
telefon: 387 712 510
fax: 387 712 541
e-mail: jh@khscb.cz

IČO: 71009345

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

EIA



KRAJSKÝ ÚŘAD – JIHOČESKÝ KRAJ

odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic
oddělení územního plánování

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.: 386 720 205, fax: 386 351 900
e-mail: simaj@kraj-jihocesky.cz, www.kraj-jihocesky.cz



KUJCP00C2EXZ

Krajský úřad Jihočeský kraj
Ing. Petr Lázníčka
OZZL, odd. IPPC a EIA

V Českých Budějovicích, dne 16. března 2009
č.j. KUJCK 7055/2009/OREG/1
Vyřizuje: Ing. Jan Šíma

Stanovisko krajského úřadu k záměru silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov

Vzhledem k tomu, že součástí posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. je posouzení záměru s platnou územně plánovací dokumentací, zhodnotil Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, že záměr silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov:

- 1) je v souladu s dosud platným ÚPVÚC Jindřichohradecko,
- 2) je v souladu s návrhem zásad územního rozvoje Jihočeského kraje, které po svém vydání nahradí všechny dosud vydané (schválené) ÚPVÚC.

KRAJSKÝ ÚŘAD
JIHOČESKÝ KRAJ
odbor regionálního rozvoje, územního
plánování, stavebního řádu a investic
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

Ludvík Zíma
vedoucí odboru regionálního rozvoje,
územního plánování, stavebního řádu a investic



KRAJSKÝ ÚŘAD – JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.:386 720 721, fax: 386 359 070
e-mail: brezina@kraj-jihocesky.cz, www.kraj-jihocesky.cz

V Českých Budějovicích dne: 12.3.2009
Čj.: KUJCK 30892/2007 OZZL/Bř-S
Vyřizuje: Ing. Jaroslav Březina

Věc: Sdělení k záměru stavby Silnice I/23 J. Hradec – Dráčov.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako orgán státní správy lesa, obdržel písemnost č.j. KUJCK 30892/2007 OZZL/25-Lz, ve kterém je deklarována výzva krajského úřadu k podání písemného vyjádření k dokumentaci stavby „Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov“.

Z textové části předmětné dokumentace vyplývá, že jsou zpracovány tři varianty realizace s orientačním vyčíslením záboru půdy. Každá ze tří variant uvažuje se zábohem vyšším, než-li 10 ha pozemků určených k plnění funkcí lesa.

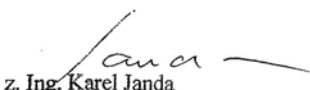
Dle ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (zákon o lesích), ve znění pozdějších předpisů, stavební úřad nebo jiný orgán státní správy rozhodne o stavbě jen se souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek. Tohoto souhlasu je třeba i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. Souhlas vydávaný jako podklad pro rozhodnutí o umístění stavby nebo územní souhlas a dále pro rozhodnutí o povolení stavby, zařízení nebo terénních úprav anebo jejich ohlášení je závazným stanoviskem podle správního řádu.

Dle ust. § 48a odst. 1 písm. b) lesního zákona, rozhoduje o odnětí PUPFL nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa, v případě jednoho a více hektarů, a o výši poplatku za odnětí, krajský úřad. Dle ust. § 16 odst. 1 zákona o lesích podává žádost o odnětí nebo o omezení orgánu státní správy lesů ten, v jehož zájmu má k odnětí nebo k omezení dojít. Dle ust. § 1 Vyhlášky č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa, musí žádost obsahovat:

- zdůvodnění požadavku s uvedením údajů o uvažovaném využití pozemků,
- údaje o celkovém rozsahu pozemků, podle způsobu záboru – trvalé nebo dočasné odnětí, trvalé nebo dočasné omezení, u dočasných záborů jeho počátek a konec,
- údaje o dotčených pozemcích podle katastru nemovitostí,
- snímek katastrální mapy s grafickým znázorněním požadovaného záboru, popřípadě geometrický plán,
- údaje lesní hospodářské osnovy nebo lesního hospodářského plánu o lesních porostech na dotčených pozemcích, včetně jejich zařazení do hospodářských souborů a kategorií lesa,
- komplexní výpočet náhrad škod na lesních porostech a předpoklad zvýšených provozních nákladů,
- výpočet poplatku za odnětí,

- u dočasného záboru návrh plánu rekultivace, pokud je nezbytný,
- územní rozhodnutí nebo stanoviska dotčených orgánů státní správy v případě, že se územní rozhodnutí nevydává, popřípadě se slučuje územní a stavební řízení,
- vyjádření vlastníka a nájemce dotčených pozemků určených k plnění funkcí lesa,
- vyjádření odborného lesního hospodáře.

KRAJSKÝ ÚŘAD
JIHOČESKÝ KRAJ
odbor životního prostředí,
zemědělství a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice (6)


v z. Ing. Karel Janda
vedoucí oddělení lesního hospodářství a zemědělství

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

Obdrží:
KÚ-JK, oddělení IPPC a EIA, Ing. Láznicka



JIHOČESKÝ KRAJ KRAJSKÝ ÚŘAD		č.R.
Dosele: - 8 -04- 2009		sp.zn.
Číslo j.: KUJCE 30892/2009		37
Příloha:		

Městský úřad Jindřichův Hradec
Odbor životního prostředí
Klásterská 135/II, 377 22 Jindřichův Hradec

Vyřizuje : Hrádková
e-mail : vera.hradkova@jh.cz
tel.č. 384 351 282
fax : 384 361 503

v Jindř. Hradci dne 6.4.2009
OŽP 11825/09-HR

Loz

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

Věc : Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona 100/2001 Sb. – zahájení zjišťovacího řízení záměru „Silnice I/23 Jindřichův Hradec - Dráčov“.

Dne 5.3.2009 obdržel Městský úřad Jindřichův Hradec, odbor životního prostředí žádost o vyjádření k výše uvedenému záměru.

Městský úřad Jindřichův Hradec, odbor životního prostředí, jako příslušný orgán státní správy životního prostředí vydává dle zák.č. 100/2001 Sb., v platném znění toto

vy j á d ř e n í

- 1.Dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech**
Z hlediska zákona o odpadech nejsou k předloženému oznámení připomínky. Nepožadujeme další posuzování podle zákona.
- 2.Dle zák.č. 254/2001 Sb., o vodách:**
Z hlediska vodního hospodářství není k PD pro zjišťovací řízení podstatných připomínek. Požadujeme, aby byla realizace usazovacích a vyrovnávacích nádrží prováděna jako přírodní biodegradační nádrže a odvedení dešťových vod bylo prováděno většinou otevřenými strouhami mimo zastavěné území obcí a zaměřit se i na případnou skladbu těchto truh co se týká možného vsaku. Zrušení studny v trase k.ú. Děbolín bude na žádost o odstranění stavby na vodoprávní úřad – MěÚ OŽP J.Hradec před zahájením stavby. Přemostění vodních toků na trase požadujeme na 100- letou vodu s dodržáním prostoru nad touto hladinou dle normy pro stavbu mostů. Křižování s případnými vodními díly – vodovodem a kanalizacemi a melioračními odpady či odvodněním bude podrobně řešeno v PD pro územní řízení. Celá stavba podléhá vydání souhlasu vodoprávního úřadu před vydáním stavebního povolení. Vodoprávní úřad se přiklání k variantě „A“ a podvariantě „A-sever“.
- 3.Dle zák.č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF v platném znění :**
K předložené dokumentaci pro zjišťovací řízení záměru „ Silnice I/23 Jindřichův Hradec – Dráčov „, nemáme připomínek.
- 4.Dle zák.č. 114/1992 Sb. , o ochraně přírody a krajiny:**
Proti závěrům předložené dokumentace nemáme námítky. Považujeme sice za nepravděpodobné, aby při entomologickém průzkumu nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy, protože čméláci (*Bombus* sp.), mravenci rodu *Formica* sp., zlatohlávek *Oxythyrea funesta* a jiné zvláště chráněné druhy jsou v oblasti široce zastoupeny. Nicméně tato okolnost nemá zásadní vliv na závěry hodnocení.

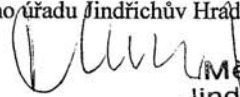
V souladu se závěry doporučujeme k realizaci variantu A-severní podvariantu, která má nejnižší negativní vliv na krajinu a přírodní hodnoty území.

5. Dle zák.č. 289/1995 Sb., lesní zákon

Orgán SSL nemá k předloženému materiálu připomínky. Z hlediska zájmů chráněných lesním zákonem doporučuje k realizaci červenou variantu A, u Děbolína podvariantu A-sever.

Toto vyjádření není správním rozhodnutím ani souhlasem nebo povolením vydaným podle zvláštních předpisů

Ing. František Chmelík
Vedoucí odboru životního prostředí
Městského úřadu Jindřichův Hradec


Městský úřad
Jindřichův Hradec
PSČ 377 22
9-3

Vyřizuje : Ing. Peltanová, Ing. Michálková, p.Kozlovská, Ing. Hesoun, Ing. Rieb

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 Praha 10 - Vršovice, Vršovická 65

Vážený pan
Dr. Ing. Roman Kovář, Ph.D.
Kavkazská 1377/7
101 00 Praha 10

Č.j.:
49411/ENV/05

Vyřizuje/telefon:
Ing. Holubová/ 267 122 760

V Praze dne:
16. 1. 2006

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 16. 2. 2006

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí podle § 19 odst. 10 a § 21 písm. i) 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 zákona č. 93/2004 Sb., vyhovuje žádosti fyzické osoby Dr. Ing. Romana Kováře, Ph.D., datum narození: 13. 10. 1963, adresa místa trvalého pobytu: Kavkazská 1377/7 101 00 Praha 10, a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku

podle § 19 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 zákona č. 93/2004 Sb.

Oprávnění ke zpracování dokumentace a posudku vzniká dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., prodlužuje na dobu 5 let.

Odůvodnění

Fyzická osoba, Dr. Ing. Roman Kovář, Ph.D., datum narození: 13. 10. 1963, adresa místa trvalého pobytu: Kavkazská 1377/7 101 00 Praha 10, požádala o prodloužení autorizace a splnila podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., v souladu s ustanoveními v příloze č. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Ukončené vysokoškolské vzdělání bylo doloženo diplomem a vysvědčením o státní závěrečné zkoušce. Vykonaná zkouška odborné způsobilosti byla doložena osvědčením (č.j. 12060/1834/OPVŽP/01, datum vydání: 27. 6. 2001). Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání: 19. 12. 2005).


Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny náležitosti a jsou splněny všechny podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 200 Kč (položka 22 písm. b) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí podáním na Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí.




Ing. Jaroslava HONOVÁ

ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Toto rozhodnutí obdrží:

- a) žadatel Dr. Ing. Roman Kovář, Ph.D. - účastník správního řízení
- b) po nabytí právní moci
orgán příslušný k evidenci - odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Ministerstva životního prostředí