

Silnice I/29 Písek - Záhoří

EKOLA group, spol. s r.o.

*Posudek
dle přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů*

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4
108 00 Praha 10
IČO: 63981378
DIČ: CZ 63981378

Telefon: 274 784 927 - 29
Fax: 274 772 002
E-mail: ekola@ekolagroup.cz

Červenec 2009



Posudek
dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí
podle zákona č. 100/2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů

*

Silnice I/29 Písek - Záhoří

Oznamovatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Zpracovatel posudku:
EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10 – Malešice

Zakázkové číslo: 09.0130-04

OBSAH

Obsah.....	5
Úvod.....	5
I. Základní údaje.....	9
II. Posouzení dokumentace.....	12
1. Úplnost dokumentace.....	12
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení.....	45
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	48
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	49
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí	50
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.....	50
V. Vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci.....	52
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí	52
VII. Návrh stanoviska.....	73

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČR	Česká republika
EIA	Posouzení vlivu stavby na životní prostředí
EVL	Evropsky významná lokalita
IP	Interakční prvek
KÚ	Krajský úřad
MÚ	Městský úřad
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NRBC	Nadregionální biocentrum
NV	Nařízení vlády
PD	Projektová dokumentace
PLO	Přírodní lesní oblast
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ÚP VÚC	Územní plán velkého územního celku
ÚPn, ÚP	Územní plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
ZCHÚ	Zvláště chráněná území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ZZŘ	Závěr zjišťovacího řízení

ÚVOD

Dalším z dokumentů probíhajícího procesu EIA záměru „Silnice I/29 Písek - Záhoří“ navazující na zpracovanou dokumentaci EIA (EIA SERVIS s.r.o., 11/2008) je posudek.

Jedním z hlavních úkolů tohoto posudku je nezávislé posouzení správnosti a úplnosti předložené dokumentace EIA, včetně použitých metod hodnocení. Posudek se zabývá mj. i posouzením pořadí předložených variant z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo. Velmi důležitou pasáží posudku je vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci (viz kapitola V), následně pak samotný návrh stanoviska (viz kapitola VII).

Návrh stanoviska formuluje zpracovatel posudku jako podklad pro příslušný úřad (Krajský úřad Jihočeského kraje) pro vydání konečného stanoviska.

Zpracovatel posudku prostudoval podrobně všechny dokumenty, které byly zpracovány v rámci procesu EIA pro daný záměr. Speciální pozornost věnoval především dokumentaci EIA včetně všech samostatných příloh a veškerým obdrženým vyjádřením k této dokumentaci. Cenným zdrojem informací pro zpracování posudku byl i vlastní terénní průzkum posuzovaného úseku silnice I/29.

Snahou při zpracování posudku byl objektivní, nestranný přístup při posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve vztahu k zákonným požadavkům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel.

Stručné shrnutí dosavadního procesu EIA předloženého záměru

Přeložka silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70. Délka posuzovaného úseku je (v závislosti na předložené variantě) 5,99 km – 6,15 km. Záměr se zabývá počátečním úsekem silnice I/29, tj. napojením silnice I/29 na silnici I/20 severozápadně od Písku, vybudováním severního obchvatu města Písek a napojením na silnici I/29 západně od obce Záhoří v km stavby cca 6,00.

Investorem a oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Pro záměr „Silnice I/29 Písek - Záhoří“ bylo v červenci 2007 zpracováno oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), které bylo poté odevzdáno na Krajský úřad Jihočeského kraje. Následně bylo zahájeno zjišťovací řízení, na jehož základě dospěl Krajský úřad Jihočeského kraje k závěru, že příslušný záměr bude posuzován podle citovaného zákona. Závěr zjišťovacího řízení č.j. KUJCK 30854/2007 OZZL/10-Du byl vydán dne 13. 12. 2007.

Na základě závěrů zjišťovacího řízení byla zpracována dokumentace EIA (11/2008). Zpracovatelem dokumentace EIA záměru „Silnice I/29 Písek - Záhoří“ byla firma EIA SERVIS s.r.o. Oprávněnou osobou s osvědčením o odborné způsobilosti je RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. (číslo osvědčení odborné způsobilosti 2721/4692/EP/92/93, číslo prodloužení autorizace 45099/ENV/06).

Dokumentace byla předložena k hodnocení v členění podle přílohy č. 4, zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Vlastní dokumentaci EIA tvořilo 113 stran textu. Součástí dokumentace byla jednotlivá expertní posouzení:

- Akustická studie (EIA SERVIS s.r.o.),
- Rozptylová studie (Ateliér ekologických modelů – ATEM, s.r.o.),
- Hydrogeologické posouzení (RNDr. Marcel Homolka),

- Kulturní památky a archeologické lokality v trase plánované silnice I/29 v úseku Písek-Záhoví (PhDr. Michal Bureš).

Dokumentace EIA, která se vypořádala s připomínkami ze zjišťovacího řízení, byla zpracována v listopadu 2008 a předána příslušnému úřadu (Krajský úřad Jihočeského kraje). Dokumentace byla následně rozeslána ke zveřejnění a k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Dne 4. března 2009 byla informace o dokumentaci posuzovaného záměru zveřejněna na úřední desce krajského úřadu.

Předkládaný posudek je zpracován podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Posudek se zabývá zhodnocením předložené dokumentací EIA (EIA SERVIS s.r.o., 11/2008).

Při respektování požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších zákonů je zvolenou metodou zpracování posudku kontinuální hodnocení dokumentace s uvážením všech dalších předložených materiálů a získaných doplňujících informací, které k dokumentaci a k uvažovanému záměru mají vztah. Konkrétní připomínky a výhrady k některým částem dokumentace, resp. reakce na obsah vyjádření obdržných k doplněné dokumentaci EIA byly průběžně včleněny do textu posudku.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Silnice I/29 Písek - Záhoří

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem posuzovaného záměru je přeložka silnice I/29 v úseku Písek - Záhoří. Přeložka silnice je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70. Základní šířka komunikace je 11,5 m. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vodícího proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Délka posuzovaného úseku je (v závislosti na předložené variantě) následující:

- varianta Novosedly – sever	6,00 km
- varianta Novosedly – střed	6,15 km
- varianta Novosedly – jih	5,99 km

V následujícím textu je uveden stručný popis jednotlivých stavebních úseků:

Písek – severní obchvat

Navržená trasa silnice I/29 v tomto úseku odpovídá územnímu plánu města Písek. Počátek stavebního úseku je v místě připojení na okružní křižovatku se silnicí I/20, konec je v km stavby 3,1 pod Ptáčkovnou.

Křížení silnice III/02024 (směr Topělec) s přeložkou silnice I/29 bude mimoúrovňové bez vzájemného propojení obou silnic. Most zde bude jednopolový.

Stávající polní cesta od mostu přes Otavu u čistírny odpadních vod v tomto prostoru bude převedena na opačnou stranu přeložky silnice I/29 pod krajním polem nového mostu přes Otavu.

Křižovatka silnic I/29 a III/02025 (směr Vrcovice) bude mimoúrovňová. Počítá se s přeložkou silnice III/02025 v délce cca 0,350 km, na které bude třípolový most nad silnicí I/29 a prefabrikovaný klenbový most nad blízkým údolím vodoteče.

Most přes Otavu bude dlouhý cca 260 m.

V km 2,942 dochází ke křížení silnice I/29 se železnicí Tábor – Písek (km 54,780 ČD). Silnice I/29 je v dolní úrovni. Železniční most bude pravděpodobně jednopolový.

Písek – Dolní Novosedly

Tento stavební úsek začíná před křižovatkou s původní silnicí I/29 v prostoru pod Ptáčkovnou v Písku a končí na současné silnici asi 1 km před Záhořím (km stavby 3,1 – 6,0).

Písek - Dolní Novosedly – severní varianta (tzv. varianta Novosedly-sever)

Trasa silnice I/29 je vedena od mimoúrovňové křižovatky pod Ptáčkovnou nejdříve volným terénem a na vrcholu stoupání je napojena do současné silnice. Od křížení silnice I/29 se železnici

stoupá niveleta ve sklonu 6%, takže na vrcholu stoupání je silniční těleso v zářezu hlubokém 12 až 14 m. Důsledkem toho je potřeba demolovat nejméně dva domy, zajistit přístup do domu situovaného jižně od přeložky po mostě zřízeném pro tento účel a potřeba výstavby nové přístupové komunikace do lokality.

Křižovatka u Ptáčkovny, kde bude na přeložku silnice I/29 napojena současná silnice I/29, směřující do centra města, bude navržena jako mimoúrovňová. Důvodem pro návrh MÚK je jednak konfigurace terénu (podstatně se zmírní podélný sklon na odbočující komunikaci) a předpokládaný silný proud odbočujících vozidel směřujících do centra města a na silnici I/20 ve směru na Vodňany.

Křižovatka se silnicí III/1385 u Dolních Novosedel bude úrovňová průsečná.

Součástí MÚK bude třípolový most (km stavby 3,126) nad silnicí I/29, další třípolový most nad silnicí I/29 bude postaven na přeložce silnice III/1385 v blízkosti vjezdu do lomu (km stavby 3,900). Nenajde-li se jiné vhodné řešení, bude pro přístup do obytného domu situovaného jihovýchodně od přeložky silnice I/29 postaven v km stavby 4,240 jednopruhový most vedený nad hlubokým zářezem.

Písek – Dolní Novosedly – střední varianta (tzv. varianta Novosedly-střed)

Od začátku stavebního úseku pod Ptáčkovnou po křížení přeložky s původní silnicí I/29 (km stavby 3,9) je řešení střední varianty takřka shodné s variantou severní, včetně MÚK a křížení se silnicí III/1385 v blízkosti vjezdu do lomu. Dále trasa střední varianty směřuje do nejnižšího místa terénního hřbetu, odkud se odklání západním směrem, míjí zástavbu u současné křižovatky silnic I/29 a III/1385 a v blízkosti rybníčku před Záhořím se napojuje do současné trasy silnice I/29.

Oproti variantě severní je hloubka zářezu větší. Pro zmenšení hloubky zářezu je navržen v úseku od křížení se železnicí až po vrchol stoupání podélný sklon nivelety 6,5 %.

Průsečná úrovňová křižovatka se silnicí III/1385 je navržena asi o 100 m jižně od současné křižovatky.

Současná silnice I/29 od křižovatky se silnicí III/1385 směrem na Písek se pravděpodobně přeřadí do silniční sítě jako III/1385 a jejím prostřednictvím zůstane zachován přístup do objektů a na pozemky k ní přilehlé beze změny současného stavu.

Mosty u této varianty budou shodné s variantou severní, odpadne pouze most nad zářezem v km stavby 4,240.

Písek – Dolní Novosedly – jižní varianta (tzv. varianta Novosedly-jih)

Od začátku stavebního úseku pod Ptáčkovnou až po km stavby 4,5 je řešení jižní varianty velmi podobné s variantou Novosedly-střed. Trasa je v km stavby 3,5 vedena cca o 30 metrů severněji a zatáčka v tomto úseku je navržena s větším poloměrem. V km stavby 4,0 – 4,5 má tato varianta téměř shodné směrové vedení s variantou Novosedly-střed, v km stavby 4,5 však pokračuje téměř v přímém směru a kříží silnici III/1385 ve vzdálenosti cca 180 metrů od stávající křižovatky silnice III/1385 a I/29. Na stávající silnici I/29 se tato varianta napojuje od jihu v blízkosti rybníčku před Záhořím v km cca 5,7. Rovněž výškové uspořádání je velmi podobné variantě Novosedly-střed, stejně tak potřeba a parametry mostních objektů.

3. Umístění záměru

Kraj: Jihočeský
Obec: Písek, Dolní Novosedly, Záhoří
Katastrální území: Písek, Dolní Novosedly, Svatonice

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

65993390

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 56
145 05 Praha

7. Jméno, příjmení a kontakt na oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Vladimír Vorel
Ředitel výstavby ŘSD ČR
Na Pankráci 56
145 05 Praha

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace EIA (EIA SERVIS s.r.o., 11/2008) je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zhodnocení úplnosti doplněné dokumentace EIA je provedeno podle jejích částí. Zvláštní pozornost je pak věnována částem dokumentace týkajícím se ochrany ovzduší, problematiky hluku, vlivu stavby na krajinný ráz, přírodně cenná území a obyvatelstvo.

V následujícím textu posudku je hodnocena úplnost dokumentace EIA z hlediska jednotlivých kapitol.

ÚVOD

Dokumentace v Úvodu rekapituluje souvislosti posuzovaného záměru, závěry zjišťovacího řízení předmětného záměru a komentuje jednotlivé připomínky doručené v rámci zjišťovacího řízení.

Komentář zpracovatele posudku:

Tato část není nutnou součástí dokumentace EIA, nicméně poskytuje vhodné informace o dosavadním průběhu procesu EIA a zlepšuje orientaci v problematice záměru, zejména pro ty subjekty, které se již v předchozích fázích procesu vyjádřily.

ČÁST A - ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

ČÁST B - ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B. I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita záměru

Komentář zpracovatele posudku:

V kapitole není uvedena kilometráž začátku a konce plánovaného obchvatu, kde se silnice napojuje na stávající komunikační síť.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Zpracovatel dokumentace konstatuje, že v době zpracování dokumentace nebyl identifikován žádný záměr, se kterým by mohlo dojít ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku podotýká, že vyhodnocení vlivů výstavby MÚK silnic I/20 a I/29 na životní prostředí je součástí jiného procesu EIA. V říjnu 2006 zpracovala firma Ekoteam oznámení záměru „Silnice I/29 v úseku Písek – Kbelnice“, jehož součástí je i vyhodnocení vlivů výstavby dotčeného MÚK na životní prostředí. Předkládaná dokumentace EIA se proto touto stavbou nezabývá.

Bez připomínek.

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

Z údajů uvedených v dokumentaci EIA je zřejmé, že silnice I/29 je z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy velmi významná. Významnosti komunikace však neodpovídá současný stavebně technický stav posuzované komunikace. Silnice je vedena centrem města Písek podél obytné zástavby, úsek mezi Pískem a Dolními Novosedly je charakteristický příkrým stoupáním s řadou ostrých zatáček. Důsledkem je negativní vliv na životní prostředí, na bezpečnost a zdraví obyvatel, na plynulost a bezpečnost dopravy.

Dokumentace EIA se zabývá počátečním úsekem silnice I/29, tj. napojením silnice I/29 na silnici I/20 severozápadně od Písku, vybudováním severního obchvatu města Písek a napojením na silnici I/29 západně od obce Záhoří v km stavby cca 6,0.

Je navržena základní varianta trasy silnice I/29 s průběžným staničením, jehož počátek je v místě napojení na okružní křižovatku se silnicí I/20 v Písku. V počáteční části úseku je tato trasa řešena invariantně. U obce Dolní Novosedly jsou navrženy tři varianty směrového vedení, označené jako Novosedly-sever, Novosedly-střed a Novosedly-jih.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace uvedl jasné zdůvodnění potřeby záměru, včetně stručného přehledu zvažovaných variant.

Pro lepší orientaci by bylo vhodné uvést alespoň krátké technické porovnání jednotlivých předložených variant. Tyto informace jsou však uvedeny v následující kapitole B.I.6 dokumentace EIA. Připomínka je tak jen metodického charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Kapitola B.I.6. dokumentace EIA uvádí stručný popis jednotlivých stavebních úseků posuzované stavby.

Písek – severní obchvat - Počátek stavebního úseku je v místě připojení na okružní křižovatku se silnicí I/20, konec je v km 3,1 pod Ptáčkovnou. Křížení silnice III/02024 (směr Topělec) s přeložkou silnice I/29 je navrženo mimoúrovňové bez vzájemného propojení obou silnic.

Připojení místní komunikace od mostu přes Otavu u čistírny odpadních vod na přeložku silnice I/29 není nezbytné, a proto nebylo v technické studii řešeno. Stávající polní cesta v tomto

prostoru bude převedena na opačnou stranu přeložky silnice I/29 pod krajním polem nového mostu přes Otavu.

Křižovatka silnic I/29 a III/02025 (směr Vrcovice) bude mimoúrovňová, s průchodem silnice I/29 v dolní úrovni. Počítá se rovněž s přeložkou silnice III/02025 v délce cca 0,350 km, na které bude most nad silnicí I/29 a most nad blízkým údolím vodoteče.

Most přes Otavu bude dlouhý asi 260 m. Typ konstrukce a rozpětí polí bude zvoleno v dalším stupni projektové dokumentace.

V km 2,942 stavby dochází ke křížení silnice I/29 s železniční tratí Tábor – Písek (km 54,780 ČD). Silnice I/29 bude železniční trať podcházet.

Písek – Dolní Novosedly - Tento stavební úsek začíná před křižovatkou s původní silnicí I/29 v prostoru pod Ptáčkovnou v Písku a končí na současné silnici asi 1 km před Záhořím (km stavby 3,1 – 6,0).

Severní varianta (tzv. Novosedly-sever) - Trasa silnice I/29 je vedena od mimoúrovňové křižovatky pod Ptáčkovnou nejdříve volným terénem a na vrcholu stoupání je napojena na současnou silnici. Od křížení silnice I/29 se železniční stoupá, na vrcholu stoupání je silniční těleso v zářezu hlubokém 12 až 14 m. V souvislosti s tím bude nutné demolovat nejméně dva domy, zajistit novou přístupovou komunikaci do lokality jižně od přeložky. Umístění této komunikace bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Křižovatka u Ptáčkovny, kde bude na přeložku silnice I/29 napojena současná silnice I/29, bude navržena jako mimoúrovňová. Důvodem pro návrh MÚK je jednak konfigurace terénu a předpokládaný silný proud odbočujících vozidel směřujících do centra města a na silnici I/20 ve směru na Vodňany.

Křižovatka se silnicí III/1385 u Dolních Novosedel bude úrovňová průsečná. V prostoru této křižovatky požaduje obec zřídit podchod pro pěší.

Součástí MÚK bude most (km 3,126) nad silnicí I/29, další most nad silnicí I/29 bude postaven na přeložce silnice III/1385 v blízkosti vjezdu do lomu (km 3,900). Nenajde-li se jiné vhodné řešení, bude pro přístup do obytného domu situovaného jihovýchodně od přeložky silnice I/29 postaven v km 4,240 třípolový jednopruhový most nad hlubokým zářezem.

Střední varianta (tzv. Novosedly-střed) - Od začátku stavebního úseku pod Ptáčkovnou po křížení přeložky s původní silnicí I/29 (km 3,9) je řešení střední varianty takřka shodné s variantou severní, včetně MÚK a křížení se silnicí III/1385. Dále trasa směřuje do nejnižšího místa terénního hřbetu odkud se odklání západním směrem a v blízkosti rybníčku před Záhořím se napojuje na stávající trasu silnice I/29. Průsečná úrovňová křižovatka se silnicí III/1385 je navržena o cca 100 m jižněji od současné křižovatky.

Mosty u této varianty budou shodné s variantou severní, odpadne pouze most nad zářezem v km 4,240.

Jižní varianta (tzv. Novosedly-jih) - Od začátku stavebního úseku pod Ptáčkovnou až po km 4,5 je řešení jižní varianty velmi podobné s variantou Novosedly-střed. Trasa je v km 3,5 vedena cca o 30 metrů severněji. V km 4,0 – 4,5 má trasa téměř shodné směrové vedení s variantou Novosedly-střed, v km 4,5 však pokračuje v přímém směru a kříží silnici III/1385 ve vzdálenosti cca 180 metrů od stávající křižovatky silnice III/1385 a I/29. Na stávající silnici I/29 se tato varianta napojuje od jihu v blízkosti rybníčku před Záhořím v km cca 5,7. Výškové uspořádání je velmi podobné variantě Novosedly-střed, stejně tak potřeba a parametry mostních objektů.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.I.6 obsahuje krátký popis technického řešení jednotlivých variant. S tím, že řada konkrétních technických detailů bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace (dokumentace pro územní řízení a stavební povolení).

Pro účely procesu EIA (posouzení vlivu stavby na životní prostředí) jsou dané popisy postačující. Zpracovatel posudku nemá připomínky.

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

Komentář zpracovatele posudku:

V této kapitole není uveden termín zahájení realizace záměru ani jeho dokončení. Tento termín nebyl dle údajů uvedených v dokumentaci EIA stanoven.

Alespoň pro orientaci by však bylo vhodné uvést předpokládané termíny realizace záměru, např. v návaznosti na harmonogram ŘSD ČR.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Kapitola B.II.1 se věnuje záborům půdy, chráněným územím a ochranným pásmům.

Kapitola vyhodnocuje pro jednotlivé předložené varianty orientační zábory ZPF a PUPFL. Z tabulek je patrné, že bude v převážné míře dotčen ZPF (cca 91 – 95 % celkového záboru ploch), částečně pak i PUPFL (cca 0,6 – 3,3 % celkového záboru ploch). Záměrem budou dotčeny půdy II. – V. třídy ochrany ZPF.

Cca 170 m úsek trasy se dotýká výběžku přírodního parku Písecké hory. K jiným střetům s chráněnými územími nedojde.

Z hlediska ochranných pásem bude dotčeno ochranná pásma lesa a ochranná pásma technické infrastruktury.

Komentář zpracovatele posudku:

Jak je v dokumentaci EIA správně poznamenáno, budou zábory ZPF a PUPFL konkretizovány v dalších stupních projektové dokumentace, na základě zaměření vybrané varianty v terénu. Stejně tak i řešení konfliktů s ochrannými pásmy technické infrastruktury bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace.

Bez připomínek.

B.II.2. Voda

Při výstavbě silnice bude potřeba omezeného množství pitné vody. Množství vody a její zdroje budou specifikovány v další fázi projektové přípravy.

Při provozu na komunikaci nevzniknou žádné nároky na pitnou vodu. Užitková voda pro údržbu komunikace bude dodávána z prostředků správce komunikace.

Výstavba i provoz posuzované silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.2. dostačující.

Bez připomínek.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Pro účely procesu EIA byla spotřeba materiálu pro výstavbu vozovky odhadnuta na základě následujícího vzorce: délka úseku (5 990 – 6 150 m) x šířka vozovky (11,5 m) x konstrukční výška (0,6 m). Vzhledem k minimálnímu rozdílu délky úseků jednotlivých variant je rozdíl v potřebě materiálu pro výstavbu víceméně zanedbatelný.

Potřebné množství materiálu pro výstavbu silnice I/29 nebude představovat významné zvýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu. Potřeba materiálu bude bez problémů pokryta produkcí kamenolomů a obaloven živičných směsí v oblasti.

Za stavební materiál lze považovat i zeminu na výstavbu násypů silnice. Snahou bude dosáhnout vyrovnané bilance zemních prací, kdy přebytečný výkopový materiál bude použit na výstavbu násypů v jiném úseku silnice.

V současné fázi přípravy záměru je stanovena pouze orientační bilance zemních prací. Očekává se však přebytek výkopového materiálu, nebude tedy pravděpodobně nutné zeminu na výstavbu násypů dovážet.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.3. dostačující.

Bez připomínek.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Během výstavby bude probíhat přeprava stavebních materiálů, ornice a výkopového materiálu. Dopravu materiálů na staveniště bude nutné vyřešit v plánu organizace výstavby jednotlivých etap výstavby silnice.

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Údaje o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na silnici I/29 vychází z celostátního sčítání dopravy v roce 2005 a růstových koeficientů. Zjištěné hodnoty dopravních intenzit v roce 2005 a očekávané intenzity automobilové dopravy pro rok 2015 jsou uvedeny v následující tabulce:

Sčítací úsek	Rok	Motocykly	Osobní vozidla	Těžká doprava
		Počet vozidel projíždějících úsekem za 24 hod		
2-1040 - D. Novosedly	2005	34	6592	1944
	2015	40	8174	2041
2-1041 - Písek	2005	34	6592	1944
	2015	40	8174	2041

Komentář zpracovatele posudku:

V kapitole B.II.4. by mělo být jasně uvedeno, z jakého zdroje byly převzaty údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých úsecích. Zpracovatel posudku proto prověřil použitý zdroj. Jak je uvedeno v dokumentaci EIA byla data převzata z celostátního sčítání z roku 2005. Tato data zpracovává ŘSD ČR (viz www.rsd.cz).

Rovněž popis sčítacích úseků je bez dalšího vysvětlení poměrně nepřehledný. Není jasné, kde prezentované úseky „2-1040 - D. Novosedly“ a „2-1041 – Písek“ začínají a kde končí.

Dle tabulek ŘSD ČR s intenzitami dopravy v daných úsecích je patrné, že začátek úseku 2-1040 je definován koncem zástavby města Písek a konec úseku 2-1040 zaústěním silnice I/29 na silnici III/1385. Začátek úseku 2-1041 je dle ŘSD ČR definován vyústěním silnice II/139 na silnici I/29 a konec úseku 2-1041 je definován koncem zástavby města Písek.

Vhodné by bylo doplnit rovněž odkaz na zdroj, ze kterého byly čerpány informace o růstových koeficientech dopravy.

Jedná se o formální připomínky, bez vlivu na celkové hodnocení záměru. Použité údaje a data jsou správné, zpracovatel posudku k nim nemá připomínky.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Bodové zdroje znečištění ovzduší - Stacionární bodové zdroje znečištění ovzduší se mohou vyskytovat v omezené míře v období výstavby komunikace a představují je především obalovny živičných směsí.

Plošné zdroje znečištění ovzduší - K plošným zdrojům znečištění ovzduší v období výstavby patří jednotlivá staveniště a rozsáhlejší plochy zbavené vegetace. Tyto plošné zdroje budou působit pouze v období výstavby silnice. Vzhledem k omezené době jejich působení nebude jejich vliv na ŽP a obyvatelstvo příliš závažný.

Liniové zdroje znečištění ovzduší - Posuzovaný úsek silnice I/29 bude ve fázi provozu liniovým zdrojem znečištění ovzduší. Zdrojem emisí budou motorová vozidla jedoucí po silnici. Výstavbou přeložky silnice I/29 dojde v části zájmového území k přesunu automobilové dopravy ze stávající na novou trasu.

V rámci dokumentace EIA bylo zpracováno modelové hodnocení vlivu provozu silnice na kvalitu ovzduší v zájmové oblasti, a to formou Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu dokumentace EIA. V kapitole B.III.1 jsou pak uvedeny emisní bilance navrhované přeložky silnice

I/29 pro rok 2015. Z uvedených tabulek je patrné, že z hlediska množství emisí znečišťujících látek jsou všechny předložené varianty vedení trasy přeložky I/29 víceméně rovnocenné.

Liniovými zdroji ve fázi výstavby budou zejména staveništní komunikace a nákladní doprava, odvázející vytěženou zeminu a přivázející potřebný stavební materiál. V tabulce na str. 24 dokumentace EIA je proveden předběžný odhad denní produkce emisí, které lze očekávat při emisně nejvýznamnější fázi stavby, a to v etapě zemních prací. V emisích je zahrnuta sekundární prašnost v prostoru staveniště vznikající při nakládání se zeminou.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.III.1. předložené dokumentace EIA obsahuje všechny nezbytné údaje o výstupech v oblasti ovzduší, a to přehled zdrojů znečišťování ovzduší souvisejících se záměrem, včetně doložení emisní charakteristiky záměru. Jedná se o základní údaje, ze kterých vychází rozptylová studie.

Kapitola je zpracována přehledně. Zpracovatel posudku nemá připomínky.

B.III.2. Odpadní vody

Při výstavbě a provozu na silnici I/29 nebudou vznikat odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pouze v sociálních zařízeních staveniště mohou vznikat splaškové odpadní vody.

Dešťové vody budou odváděny z komunikace do vodních toků, které silnice I/29 kříží. Recipienty dešťových vod budou následující toky: levostranný přítok potoka Jiher, Otava (včetně asi dvou drobných bezejmenných přítoků) a Vrcovický potok.

Technické řešení odvádění dešťových vod bude řešeno v dalších stupních přípravy záměru.

Množství odtékajících dešťových vod je v dokumentaci EIA stanoveno z ročního úhrnu srážek v oblasti, koeficientu odtoku a plochy komunikace a bilancováno pro jednotlivá dotčená povodí.

Jak vyplývá z doložených tabulek v rámci dokumentace EIA, nejsou rozdíly v množství odtékajících vod se mezi jednotlivými předloženými variantami významné. Největší množství dešťové vody odeče ze silnice v případě nejdelší varianty (tj. varianty Novosedly-střed), nejméně v případě nejkratší varianty (tj. varianty Novosedly-jih).

Dokumentace EIA se věnuje rovněž znečištění dešťových vod odtékajících ze silnice, a to především v souvislosti s užitím posypového materiálu v zimním období.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.III.2. dostačující.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole B.III.2. připomínky.

B.III.3. Odpady

Při výstavbě lze očekávat především vznik odpadů ze skupiny 17 *Stavební a demoliční odpady*, případně dalších druhů odpadů. V úvodní tabulce kapitoly B.III.3 dokumentace EIA je uveden přehled produkovaných odpadů, očekávané produkované množství a navrhovaný způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů. Kategorizace je provedena podle katalogu odpadů dle vyhlášky MŽP ČR č. 381/2001 Sb.

Přesný výčet odpadů, které budou vznikat během výstavby a vyčíslení jejich množství bude předmětem následujících stupňů projektové přípravy. Pro účely procesu EIA byl stanoven pouze hrubý odhad bilance zemních prací.

Dokumentace EIA uvádí přehled produkovaných odpadů, očekávané produkované množství a navrhovaný způsob nakládání s odpady během provozu silnice I/29.

Komentář zpracovatele posudku:

U kapitoly B.III.3. dokumentace EIA je třeba ocenit důsledné použití správných pojmů v oblasti nakládání s odpady. Dle zákona č. 185/2001 Sb. v platném znění se pod pojmem nakládání s odpady rozumí jejich shromažďování, soustředování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování.

Použití nesprávných pojmů v oblasti nakládání s odpady je častým nedostatkem předkládaných dokumentací EIA.

K druhům odpadů vznikajícím při stavební činnosti lze kromě odpadů jmenovaných v dokumentaci na str. 26 - 27 dále zařadit:

Tab. č. 1 Odpady z výstavby přeložky silnice I/29

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
15 01	Obaly	O, N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O

Výše uvedené informace jsou uvedeny pro upřesnění. Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu pro potřeby posouzení záměru z hlediska vznikajících odpadů. Další podrobnosti týkající se nakládání s odpady z výstavby a provozu záměru budou upřesněny v dalších fázích projektové dokumentace. Tato podmínka bude součástí stanoviska.

Již v tomto stupni projektových příprav však lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, která by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměla významně ohrozit životní prostředí.

B.III.4. Hluk a vibrace

Hluk

V rámci procesu EIA nebylo možné podrobně posoudit hladiny hluku vznikajícího v období vlastní výstavby. V příslušné fázi projektové přípravy bude před vydáním stavebního povolení nutné zpracovat podrobné hodnocení těchto faktorů k minimalizaci vlivů stavební činnosti na okolní obytnou zástavbu.

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

Vibrace

Kapitola pojednává o obecném působení automobilové dopravy na okolí z hlediska zatížení vibracemi.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.III.4 se má zabývat údaji o emisích hluku. To znamená, že tato kapitola by měla dát první hrubý přehled o jednotlivých zdrojích hluku a jejich porovnání v emisní rovině.

Uvedená připomínka je metodického charakteru, nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Jako nejzávažnější charakteristiky dotčeného území ve vztahu k posuzované výstavbě přeložky silnice I/29 označil zpracovatel dokumentace EIA následující oblasti:

- 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.

Těmto charakteristikám životního prostředí a jejich ovlivnění realizací a provozem posuzované přeložky silnice I/29 je věnována v dokumentaci EIA speciální pozornost.

Popis jednotlivých složek životního prostředí je proveden v následující kapitole dokumentace.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole C.I. dostačující. Zpracovatel posudku nemá ke kapitole připomínky.

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

C.II.1. Ovzduší a klima

Dokumentace EIA vymezuje dotčené klimatické oblasti dle Quitta. Dále jsou uvedeny hodnoty z nejbližší srážkoměrné a klimatologické stanice v Písku.

V kapitole C.II.1 je rovněž prezentována větrná růžice charakteristická pro danou oblast (Střední Povltaví), která popisuje proudění ve vybrané lokalitě za různých rozptylových podmínek.

Pro orientaci uvádí dokumentace EIA možné výhledové koncentrace znečišťujících látek v posuzované lokalitě (včetně liniových zdrojů v lokalitě), které byly vyhodnoceny pomocí modelových výpočtů v rámci „Koncepte snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji“. Koncepti zpracoval pro Jihočeský kraj ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o. v roce 2003. Ve výpočtu jsou zahrnuty bodové, liniové i plošné zdroje znečišťování ovzduší na území Jihočeského kraje (včetně hodnocené komunikace) i dálkový přenos znečištění z ostatních krajů.

Ve výpočtu je zahrnut i vliv provozu na stávající trase silnice I/29. Dle modelu se budou hodnoty pohybovat pod úrovní imisních limitů.

Komentář zpracovatele posudku:

Lze konstatovat, že zpracovatel dokumentace vycházel z oficiálně dostupných modelů výhledové kvality ovzduší na území Jihočeského kraje. Tento postup je správný, zpracovatel posudku k němu nemá připomínky.

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole C.II.1. dostačující.

C.II.2. Voda**Povrchové vody**

Posuzovaný úsek silnice I/29 leží v povodí Otavy a Vltavy, zasahuje do následujících dílčích povodí č. 1-08-03-104 (Jiher od Krašovického potoka po ústí), 1-08-03-105 (Otava od Jihru po Vrcovický potok), 1-08-03-106 (Vrcovický potok), 1-07-05-012 (Novosedlský potok).

Přeložka silnice I/29 přímo kříží následující vodní toky: levostranný přítok potoka Jiher, Otava (včetně dvou drobných bezejmenných přítoků) a Vrcovický potok.

V kapitole C.II.2 jsou uvedeny dále podrobnější charakteristiky některých křížených povodí (Otava pod Jihrem), průtokové poměry některých křížených povodí (Otava pod Jihrem), sledování kvality vody na nejbližších sledovaných profilech (Jiher, Otava).

Záměrem bude přímo dotčena jedna vodní nádrž. Jedná se o nádrž v km cca 3,1 na bezejmenném vodním toku, kde je plánována výstavba mimoúrovňové křižovatky se silnicí druhé třídy. Nádrž bude zavezena a přibližně o 100 m výše proti proudu vodního toku bude vybudována nová.

Podzemní vody

Hydrogeologická charakteristika zájmového území je podrobně zpracována v příloze E dokumentace EIA.

Celá posuzovaná trasa včetně variantních řešení je situována v hydrogeologickém rajonu 6320 - Krystalinikum v povodí střední Vltavy.

Základní údaje o významnějších objektech (zdroje veřejného zásobování, hlubší průzkumné, monitorovací, jímací vrty, domovní studny) v blízkosti navržených tras silnice jsou uvedeny v tabulce č.1 v příloze E, jejich umístění je vyznačeno v mapové příloze G.2. V tabulce v kapitole C.II.2 jsou následně uvedeny dokumentované jímací, monitorovací a průzkumné objekty.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole C.II.2. dostačující. Zpracovatel posudku nemá ke kapitole připomínky.

C.II.3. Půda

Z pedologického hlediska lze v místě průběhu trasy nalézt dva typy půd. Jedná se především o kyselá hnědá půdy, které jsou v zájmovém území nejčastější a hnědá půdy se surovými půdami.

Charakteristiku převažujících hlavních půdních jednotek v zájmovém území posuzované silnice I/29 ukazuje tabulka na str. 34 dokumentace EIA. Klasifikace půd dle třídy ochrany je následně zobrazena v mapě F.3 Zemědělská půda a lesy.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole C.II.3. dostačující. Zpracovatel posudku nemá ke kapitole připomínky.

C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Geologická charakteristika zájmového území je podrobně zpracována v samostatné příloze E dokumentace EIA. V kapitole C.II.4 je pak uvedeno stručné shrnutí. Grafické zobrazení skutečností uváděných v textu obsahuje mapa G.2. Geologie a voda, kulturní památky.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola C.II.4 hojně čerpá z údajů prezentovaných v samostatné příloze E dokumentace EIA. Podrobnost informací je pro účely procesu EIA dostatečná. Zpracovatel posudku neshledal žádné faktické chyby.

C.II.5. Krajina a krajinný ráz

Kapitola C.II.5 je členěna do dvou podkapitol: 1. Geomorfologie a 2. Krajinný ráz.

V podkapitole Geomorfologie je uvedeno začlenění území pod geomorfologické jednotky.

Podkapitola Krajinný ráz uvádí, že varianty přeložky silnice I/29 Novosedly – jih a Novosedly střed se dotýkají severozápadní hranice přírodního parku Písecké hory. Identifikovaným dotčeným krajinným celkem je Písecko, dotčeným krajinným prostorem je okolí městské aglomerace.

Dle geomorfologického členění patří dotčený krajinný prostor do geomorfologického okrsku Zvíkovské pahorkatiny. Krajina, kterou je posuzovaný úsek silnice veden, je silně člověkem ovlivněná. Jedná se o severní okraj velkého města.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola C.II.5.1. Geomorfologie opět čerpá ze samostatné přílohy E dokumentace EIA. Dále se kapitola zabývá základní charakteristikou krajiny, kterou má v budoucnu procházet přeložka silnice I/29. Kapitola správně identifikuje dotčený krajinný celek a dotčený krajinný prostor.

Zpracovatel posudku nemá k předloženým informacím připomínky. Kapitola je pro účely posouzení vlivu stavby na životní prostředí zpracována dostatečně.

C.II.6. Flora a fauna, ekosystémy a lesní porosty

Kapitola C.II.6. je členěna do následujících podkapitol: 1. Flóra, 2. Fauna, 3. Ekosystémy a 4. Lesní porosty.

V podkapitole Flora je uvedena fytogeografická charakteristika studované oblasti a stávající vegetační charakteristika.

V rámci procesu EIA byly provedeny poměrně detailní terénní průzkumy během vegetační sezóny let 2006 a 2007. V rámci těchto průzkumů nebyl 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.

V podkapitole Fauna je uvedena zoogeografická charakteristika studované oblasti a stávající zoologická charakteristika.

V rámci procesu EIA byly provedeny poměrně detailní zoologické průzkumy během sezóny 2007 a 2008. V rámci těchto průzkumů nebyly 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. Při průzkumech byly zaznamenány celkem tři druhy 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. Všechny zjištěné chráněné druhy patří kategorie ohrožených. Jedná se o tyto druhy: ropucha obecná (*Bufo bufo*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) a veverka obecná (*Sciurus vulgaris*).

Podkapitola Ekosystémy hodnotí území dotčené přeložkou silnice I/29 z hlediska stupně ekologické stability. Území je charakterizováno převážně nízkým stupněm ekologické stability. Nejcennějšími ekosystémy v navrhované trase silnice I/29 jsou okraje lesních porostů, niva Otavy a niva bezejmenného pravostranného přítoku Otavy spolu s drobnou vodní nádrží.

Lesní porosty v zájmovém území jsou zařazeny do dvou přírodních lesních oblastí (PLO) 10 Středočeská pahorkatina a PLO 15a Jihočeské pánve – Českobudějovická pánve.

Přeložka silnice I/29 v úseku Písek - Záhoří zasahuje do následujících lesních porostů: přechod řeky Otavy, JZ Novosedel v km 3,9 – 4,1, JZ Novosedel v km 4,5, JZ Novosedel v km 4,3.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace EIA při zpracování této kapitoly hojně čerpal z realizovaných terénních botanických a zoologických průzkumů v letech 2006 – 2008.

Na základě výsledků těchto průzkumů je možné konstatovat, že dané území není z botanického hlediska příliš cenné. V zájmovém území nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin.

Ze zoologického hlediska se opět jedná o nepříliš zajímavé území, s hojným zastoupením zcela běžných a typických druhů převážně pro zemědělskou krajinu. Nutno však podotknout, že v daném území byly dále nalezeny 3 druhy zvláště chráněné, kategorie ohrožený druh. K případnému zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů je třeba povolení orgánu ochrany přírody.

K úvaze o začlenění území z hlediska stupně ekologické stability nemá zpracovatel posudku připomínky. Na základě terénní obchůzky zpracovatel posudku konstatuje, že k nejcennějším biotopům je skutečně možné zařadit okraje lesních porostů, nivu řeky Otavy a nivu bezejmenného pravostranného přítoku Otavy včetně drobné vodní nádrže.

C.II.7. Zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky systému NATURA 2000, památné stromy

Kapitola C.II.7. je členěna do následujících podkapitol: 1. Zvláště chráněná území, 2. Významné krajinné prvky, 3. Prvky systému NATURA 2000 a 4. Památné stromy.

Posuzovaný úsek silnice I/29 Písek – Záhoří neprochází žádným maloplošným ani velkoplošným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

Silnice I/29 v posuzovaném úseku zasahuje do těchto VKP ze zákona: bezejmenný levostranný přítok potoka Jiher (km cca 0,15), řeka Otava a její niva (km cca 1,9 - 2,0), lesní porost u Otavy (km cca 2,0 – 2,1), bezejmenný levostranný přítok řeky Otavy (km cca 2,5 a 2,75), rybníček v na levostranném přítoku Otavy (výstavba MÚK) (km cca 3,13), lesní porosty (varianta Novosedly -

sever) (km cca 4,3), lesní porosty (varianta Novosedly – střed, Novosedly - jih) (km cca 3,9 – 4,1) a Vrcovický potok (km cca 5,75).

Registrované významné krajinné prvky ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. se v trase silnice nenachází.

Trasa silnice neprochází žádnou navrhovanou evropsky významnou lokalitou podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích. Trasa silnice nezasahuje do žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

V trase navrhované silnice I/29 ani v jejím koridoru nestojí žádný památný strom ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku neshledal v kapitole C.II.7. žádné zásadní nedostatky, ať již z hlediska úplnosti či správnosti uvedených údajů.

Pro účely procesu EIA je podrobnost uvedených informací v dokumentaci EIA dostačující.

C.II.8. Územní systém ekologické stability

V koridoru posuzované přeložky silnice I/29 se nenachází žádné nadregionální biocentrum (NRBC). Navrhovaná liniová stavba se dotýká tří os nadregionálních biokoridorů (mezofilní hájová a vodní osa biokoridoru Řežabinec-Dědovické stráně, osa nadregionálního biokoridoru Dědovické stráně – K60).

Navrhovaná liniová stavba nekříží žádný regionální biokoridor, ani se k žádnému nepřibližuje.

Dotčený úsek silnice I/29 kříží následující prvky ÚSES lokální úrovně: nefunkční biokoridor Purkratický potok, funkční biocentrum Pod Starými lázněmi, nefunkční biokoridor Vrcovický potok a nefunkční biocentrum na Vrcovickém potoku.

Dále stavba kříží tři interakční prvky: funkční IP Alej, nefunkční IP V Sulkovských polích a funkční IP Pod Ptáčkovnou.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola C.II.8. podává základní informace o lokálních, regionálních i nadregionálních prvcích ÚSES v zájmovém území. V souvislost s posuzovaným záměrem budou dotčeny prvky lokální a nadregionální úrovně, dále pak i několik interakčních prvků. Tyto prvky ÚSES jsou zakresleny v mapě F.1. Příroda, ÚSES.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole C.II.8. připomínky.

C.II.9. Obyvatelstvo

V koridoru posuzovaného úseku silnice I/29 (0,5 km na každou stranu od osy silnice) se nachází obytná zástavba těchto sídel: Purkartice, Písek a Dolní Novosedly.

Komentář zpracovatele posudku:

V kapitole C.II.9. jsou prezentovány poměrně zastaralé informace o počtech obyvatel. Zpracovatel posudku čerpal z publikace Statistický lexikon obcí České republiky z roku 2005.

Pro účely posouzení vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo je vhodné vycházet pokud možno z co nejaktuálnějších údajů o stavu obyvatel v zájmovém území, případně uvádět dlouhodobější statistiky o vývoji počtu obyvatel v zájmovém území za několik posledních let.

C.II.10. Hmotný majetek, kulturní památky, archeologické lokality

Kapitola C.II. 10 je rozdělena do dvou podkapitol: 1. Hmotný majetek, 2. Kulturní památky a archeologické lokality.

Obytná zástavba v zájmovém území silnice I/29 je soustředěna do kompaktních zastavěných území jednotlivých sídel (Purkartice, Písek, Dolní Novosedly). Trasa silnice je vedena maximálně možným způsobem mimo centrální části obcí a vyhýbá se tak souvislé zástavbě. Výjimkou je variantní řešení Dolních Novosedel, kdy se jednotlivé varianty více nebo méně přibližují k jednotlivým obytným objektům v severozápadní části obce Dolní Novosedly.

Identifikaci kulturních památek a archeologických lokalit v trase plánované silnice I/29 provedl PhDr. M. Bureš, Praha. Sledovány byly kulturní památky, památkové rezervace a zóny zapsané v Ústředním seznamu památek, území s archeologickými nálezy evidované ve Státním archeologickém seznamu a archeologické nálezy evidované v Archeologické databázi Čech.

Většina jmenovaných památek a nalezišť je zakreslena v mapě F.2. *Geologie a voda, kulturní památky*, některé se však vzhledem k větší vzdálenosti od posuzované silnice, nachází mimo tištěnou plochu dané mapové přílohy.

Během výstavby lze očekávat odkrytí archeologických nálezů v dosud neznámém území. Vyšší pravděpodobnost takových nálezů bude v návaznosti na stávající známé archeologické lokality.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola C.II.10. je zpracována velmi přehledně, poskytuje poměrně detailní informace o kulturních památkách a evidovaných archeologických nálezích.

Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole připomínky. Pro účely procesu EIA jsou poskytnuté informace postačující.

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

Kvalitu životního prostředí v zájmové oblasti lze celkově označit za průměrnou nebo mírně podprůměrnou. Kvalita jednotlivých složek životního prostředí je různá, u většiny složek převažuje průměrné hodnocení. V území nejsou zastoupeny takové složky životního prostředí, které by byly extrémně degradované nebo naopak významně biologicky cenné.

Nejcennější částí zájmového území požívají územní ochrany. Řeka Otava je nadregionálním biokoridorem a zároveň významným krajinným prvkem, lesy podél Otavy jsou zařazeny v kategorii lesů zvláštního určení (lesy ochranné, půdoochranné, příměstské).

Jako spíše podprůměrnou je možné hodnotit vegetaci zájmového území (nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh), zastoupení významných krajinných prvků (VKP pouze ze zákona), nebo faunu bezobratlých.

Z hlediska únosného zatížení je možné konstatovat, že realizace a provoz posuzované přeložky silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří nebude pro zájmové území představovat žádné zhoršení situace z hlediska únosného zatížení životního prostředí.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola C.III. je jakýmsi stručným shrnutím údajů uvedených v předcházejících kapitolách dokumentace EIA.

Je nutno konstatovat, že informace uvedené v kapitole C.III. korespondují s předcházejícími kapitolami C.II.1. – C.II.10.

Bez připomínek.

ČÁST D - KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

Výstavba a následný provoz komunikací mají většinou negativní vlivy na životní prostředí. Výstavba silnic vyžaduje zábory půdy, kácení lesních porostů či dřevin rostoucích mimo les, příp. je prováděna destrukcí mnohdy cenných biotopů.

V zastavěných částech měst a obcí si často vyžádá demolice objektů a může představovat vážný zásah do funkčních vztahů v území. Při výstavbě silnic dochází k přesunu velkých objemů výkopových zemin, ornice a stavebních materiálů.

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

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

Na druhé straně přináší výstavba nových komunikací i pozitivní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Jedním z cílů výstavby nových komunikací je odvedení dopravy z center měst a obcí do neobydlené nebo řídky obydlené krajiny. Odvedení tranzitní dopravy může zvýšit (ale i snížit) turistickou atraktivitu měst a obcí. Zpravidla vzroste atraktivita a cena pozemků v okolí nové komunikace.

Uvedené pozitivní i negativní vlivy se uplatňují u konkrétních silnic podle místních podmínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola D.I. pojednává velmi obecně o pozitivních či negativních vlivech liniové stavby na životní prostředí a obyvatelstvo. Kapitola se dotýká celé řady aspektů, jako je vliv na zábor půdy, kácení lesních porostů, vliv na biotopy, povrchové a podzemní vody, hluk a znečištění ovzduší, zdraví obyvatel, atd. Dle názoru zpracovatele posudku by bylo vhodné se zmínit i o vlivu liniové stavby na rozvoj dotčených obcí.

Výše zmíněné očekávané vlivy posuzované přeložky silnice I/29 na životní prostředí a obyvatelstvo jsou následně podrobně posouzeny v kapitole D.I.1. – D.I.11. dokumentace EIA.

Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole zásadní připomínky.

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

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy.

Vlivy emisí a imisí

Problematikou znečištění ovzduší z provozu vozidel na přeložce silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří se podrobně zabývá Rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.), která tvoří přílohu dokumentace EIA.

Do hodnocení vlivů na obyvatele byly zahrnuty následující látky: oxid dusičitý, benzen a suspendované částice PM₁₀. V rámci vyhodnocení vlivu na kvalitu ovzduší byl proveden odhad imisního pozadí ve výpočtovém roce 2015.

Oxid dusičitý – Rozptylová studie hodnotí příspěvky z dopravy podél navrhované komunikace. Na základě identifikované velikosti příspěvků lze konstatovat, že zdravotní riziko z chronické expozice NO₂ je v celém území nízké.

Benzen - Rozptylová studie hodnotí příspěvky z dopravy podél navrhované komunikace. Na základě zjištěné velikosti příspěvků lze konstatovat, že vypočtené hodnoty jsou nižší než doporučené nejvyšší přijatelné hodnoty. Proto lze konstatovat, že zdravotní riziko z expozice benzenu je na celém území nízké.

Suspendované částice frakce PM₁₀ - Vzhledem k tomu, že není stanovena bezpečná hranice pro expozici PM₁₀, je nutno očekávat zdravotní riziko spojené s výskytem částic PM₁₀ v ovzduší, ačkoli nebude překročen platný imisní limit 40 µg.m⁻³. Příspěvek posuzované silnice je však malý, nezpůsobí významný nárůst zdravotního rizika obyvatel.

Celkové hodnocení z hlediska vlivů emisí a imisí - Z hodnocených variant se jako výhodnější jeví varianta Novosedly - sever, poté Novosedly - střed a jako nejméně výhodná varianta Novosedly - jih, a to ve vztahu k zástavbě zasažené vyššími koncentracemi. V případě vedení trasy ve variantě Novosedly - jih se ukazuje, že její vedení je výhodnější pro samoty v lokalitě Na Lomech a v blízkosti křížení silnice I/29 a III/1385, ovšem v případě souvislé bytové zástavby obce Dolní Novosedly se jeví výhodnější varianta Novosedly – sever a Novosedly – střed.

Vlivy hluku

Problematikou hluku z provozu vozidel na přeložce silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří se podrobně zabývá Akustická studie (EIA SERVIS s.r.o.), která tvoří přílohu dokumentace EIA.

V akustické studii byly vybrány ty chráněné prostory, které by mohly být provozem na nové přeložce silnice I/29 zasaženy hlukem z dopravy převyšujícím hygienické limity a do těchto oblastí byly umístěny výpočtové body.

Na základě provedených výpočtů v rámci Akustické studie lze za nejméně vhodnou variantu k realizaci považovat z hlediska hluku variantu Novosedly-sever z důvodu vedení trasy v těsné blízkosti obytných objektů a následně nutnosti realizace největších protihlukových opatření. Jako vhodnou variantu lze vyhodnotit variantu Novosedly-jih, která má menší rozsah protihlukových opatření a je vedena ve větší vzdálenosti od obytných objektů než varianta Novosedly-sever.

Nejvhodnější variantou je varianta Novosedly-střed s nejmenším rozsahem výstavby protihlukových stěn a relativně největší vzdáleností od obytných objektů.

Vlivy demolice

Směrové vedení silnice je navrženo tak, aby pokud možno nezasahovalo žádné stávající objekty. Pouze v případě realizace varianty Novosedly – sever bude nutná demolice dvou obytných objektů v km stavby 4,4.

Jiné vlivy

Těleso silnice může působit jako bariéra pro pohyb obyvatel a negativně tak působit na faktory pohody, případně i na bezpečnost obyvatel i účastníků silničního provozu (při přecházení silnice na nevhodných místech). Toto negativní působení silnice minimalizuje především dostatečný počet mostních objektů a vhodných křižovatek se stávající silniční sítí. Lze konstatovat, že posuzovaná přeložka je z tohoto hlediska navržena standardním způsobem. Faktory pohody jsou velmi subjektivní vjemy a zcela jistě bude stejná varianta vykazovat zcela odlišné vlivy na faktory pohody různých obyvatel. Např. v obci Dolní Novosedly, kde je možnost vedení silnice I/29 navržena alternativně, bude každá z možností vnímána odlišně pro obyvatele různých částí obce.

Určitým ovlivněním obyvatel může být i případné narušení turistických a cyklistických cest. Turistické cesty, které již dnes úrovnově kříží silnici I/29 ji budou stejným způsobem křížit i po realizaci, turistické cesty vedoucí podél řeky Otavy budou přemostěny a jejich funkce tak nebude narušena.

Určitým vlivem je dělicí efekt silnice I/29 pro obyvatele Dolních Novosedel, neboť řada obytných objektů se nachází ve směru od Dolních Novosedel za stávající silnicí I/29 a obdobná situace nastane i po realizaci jedné z posuzovaných variant.

Komentář zpracovatele posudku:

Ad Vlivy emisí a imisí – Údaje prezentované v této části korespondují s údaji prezentovanými v rámci Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu C dokumentace EIA.

Ze závěrů hodnocení vyplývá, že ve vztahu k vypočteným koncentracím NO₂, benzenu a PM₁₀ je zdravotní riziko malé.

Zpracovatel posudku nemá k danému hodnocení připomínky.

Ad Vlivy hluku - Údaje prezentované v této části korespondují s údaji prezentovanými v rámci Akustické studie, která tvoří samostatnou přílohu D dokumentace EIA.

Ze závěrů vyplývá, že při realizaci navržených opatření (protihlukové clony) by měly být dodrženy hygienické limity dle NV č. 148/2006 Sb. Z toho vyplývá, že ani zdravotní rizika obyvatel by neměla být významně dotčena.

Podrobnější rozbor k posouzení akustické situace je uveden v komentáři k příloze D. Akustická studie dokumentace EIA.

Ad Vlivy demolice – Případná realizace varianty Novosedly-sever by si vyžádala demolice dvou objektů v trase navržené stavby. Ostatní varianty demolice nevyžadují.

Zpracovatel posudku nemá k připomínky. Jako nejméně vhodná se z pohledu vyvolaných demolic jeví realizace varianty Novosedly-sever. Tato skutečnost bude zohledněna při návrhu stanoviska.

Ad Jiné vlivy – V této části se zpracovatel dokumentace věnuje třem zásadním vlivům na obyvatelstvo, a to vlivu stavby na faktor pohody obyvatel, možnému narušení turistických a cyklistických cest a dělicímu efektu stavby.

Jak již bylo komentováno dříve, bylo by vhodné se rovněž věnovat i vlivu stavby na rozvoj dotčených obcí. Tato připomínka je však spíše formálního charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

V době výstavby nové silnice lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových) koncentrací. Na základě znalostí o kvalitě ovzduší v dané lokalitě lze předpokládat, že provoz staveništní dopravy nezpůsobí překračování imisních limitů. Zhoršení stavu ovzduší v období výstavby je zhoršením pouze dočasným.

Za provozu silnice budou projíždějící motorová vozidla zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. 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.

Z pohledu variantního řešení je možné konstatovat, že z hlediska emisí je nejvhodnější varianta Novosedly - sever, poté Novosedly - jih a nejméně vhodná varianta Novosedly - střed. Nicméně všude jsou dodrženy imisní limity, rozdíly mezi hodnocenými variantami jsou minimální a lze proto realizovat jakoukoliv z posuzovaných variant.

Komentář zpracovatele posudku:

Údaje prezentované v kapitole D.I.2. korespondují s údaji prezentovanými v rámci Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu C dokumentace EIA.

Zpracovatel posudku nemá k výstupům v oblasti posouzení vlivu stavby na znečištění ovzduší připomínky. Prezentované výstupní údaje korespondují se vstupy.

Se závěry hodnocení, ze kterých vyplývá, že z hlediska znečištění ovzduší je nejvhodnější varianta Novosedly-sever, poté Novosedly-jih a nejméně vhodná varianta Novosedly-střed, je možné se ztotožnit.

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

Vliv hluku

Výstavba přeložky silnice I/29 na hodnoceném úseku bude představovat významné snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/29, významný pokles bude zejména na vjezdu do Písku. V důsledku snížení intenzit dopravy pak dojde i k poklesu akustické zátěže v blízkosti přilehlé zástavby.

V akustické studii byly vyhodnoceny lokality, které by mohly být provozem na nové přeložce silnice I/29 v navrhovaných variantách zasaženy hlukem z dopravy převyšujícím hygienické limity. V problémových místech jsou navržena protihluková opatření.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Ke správnosti informací uvedených v kapitole D.I.3. nemá zpracovatel posudku připomínky.

Je však na škodu tak rozsáhlého díla, že právě v této kapitole chybí exaktní výsledky hlukové studie, které by ilustrovaly vliv záměru na životní prostředí v jednotlivých variantách.

Kapitola je popsána poměrně obecně, i když právě zde by měly být uvedeny nejvýznamnější zjištěné skutečnosti včetně shrnujících závěrů.

Nedostatek této kapitoly dokumentace nemá však zásadní vliv na hodnocení celého záměru, pouze je na škodu celkové přehlednosti a vypovídací schopnosti dokumentace, a to právě v jednom z dominantních vlivů tohoto záměru. Tyto závěry a podrobnější informace o akustických vlivech tohoto záměru jsou uvedeny v příloze D. dokumentace EIA (Akustická studie), kde jsou akustické vlivy na okolí posuzovaného záměru popsány v dostatečném rozsahu.

Vliv vibrací

Zpracovatel dokumentace EIA vycházel při posouzení vlivu vibrací z publikace „Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace“ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988). Dle této metodiky je počítáno snížení životnosti u objektů stojících do vzdálenosti 50 m od komunikace. Výsledkem je veličina „kód snížení životnosti“, nabývající hodnot 1 - 9 (1 = životnost nezměněna, 9 = životnost snížena o 50 %).

Nejbližší objekt (dům č.p. 31) se nachází ve vzdálenosti cca 15 metrů od osy komunikace u varianty Novosedly - sever v místě, kde tato varianta bude využívat těleso stávající silnice I/29. Pro tento objekt bude „kód snížení životnosti“ dle uvedené metodiky 1 a jeho životnost tak bude oproti současnému stavu nezměněna.

Za pozitivní vliv lze považovat odvedení tranzitní dopravy z centra města Písek, kde v důsledku zklidnění dopravy budou vibrací nižší.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k této části kapitoly D.I.3. připomínky. Pro účely posouzení vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo je dané hodnocení postačující.

Jiné vlivy

Další fyzikální charakteristiky (např. úroveň záření v zájmovém území) nebudou výstavbou a provozem posuzované přeložky silnice I/29 dotčeny. Ovlivnění biologických charakteristik je vyhodnoceno v následujících kapitolách dokumentace EIA, především v kapitole D.I.8. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy, lesní porosty.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Vlivy na povrchové vody

Během realizace plánovaného záměru dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k možnému odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků a nakonec do Otavy a Vltavy. V dokumentaci EIA je doporučeno zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby.

Po realizaci přeložky silnice I/29 nedojde k významnému nárůstu podílu zpevněných ploch v území a k významnému zrychlení odtoku povrchových vod z území. Před vyústěním do recipientů je doporučeno zařadit dešťové usazovací nádrže odpovídajícího objemu se schopností zachycovat pevné splaveniny a ropné látky, nejlépe navržené jako biodegradační nádrže.

Posuzované varianty přeložky silnice I/29 jsou z hlediska vlivů na povrchové vody srovnatelné, ani v jedné variantě nejsou nutná žádná speciální opatření na ochranu povrchových vod.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k přeloženému posouzení vlivu stavby na povrchové vody připomínky. Jako velmi vhodné se jeví doporučení před vyústěním do recipientů zařadit dešťové usazovací nádrže odpovídajícího objemu se schopností zachycovat pevné splaveniny a ropné látky.

Zpracovatel posudku upozorňuje, že je nezbytné dodržet opatření navržená v rámci stanoviska příslušného úřadu.

Vlivy na podzemní vody

Trasa silnice I/29 ve všech variantách navržena z hydrogeologického pohledu bez závažných zásahů do horninového prostředí a režimu podzemních vod. Ovlivnění vydatnosti, případně kvality a nutnost zajištění náhradního zdroje nelze vyloučit u zdrojů ve Starých Lázních, v zahrádkářské kolonii v blízkosti trasy v km 2,5 – 3,15 a v individuálních domovních studních DB-18 – DB-24 v blízkosti zářezu km 4,2 – 4,6 ve variantě Novosedly-sever.

Ze tří variant obchvatu Dolních Novosedel se jako vhodnější jeví varianty střední a jižní než varianta severní. Ve všech případech bude znamenat vybudování hlubokého zářezu cca v km 4,0 – 4,5 podobný zásah do režimu podzemních vod v oblasti, v případě severní varianty bude však ohroženo větší množství hlubokých individuálních zdrojů (7 – 9) na západním konci Dolních Novosedel, ve variantách střední a jižní nelze vyloučit ovlivnění 1 - 3 jímacích objektů.

Komentář zpracovatele posudku:

Se závěry posouzení vlivu stavby na podzemní vody je možné se ztotožnit. Na základě předložených údajů se ze tří variant obchvatu Dolních Novosedel vhodnější jeví varianta střední a jižní než varianta severní.

Zpracovatel posudku upozorňuje, že je nezbytné dodržet opatření navržená v rámci stanoviska příslušného úřadu.

D.I.5. Vlivy na půdu

V současné fázi přípravy záměru byl stanoven orientační rozsah nezbytného záboru pro výstavbu přeložky silnice I/29. Celkový zábor půdy se bude pohybovat cca mezi 179 355 m² – 188 823 m² v závislosti na vybrané variantě. Rozdíly mezi jednotlivými variantami nejsou příliš velké. Z celkového záboru představuje zábor ZPF 91 % (varianta Novosedly-sever) – 95 % (varianta

Novosedly-jih). Záběr PUPFL 0,6 % (Novosedly-sever) - 3,3 % (Novosedly-střed) z celkového záboru. V porovnání s ostatními variantami lze jako nejvhodnější hodnotit variantu Novosedly – sever, která má nejmenší záběr zemědělských půd (ZPF), nejmenší záběr lesních půd (PUPFL), nejmenší celkový záběr a nejvíce využívá těleso stávající silnice.

Komentář zpracovatele posudku:

V rámci dokumentace EIA byl stanoven pouze orientační rozsah nezbytného záborů půd pro realizaci přeložky silnice I/29. V dalších stupních projektové dokumentace bude zpracován záborový elaborát a bude upřesněna velikost záboru ploch.

V daném stupni projektových příprav jsou údaje o předpokládaných záborech postačující.

Z hlediska vlivu stavby na půdy jsou vlivy jednotlivých variant de facto srovnatelné, nejvhodnější se jeví varianta Novosedly-sever.

Kapitola D.I.5. je zpracována dostatečně.

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

Všechny navržené varianty tras silnice I/29 Písek – Záhoří jsou navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí.

Navržená trasa silnice I/29 Záhoří – 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.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola D.I.6. je zpracována dostatečně. Zpracovatel posudku nemá k obsahu dané kapitoly připomínky.

D.I.7. Vlivy na krajinu (krajinový ráz)

Pro posouzení vlivu realizace stavby na dotčený krajinový prostor je v dokumentaci EIA vypracována hodnotící tabulka. Pro intenzitu vlivu je použita následující stupnice: zásah žádný - slabý - středně silný - silný - velmi silný zásah.

Do kategorie žádný zásah byl začleněn zásah do ZCHÚ a kulturních dominant, do kategorie slabý zásah byl zařazen zásah do přírodních hodnot, kulturních a historických hodnot, estetických hodnot, do kategorie středně silný zásah byl zařazen zásah do VKP (vodní toky a jejich nivy, lesy), zásah do harmonického měřítka a harmonických vztahů.

Ve zpracovaném hodnocení nebyl ani v jediném případě použit 4. a 5. stupeň (zásah silný a velmi silný).

Co se týče variantního řešení přeložky kolem obce Novosedly, zásah do krajinového rázu bude u všech variant obdobný. Lze však konstatovat, že jako mírně vhodnější by se z hlediska vlivu stavby na krajinový ráz jevila varianta Novosedly – sever, neboť do největší míry využívá stávající těleso silnice a je vedena ve větší vzdálenosti od hranice přírodního parku Písecké hory. Varianty Novosedly – střed a Novosedly – jih jsou rovnocenné a o něco méně vhodné.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace využil pro posouzení vlivu stavby na krajinový ráz pětiškálové stupnice (zásah žádný - slabý - středně silný - silný - velmi silný zásah).

Dle názoru zpracovatele posudku byla velikost jednotlivých vlivů stavby na dílčí složky krajinného rázu posouzena správně.

Co se týče variantního řešení přeložky kolem obce Novosedly, jeví se zásah do krajinného rázu u všech variant obdobný.

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

Vlivy na flóru

Většina plochy zájmového území kolem plánované přeložky není z botanického hlediska nijak zvlášť zajímavá. Co se týče variantního řešení úseku kolem Novosedel, z botanického hlediska je nejvhodnější varianta Novosedly-jih. Zasahuje sice do lesního okraje ale dále je vedena většinou po polích. Zbývající dvě varianty jsou mírně horší a lze je považovat za rovnocenné. Varianta Novosedly-sever likviduje větší úsek porostů dřevin a varianta Novosedly-střed zase malý remíz v poli.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku si ověřil situaci v terénu, k dané kapitole D.I.8. nemá zpracovatel posudku připomínky.

Vlivy na faunu

Fauna bezobratlých v okolí plánované výstavby silnice je představena většinou běžnými druhy kulturní krajiny polí, luk a lesů. Poněkud zajímavější jsou pouze některé nivy vodotečí a okraje vodních ploch (niva Otavy, vodní nádrž v km 3,1, rybník v km 5,7). Tyto biotopy mohou sloužit jako místa pro přežívání a migraci náročnějších druhů bezobratlých.

Zvláště chráněné druhy bezobratlých živočichů ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. nebyly v trase silnice nalezeny. V zájmovém území byly zaznamenány 3 zvláště chráněné druhy obratlovců dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů: ropucha obecná, vlašťovka obecná a veverka obecná. Pro tyto druhy lze celkově konstatovat, že životní podmínky těchto druhů a jejich další existence v zájmovém území nebudou realizací a provozem přeložky silnice I/29 ohroženy.

Z hlediska variantního řešení investičního záměru nebyl zjištěn mezi variantami významný rozdíl.

Komentář zpracovatele posudku:

K dané kapitole D.I.8. Vlivy na faunu nemá zpracovatel posudku připomínky.

Jednotlivé posuzované varianty skutečně nevykazují významný rozdíl z hlediska vlivu stavby na faunu.

Je nutno upozornit, že k případnému zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů je třeba stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. V tomto stanovisku orgán ochrany přírody může uložit náhradní ochranné opatření, například záchranný přenos živočichů.

Vlivy na ekosystémy

Posuzovaná trasa přeložky silnice I/29 prochází krajinou celkově člověkem značně ovlivněnou. Silnice bude zabírat většinou plochy 1., 2. a 3. stupně ekologické stability. Nejnižší stupeň, tedy č. 1 a 2 jsou pole, dočasné travní porosty, stávající těleso silnice, jeho svahy a zářezy, ruderalní plochy a podobně. Ekologická stabilita stupně 3 se přiřazuje jehličnatým lesům a

zachovalejším nivám, tedy v případě silnice I/29 okrajům lesních porostů, nivě Otavy, nivě bezejmenného pravostranného přítoku Otavy spolu s drobnou vodní nádrží a rybníčku v km 5,7.

Za nejvhodnější lze z hlediska vlivů záměru na ekosystémy považovat variantu Novosedly-jih, která sice zasahuje do lesního okraje, ale dále je vedena většinou po polích. Zbývající dvě varianty jsou mírně horší a lze je považovat za rovnocenné. Varianta Novosedly-sever likviduje větší úsek porostů dřevin a varianta Novosedly-střed zase malý remíz v poli.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vlivy na lesní porosty

V rámci přeložky silnice I/29 v úseku Písek - Záhoří bude nezbytné smýcení lesních porostů ve dvou úsecích: a) přechod řeky Otavy v km 2,0 – 2,1 řešeno v jedné variantě a b) JZ Novosedel km 3,9-4,5, kde jsou navrženy 3 varianty. V obou úsecích se jedná o realizaci silnice v nové trase přes lesní porosty.

Výstavba silnice I/29 si vyžádá relativně malé zábory lesních porostů a to maximálně 0,629 ha, což představuje cca 3,3 % celkového záboru. Největší zábor lesních porostů má varianta Novosedly – střed, nejmenší varianta Novosedly – sever. Rozdíl mezi variantami Novosedly – jih a Novosedly střed je velmi malý. Z hlediska vlivů na lesní porosty se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly sever.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Vliv na chráněná území

Posuzovaná silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území dle zákona č. 114/1992 Sb. Rozdíl mezi variantami je z tohoto hlediska nulový.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vliv na významné krajinné prvky

Silnice I/29 prochází významnými krajinnými prvky ze zákona – kříží vodní toky, jejich nivy a lesní porosty. Stavba nezasahuje do žádného významného krajinného prvku zvláště registrovaného orgánem ochrany přírody.

Z hlediska vlivu stavby na významné krajinné prvky, které nejsou lesem ani nejsou součástí sítě ÚSES, jsou varianty prakticky rovnocenné.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k vyhodnocení vlivu stavby na významné krajinné prvky připomínky.

Záměrem budou dotčeny pouze VKP def. ze zákona č. 114/1992 Sb. K zásahu do VKP je třeba v dalších stupních projektové dokumentace získat stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.

Vliv na prvky soustavy Natura 2000

Realizace záměru nebude mít negativní vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu ani ptačí oblast.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vliv na památné stromy

Všechny památné stromy v širším území se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od navrhované přeložky silnice I/29. Realizací nebudou poškozeny a nebude narušeno ani jejich ochranné pásmo.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

D.I.10. Vlivy na územní systém ekologické stability

V dokumentaci EIA jsou definovány všechny biokoridory, které přeložka silnice I/29 kříží a biocentra, do kterých přeložka silnice I/29 zasahuje:

- nefunkční lokální biokoridor Purkratický potok (křížení se silnicí cca v km 0,17),
- funkční IP Alej (křížení se silnicí cca v km 0,25),
- mezofilní-hájová osa nadregionálního biokoridoru Řežabinec-Dědovické stráně (křížení se silnicí cca v km 0,5; dle ÚP VÚC Písecko-Strakonicko v km 0,4),
- nefunkční IP V Sulkovských polích (křížení se silnicí cca v km 1,1),
- vodní osa nadregionálního biokoridoru Řežabinec-Dědovické stráně (křížení se silnicí cca v km 2,0),
- funkční lokální biocentrum Pod Starými lázněmi. Toto LBC je vloženo do nadregionálního biokoridoru Otava v místě zaústění drobného pravostranného přítoku pod Starými Lázněmi cca v km 2,0 (k.ú. Písek),
- funkční IP Pod Ptáčkovnou (křížení se silnicí cca v km 3,2, k.ú. Písek) – tento IP vlastní silnice nekříží, bude však zasažen výstavbou MÚK se silnicí II.třídy,
- mezofilní-bučinná osa nadregionálního biokoridoru Dědovické stráně – K60 (křížení se silnicí cca v km 4,1 – 4,2 dle varianty),
- nefunkční lokální biokoridor Vrcovický potok (křížení se silnicí I/29 v km cca 5,75, k.ú. Svatonice),
- nefunkční lokální biocentrum na Vrcovické potoku (křížení se silnicí I/29 v km cca 5,75, k.ú. Svatonice).

Komentář zpracovatele posudku:

Výše uvedený výčet dotčených prvků ÚSES koresponduje s mapovou přílohou F.1. dokumentace EIA.

Co se týče variantního řešení ve vztahu k problematice ÚSES ze závěrů dokumentace EIA vyplývá, že nejméně vhodná je varianta Novosedly-sever (v důsledku velkého zářezu v místě křížení s neregionálním biokoridorem v km 4,2). Varianty Novosedly-střed a Novosedly-jih jsou z hlediska střetů s prvky ÚSES vhodnější a prakticky srovnatelné.

S danými závěry se lze ztotožnit. Zpracovatel posudku nemá připomínky.

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

Směrové vedení silnice je navrženo tak, aby pokud možno nezasahovalo žádné stávající objekty. Přesto v případě realizace varianty Novosedly – sever bude nutná demolice dvou obytných objektů v km 4,4. Jiné demolice budov nebudou v trase silnice I/29 nutné.

Koncentrace archeologických lokalit je v předmětném úseku mimořádně vysoká. Kulturní památky se nacházejí výhradně v intravilánech obcí. Jedná se o obec Písek a obec Dolní Novosedly. Silnice se intravilánům těchto obcí vyhýbá. Výstavbou silnice jsou přímo zasažena dvě území s archeologickými nálezy. Ve všech místech, kde silnice prochází v blízkosti evidovaných archeologických lokalit je velká pravděpodobnost zachycení jejich pokračování výstavbou.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola D.I.11. obsahuje veškeré náležitosti tak, aby bylo možné posoudit vliv záměru na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické nálezy.

Důležitým opatřením pro snížení rizika kolize stavebních prací a archeologických nálezů je zajištění průzkumných archeologických prací v dostatečném předstihu před zahájením výstavby. Toto opatření je uvedeno jako jedna z podmínek návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. posudku.

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

Z hlediska velikosti zasaženého území je možné posuzovaný záměr hodnotit jako záměr středního rozsahu. Z hlediska zasažené populace lze posuzovaný záměr hodnotit rovněž jako střední. Ve srovnání se současným stavem dojde k významným změnám v úsecích, kde je přeložka vedena v nové trase, zejména v případě severního obchvatu Písku. V centrální části Písku 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.

Uvedené vlivy byly vyhodnoceny v předkládané dokumentaci jako akceptovatelné, zároveň byla navržena opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru.

Realizace a provoz posuzovaného úseku přeložky silnice I/29 nebude mít přeshraniční vlivy.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola D.II. předkládá komplexní charakteristiku vlivů záměru na životní prostředí, přičemž vychází ze závěrů předcházejících kapitol dokumentace EIA.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole D.II. připomínky. Kapitola je zpracována po formální i obsahové stránce správně.

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

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním plánu organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami staveniště.

Při provozu na silnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku pohonných hmot (ropných látek). Kritická by mohla být havárie vozidla převážejícího určité nebezpečné látky (ropné látky, některé chemikálie, odpady, radioaktivní látky). Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace správně komentuje možná rizika, a to jak pro fázi výstavby, tak i pro fázi provozu.

Bez připomínek.

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

V textu dokumentace EIA jsou uváděna opatření pro všechny varianty, neboť žádná z variant nevykazuje tak závažné vlivy na životní prostředí, aby musela být již v této fázi vyloučena.

Opatření jsou rozčleněna na 3 částí: opatření pro fázi přípravných prací, opatření pro fázi výstavby, opatření pro fázi provozu.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k navrženým opatřením ve fázi projektové přípravy, výstavby ani provozu zásadní připomínky. Formulace některých opatření byla v návrhu stanoviska pouze mírně upravena, většina připomínek však byla převzata do návrhu stanoviska beze změn.

Nutno podotknout, že v rámci zpracování posudku byl návrh stanoviska doplněn o několik dalších opatření.

V návrhu stanoviska je tak uveden kompletní soubor opatření, při jejichž splnění je záměr akceptovatelný z hlediska vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo.

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

Při identifikaci vlivů stavby a pozdějšího provozu na přeložce silnice I/29 Písek – Záhoří na životní prostředí byly použity standardní metodiky EIA.

Informace o zájmovém území byly dále 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 doplněny terénním průzkumem.

Rozptylová studie - Pro výpočet byl použit model ATEM. Model ATEM je v nařízení vlády č. 350/2002 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Akustická studie - Pro posouzení hlukové situace v souvislosti s provozem posuzovaného úseku silnice I/29 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.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro zpracování dokumentace EIA, resp. samostatných odborných studií byly využity schválené výpočtové programy a byly použity aktuální platné metodické pokyny. Zpracovatel dále vycházel z platné legislativy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví v době zpracování dokumentace EIA.

Bez připomínek.

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

Základním technickým podkladem byla studie, kterou zpracoval v únoru 2004 Ing. Zdeněk Čurda, Pragoprojekt a.s., atelier České Budějovice.

Vyhledávací studie dovedla do finální podoby jen variantu Novosedly-sever a Novosedly-střed. Pro variantu Novosedly-jih chybí např. podélný profil, nejsou dopočteny bilance zemních prací, nejsou vyčísleny náklady. Nicméně podklady, které k dispozici byly při zpracování dokumentace EIA, lze považovat za dostatečné pro hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Ve fázi zpracování dokumentace EIA byly při kvantifikaci některých jevů zjednodušeny výpočty. Např. při výpočtu hlukové situace byl zjednodušen tvar terénu použitím rovinného modelu šíření zvukových vln. Vypočtené hodnoty hladin hluku z dopravy jsou platné v rámci zadaných vstupních údajů. Odchylka od reálného stavu však bude nepatrná.

Komentář zpracovatele posudku:

Specifikované nedostatky odpovídají stupni projektových příprav.

V dalším stupni projektové dokumentace je třeba na základě zpřesněných vstupů (zaměření stavby v terénu) upřesnit např. akustické výpočty, případně i návrh protihlukových opatření. Tento požadavek je součástí návrhu stanoviska.

ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

V tabulce, která je součástí kapitoly E dokumentace EIA, je provedeno porovnání tří hodnocených variant (varianta Novosedly-sever, varianta Novosedly-střed, varianta Novosedly-jih) z hlediska jejich vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Pro každé kritérium je stanoveno pořadí variant podle velikosti vlivu (1 - nejmenší vliv, 3 – největší vliv). Pokud je vliv zhruba stejný pro všechny varianty, je jim přiřazena stejná hodnota.

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Novosedly - sever	Novosedly - střed	Novosedly - jih
Suma	32	32	30
Pořadí varianty v celkovém hodnocení	2-3	2-3	1

Jak vyplývá z tabulky, jsou mezi variantami jen minimální rozdíly. Při zvolených kritériích se jeví jako nejvhodnější realizace varianty Novosedly-jih a jako nejméně vhodná Novosedly-střed a Novosedly-sever.

Pokud by byla vzata v úvahu pouze ta kritéria, která jsou považována při porovnávání variant za rozhodující (hluk, ovzduší, povrchové a podzemní vody, ÚSES), pak by bylo pořadí jednotlivých variant následující: nejlepší by byla varianta Novosedly-střed, poté Novosedly-jih, nejhorší varianta Novosedly-sever.

Z hlediska vlivů jednotlivých variant na životní prostředí tak nelze jednoznačně doporučit nebo naopak nedoporučit k realizaci některou z navržených variant. Žádná z nich nevykazuje tak zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí, aby nemohla být realizována.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku si pro ověření výše uvedených informací zpracoval vlastní oponentní multikriteriální analýzu. Oproti zpracovateli dokumentace bylo oponentní posouzení doplněno o váhové kritérium (od 0 – nejméně důležité kritérium do 1 – nejvýznamnější kritérium) pro každou posuzovanou složku.

Tab. č. 2 Porovnání předložených variant záměru - multikriteriální hodnocení

		Varianta Novosedly-sever		Varianta Novosedly-střed		Varianta Novosedly-jih	
Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Váha	Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha
Obyvatelstvo – hluk	0,9	3	2,7	1	0,9	2	1,8
Obyvatelstvo – imise	0,9	1	0,9	2	1,8	3	2,7
Obyvatelstvo – demolice	0,7	3	2,1	1,5	1,05	1,5	1,05
Obyvatelstvo – ostatní (soulad s územním plánem, průchodnost, faktory pohody)	0,5	1	0,5	1,5	0,75	1,5	0,75
Ovzduší, klima	0,8	1	0,8	3	2,4	2	1,6
Povrchové vody	0,5	2	1	2	1	2	1
Podzemní vody	0,7	3	2,1	1,5	1,05	1,5	1,05
Půda	0,6	1	0,6	3	1,8	2	1,2
Horninové prostředí a přírodní zdroje	0,3	2	0,6	2	0,6	2	0,6
Flóra	0,4	1,5	0,6	1,5	0,6	1	0,4
Fauna	0,4	2	0,8	2	0,8	2	0,8
Ekosystémy	0,4	1,5	0,6	1,5	0,6	1	0,4
Lesní porosty	0,5	1	0,5	3	1,5	2	1

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Váha	Varianta Novosedly-sever		Varianta Novosedly-střed		Varianta Novosedly-jih	
		Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha
Územní systém ekologické stability	0,7	3	2,1	1,5	1,05	1,5	1,05
Krajina (krajinný ráz)	0,5	1	0,5	1,5	0,75	1,5	0,75
ZCHÚ, VKP, Natura 2000, památné stromy	0,3	2	0,6	2	0,6	2	0,6
Hmotný majetek, kulturní památky, archeologie	0,4	3	1,2	1,5	0,6	1,5	0,6
Suma			18,20		17,85		17,35
Pořadí v celkovém hodnocení			3.		2.		1.

Z provedené oponentní multikriteriální analýzy vyplývá, že nejvhodnější variantou je varianta Novosedly-jih, méně vhodná se jeví varianta Novosedly-střed a nejméně vhodnou se jeví varianta Novosedly-sever.

Oponentní hodnocení koresponduje s hodnocením v kapitole E. dokumentace EIA.

Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo (ať již bez uvažování váhového kritéria, nebo s uvažováním váhového kritéria) se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed.

ČÁST F – ZÁVĚR

Je možné konstatovat, že realizace a následný provoz záměru „Silnice I/29 Písek - Záhoří“ je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelný.

Žádná z posuzovaných variant nevykazuje tak závažné vlivy na životní prostředí, aby musela být již v této fázi vyloučena.

Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření navržených v kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Kapitola G předložené dokumentace EIA se věnuje závěrečnému shrnutí netechnického charakteru. V úvodu kapitoly je uveden popis záměru spolu s výčtem nejzávažnějších charakteristik dotčeného území.

Dále jsou shrnuty zjištěné vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na povrchové a podzemní vody, na půdu, na horninové prostředí a přírodní zdroje, na krajinný ráz, na flóru, faunu, ekosystémy, lesní porosty, vlivy na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky Natura 2000 a památné stromy, na územní systém ekologické stability a na hmotný majetek a kulturní památky.

Na základě výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí je konstatováno, že realizace a následný provoz záměru „Silnice I/29 Písek - Záhoří“ je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelná. Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření navržených v kapitole *D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí*.

Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí nelze jednoznačně doporučit k realizaci nebo naopak z realizace vyloučit žádnou z navržených variant, neboť žádná z nich nevykazuje tak zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí, aby nemohla být realizována.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

ČÁST H - PŘÍLOHY

- **Část B. Přílohy**

Samostatná část B. předkládané dokumentace EIA obsahuje následující přílohy:

Příloha č. 1 - Mapa širších vztahů (1 : 500 000)

Komentář zpracovatele posudku:

Mapa poskytuje dobrý přehled o umístění záměru v rámci širších vztahů.

Chybí pouze odkaz na zdroj, ze kterého byla mapa převzata.

Jinak bez připomínek.

Příloha č. 2 - Turistická mapa (1 : 50 000)

Komentář zpracovatele posudku:

Mapa poskytuje první seznámení s vedením všech tří navržených tras záměru přeložky silnice I/29 Písek – Záhoří.

Ke grafické interpretaci nemá zpracovatel posudku žádné připomínky. Mapa je opatřena všemi potřebnými atributy, jako je legenda či měřítko.

Chybí opět odkaz na zdroj, ze kterého byla mapa převzata.

Jinak bez připomínek.

Příloha č. 3 - Vodohospodářská mapa (1 : 50 000)

Komentář zpracovatele posudku:

Mapa poskytuje první seznámení s vedením všech tří navržených tras záměru přeložky silnice I/29 Písek – Záhoří.

Chybí opět odkaz na zdroj, ze kterého byla mapa převzata.

Jinak bez připomínek.

Příloha č. 4 – Fotodokumentace

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Příloha č. 5 - Kulturní památky a archeologické lokality

Komentář zpracovatele posudku:

Přílohu zpracoval PhDr. Michal Bureš ze společnosti Archeo Pro o.p.s.

V rámci studie bylo podrobně sledováno území v rozsahu cca 1 km na každou stranu od plánované přeložky silnice I/29. V území bylo identifikováno celkem 36 lokalit s kulturními památkami a archeologickými nálezy.

Studie je zpracována velmi podrobně, včetně souhrnné tabulky a grafické přílohy.

Bez připomínek.

Příloha č. 6 - Zjišťovací řízení

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace EIA dokládá závěry zjišťovacího řízení. Nejedná se o povinnou přílohu dokumentace EIA.

Bez připomínek.

Příloha č. 7 – Doklady (vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace; stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění)

Komentář zpracovatele posudku:

Povinný doklad, tj. vyjádření stavebního úřadu k souladu záměru s ÚPn a vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., je v dokumentaci EIA doložen.

Bez připomínek.

Ostatní přílohy dokumentace EIA

- **Část C. Rozptylová studie**

Rozptylovou studii zpracoval ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r.o. v listopadu roku 2008 pod vedením Ing. Václava Píši, CSc.

Studie je rozčleněna do 6 hlavních kapitol: 1. Úvod, 2. Vstupní údaje pro modelové výpočty, 3. Metodika výpočtu, 4. Výsledky modelových výpočtů, 4. Závěr, 5. Seznam použité literatury.

Kapitola 1. Vstupní údaje pro modelové výpočty poskytuje přehled o zvolené síti referenčních bodů, informace o základních klimatologických a rozptylových podmínkách (větrná růžice), včetně charakteristiky zdrojů znečišťování ve fázi výstavby a provozu.

Rozptylová studie obsahuje i poměrně detailní popis metodiky výpočtu (kapitola 2), včetně vztahu k imisním limitům (kapitola 2.1).

Výsledky modelových výpočtů jsou zpracovány postupně pro každý z hodnocených polutantů (oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀), a to pro všechny studované varianty (Novosedly-sever, Novosedly-střed, Novosedly-jih). U oxidu dusičitého byly hodnoceny průměrné roční koncentrace a maximální hodinové koncentrace, u benzenu a u PM₁₀ průměrné roční koncentrace.

Odhad úrovně imisního pozadí byl zpracován na základě modelových výpočtů v rámci „Koncepte snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 2003).

Z rozptylové studie i z předložených závěrů vyplývá, že z hlediska vlivu na znečištění ovzduší se jako výhodnější ukazuje varianta Novosedly-sever, následně varianta Novosedly-střed. Jako nejméně výhodná se jeví varianta Novosedly-jih.

Komentář zpracovatele posudku:

Rozptylová studie je zpracována velmi kvalitně. Zpracovatel studie neopomněl uvést všechny potřebné vstupy pro výpočet emisního a imisního zatížení. Výstupy jsou prezentovány ve formě přehledných map s pásmy koncentrací jednotlivých polutantů doplněné slovním komentářem pro jednotlivé posuzované stavy.

- **Část D. Akustická studie**

Akustickou studii zpracoval EIA SERVIS s. r.o. v listopadu roku 2008 pod vedením Mgr. Radomíra Mužíka.

Studie je rozčleněna do 7 hlavních kapitol: 1. Úvod, 2. Metodika, 3. Hlukové limity, 4. Vstupní údaje, 5. Výsledky, 6. Shrnutí, 7. Závěr.

Akustická studie obsahuje základní popis použité metodiky (kapitola 2), včetně vztahu k hlukovým limitům (kapitola 3).

Kapitola 4. Vstupní údaje obsahuje informace o intenzitách dopravy v roce 2015, dále popis 26 vybraných výpočtových bodů.

Výsledky výpočtů jsou zpracovány postupně pro km stavby 0,0 – 3,0, km stavby 3,0 – 6,0 (varianta Novosedly - sever), km stavby 3,0 – 6,0 (varianta Novosedly – střed) a km stavby 3,0 – 6,0 (varianta Novosedly – jih). V případě, že bylo zjištěno překročení hygienických limitů, byla navržena příslušná protihluková opatření (různě vysoké a široké protihlukové clony).

Akustická situace je prezentována na předložených mapách 1a – nevariantní úsek km 0,0 – 3,0 (den), 1b – nevariantní úsek km 0,0 – 3,0 (noc), 2a – varianta Novosedly – sever (den), 2b – varianta Novosedly – sever (noc), 3a – varianta Novosedly – střed (den), 3b – varianta Novosedly – střed (noc), 4a – varianta Novosedly – jih (den), 4b – varianta Novosedly – jih (noc).

Z akustické studie i z předložených závěrů vyplývá, že z hlediska vlivu na akustickou situaci se jako výhodnější ukazuje varianta Novosedly-střed, následně varianta Novosedly-jih. Jako nejméně výhodná se jeví varianta Novosedly-sever.

Komentář zpracovatele posudku:

Úvodem je nutno podotknout, že předložená akustická studie se zaměřuje pouze na posouzení výhledové akustické situace pro stav po realizaci záměru. K danému postupu nemá zpracovatel posudku zásadní připomínky.

Pro posouzení vývoje akustické situace v zájmovém území by však bylo vhodné doplnit i vyhodnocení počáteční akustické situace (dále jen PAS). Z porovnání PAS a výhledové akustické situace by pak bylo možné si utvořit dobrou představu o vývoji akustické situace v zájmovém území.

Zpracovatel posudku v předložené akustické studii postrádá údaj uvádějící nejistotu prezentovaných výpočtů. S danou nejistotou je vhodné kalkulovat např. při návrhu protihlukových opatření. Ze studie není zcela zřejmé, zda autoři hlukové studie s touto nejistotou počítali.

Na škodu přehlednosti studie je poměrně nízká provázanost vlastní textové části s grafickými přílohami. Především se jedná o to, že pro jednotlivé výpočtové body uváděné v tabulkách akustické studie neuvádí zpracovatel studie bohužel žádný odkaz na situaci se znázorněním jejich umístění.

Závěrem je možné konstatovat, že i přes některé připomínky, tato akustická studie dostatečně přibližuje výhledovou akustickou situaci. Připomínkované nepřesnosti v tomto stupni přípravy záměru lze považovat za méně významné. V dalších stupních projektové přípravy dojde ke zpřesnění výpočtů pro vybranou variantu a optimalizaci navrhovaných protihlukových opatření.

Řada vznesených připomínek byla spíše metodického charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

- **Část E. Hydrogeologické posouzení**

Studii zpracoval HYDROPRŮZKUM Č. BUDĚJOVICE v prosinci roku 2008 pod vedením RNDr. Marcela Homolky.

Studie je rozčleněna do 6 hlavních kapitol: 1. Úvod, 2. Geologické a hydrogeologické poměry, 3. Ovlivnění režimu podzemních vod, vydatnosti jímacích objektů a kvality vody, 4. Ochranná pásma vodních zdrojů, 5. Ochranná pásma ložisek nerostných surovin, poddolovaná a sesuvná území, 6. Hodnocení variantních řešení.

Důležitou kapitolou části E je kapitola 3 zabývající se ovlivněním režimu podzemních vod, vydatnosti jímacích objektů a kvality vody. Přehledně jsou evidovány všechny dokumentované jímací, monitorovací a průzkumné vrty. Následně je velmi detailně vyhodnocen vliv stavby na podzemní vody, včetně zastižených jímacích vrtů.

Z hlediska vlivu stavby na povrchové a podzemní vody se jako výhodnější ukazuje varianta Novosedly – střed, následně varianta Novosedly – jih. Jako nejméně výhodná se jeví varianta Novosedly – sever.

Komentář zpracovatele posudku:

Studie je zpracována velmi kvalitně, vychází z celé řady archivních dokumentů a zdrojů informací o území.

V závěrech studie jsou správně formulovány požadavky (doporučení) na identifikaci studní, dokumentaci a kontrolní měření hladiny ve studních v prostoru původního vojenského areálu v Purkarticích a v zástavbě západní části Dolních Novosedel v dalších stupních projektové dokumentace.

Pouze drobnou chybou je odkaz na str. 5 na chybějící mapovou přílohu se zákresem dokumentovaných jímacích, monitorovacích a průzkumných objektů.

Zpracovatel posudku nemá k dané příloze žádné další připomínky.

• Část F. Mapové listy

Příloha F dokládá celkem 7 grafických příloh, a to: 1. Příroda, ÚSES, 2. Geologie a voda, 3. Zemědělská půda a lesy, 4. Podélný profil (nevariantní úsek, varianta Novosedly – sever; varianta Novosedly - střed), 5. Vzorový příčný řez (v náspu, v zářezu).

Komentář zpracovatele posudku:

Ke grafické interpretaci nemá zpracovatel posudku žádné připomínky. Mapy jsou opatřeny základními atributy, jako je legenda či měřítko. Vhodné by bylo doplnit severku.

Jinak bez připomínek.

Shrnutí

Předložená dokumentace předkládá poměrně rozsáhlý soubor informací a faktů o stávající, tak i variantní výhledové situaci po realizaci záměru. Vzhledem k tomu, že většina rozhodujících faktorů ŽP byla posuzována na straně bezpečnosti a s řádnou rezervou, lze připomínkové nepřesnosti v tomto stupni přípravy záměru považovat za méně významné.

Řada dalších vznesených připomínek byla spíše metodického charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách doplněné dokumentace EIA lze konstatovat, že podstatné informace pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v dokumentaci obsaženy, odpovídají stupni projektové přípravy záměru. Jednotlivé připomínky mají spíše doplňující charakter.

Na drobné nedostatky dokumentace bylo upozorněno v komentáři zpracovatele posudku k jednotlivým kapitolám doplněné dokumentace EIA.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Připomínky zpracovatele posudku ke správnosti údajů jednotlivých kapitol dokumentace jsou řešeny v předchozí kapitole II. 1. Úplnost dokumentace. Tato kapitola se tedy zabývá především správností použitých metod hodnocení.

Dopravně-inženýrské podklady

Intenzity automobilového provozu na silniční síti byly získány z výsledků celostátního sčítání dopravy na silnicích zpracovaného ŘSD Praha v roce 2005. Intenzity dopravy pro rok 2015 byly přepočteny aktualizovanými růstovými koeficienty dopravy.

Zpracovatel posudku nemá k použitým podkladům žádné připomínky. Jedná se o standardní vstupy běžně využívané pro účely procesu EIA, resp. pro vyhodnocení akustické situace a znečištění ovzduší z liniových zdrojů.

Vliv záměru na akustickou situaci

Pro posouzení akustické situace v souvislosti s provozem posuzovaného úseku silnice I/29 byl použit program HLUK+, verze 7.16 Profi, ve kterém je implementována „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004“.

Zpracovatel posudku nemá k použitému výpočtovému produktu žádné připomínky. Jedná se o standardně využívaný program pro výpočet hluku.

Vliv záměru na ovzduší

Pro výpočet znečištění ovzduší byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 597/2006 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Výpočet emisí z automobilové dopravy byl zpracován na základě metodiky vypracované VŠCHT a ATEM, která byla publikována MŽP ČR jako závazný výpočetní postup pro hodnocení emisí z dopravy (aktualizovaný program MEFA 06). Ve výpočtu byla zohledněna dynamická skladba vozového parku k roku 2010 – podíl vozidel bez katalyzátoru a automobilů splňujících EURO 1 – 4.

Pro výpočet očekávané imisní situace v roce 2015 byla použita vstupní data ze studie „Koncepte snižování emisí a imisí znečišťujících látek v Jihočeském kraji“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 2003).

Výpočetní postupy vycházejí z metodik publikovaných MŽP ČR či komplexních studií hodnotících kvalitu ovzduší na území Jihočeského kraje. Použité metody jsou vhodné.

Vliv záměru na vibrace

Vliv vibrací na životnost objektů v blízkosti posuzované silnice byl vyhodnocen metodikou publikovanou v práci „Transevropská magistrála – metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace! (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988).

Zpracovatel posudku nemá ke zvolené formě hodnocení vlivu vibrací žádné připomínky.

Vliv záměru na krajinný ráz

Pro posouzení vlivu realizace na dotčený krajinný prostor je v dokumentaci EIA zpracována vyhodnocovací tabulka s následujícími stupnicí: zásah žádný – zásah slabý – zásah středně silný – zásah silný – zásah velmi silný.

Využití výše zmíněného postupu je správné, bylo tak možné posoudit jednotlivé aspekty vlivu stavby na krajinu a její ráz.

Je nutné poznamenat, že hodnocení krajinného rázu je vždy určitým způsobem subjektivní. Zpracovatel posudku k předložené hodnotící tabulce nemá připomínky, s uvedeným hodnocením se lze ztotožnit.

Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

K hodnocení ovlivnění půd, horninového prostředí a přírodních zdrojů nebyla použita žádná speciální metoda. Údaje byly získány rešeršní metodou z dostupných podkladů.

Vstupní informace a způsob zhodnocení vlivu na neživou přírodu jsou považovány zpracovatelem posudku za vyčerpávající.

Flóra, fauna, ekosystémy, ÚSES

Podrobný botanický průzkum byl proveden během vegetačního období let 2006 a 2007, a to v lokalitách: 1/ svahy a nivy Otavy u Písku (km stavby cca 1,9 – 2,1), 2/ Novosedly – trasa navržených variant (km stavby cca 3,9 – 4,5) a 3/ rybníček těsně u silnice mezi Záhovím a Novosedly (km stavby cca 5,7 – 5,8).

Průzkum zaměřený na bezobratlé živočichy byl proveden během vegetační sezóny rok 2007. Byla využita metodika pro sběr brouků (Krásenský, 2004) vypracovaná pro AOPK ČR. Pro sběr brouků byl použity metody zemních pastí a prosev opadu. Získaný materiál byl determinován (Lohnse, 1964, Hůrka, 1996) a vyhodnocován na základě frekvence výskytu druhů podle reliktnosti (Boháč, 1999, Hůrka, Veselý, Farkač, 1996).

Terénní průzkum obratlovců byl proveden v průběhu vegetační sezóny 2007 a 2008 a byl zaměřen zejména na zjištění přítomnosti zvláště chráněných druhů živočichů uvedených ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. Obratlovci byli determinováni na základě přímého pozorování, pomocí dalekohledu nebo pomocí zvukových projevů. Kromě přímého pozorování byly také využívány čerstvé pobytové známky obratlovců (stopy, okus a trus).

Byl proveden podrobný botanický a zoologický průzkum, ostatní údaje byly získány rešerší z dostupných podkladů.

Pro účely procesu EIA pokládáme vstupní informace a způsob hodnocení vlivu záměru na živou přírodu za dostatečné.

Hmotný majetek, kulturní památky

K hodnocení nebylo použito žádné zvláštní metody ani šetření. Zpracovatel dokumentace vycházel ze známých a reálných skutečností.

Shrnutí

Uváděné informace a použité metody hodnocení jsou pro předkládaný záměr vhodné a dostatečné. Použité metody i celkovou koncepci zpracování dokumentace EIA považuje zpracovatel posudku za adekvátní charakteru záměru a jeho lokalizaci.

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

Z provedené multikriteriální analýzy v rámci dokumentace EIA (viz kapitola E. Porovnání variant záměru) vyplývá, že mezi variantami jsou jen minimální rozdíly. Při zvolených kritériích se jeví jako nejvhodnější realizace variant v následujícím pořadí:

1. Varianta Novosedly-jih,
2. Varianta Novosedly-střed,
3. Varianta Novosedly-sever.

Pokud by však byla vzata v úvahu pouze ta kritéria, která považuje zpracovatel dokumentace EIA za stěžejní (obyvatelstvo – hluk, obyvatelstvo – imise, povrchové a podzemní vody, ÚSES), pak se jeví jako nejvhodnější realizace variant v následujícím pořadí:

1. Varianta Novosedly-střed,
2. Varianta Novosedly-jih,
3. Varianta Novosedly-sever.

Při zohlednění pouze výše citovaných kritérií by pak byly rozdíly mezi jednotlivými variantami výraznější.

V rámci zpracování posudku byla vytvořena kontrolní multikriteriální analýza. V této analýze je (oproti dokumentaci EIA) u všech posuzovaných kritérií zohledněno navíc váhové kritérium. Z analýzy je tak zcela zřejmé, která kritéria považuje zpracovatelský tým posudkáře za stěžejní pro posuzovanou stavbu a dané území.

Z této multikriteriální analýzy vyplývá, že jako nejvhodnější se jeví realizace variant v následujícím pořadí:

1. Varianta Novosedly-jih,
2. Varianta Novosedly-střed,
3. Varianta Novosedly-sever.

Oponentní hodnocení zpracovatele posudku koresponduje s hodnocením v kapitole E. dokumentace EIA.

Shrnutí

Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech (v rámci dokumentace EIA i v posudku) vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed. Při zohlednění pouze vybraných vlivů se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-střed, méně vhodná je varianta Novosedly-jih.

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

- | | |
|------------------------|---------------------------------|
| Pořadí 1. – 2.: | Varianta Novosedly-jih |
| Pořadí 1. – 2.: | Varianta Novosedly-střed |
| Pořadí 3.: | Varianta Novosedly-sever |

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.

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

Uvedený záměr nebude mít vliv na životní prostředí přesahující státní hranice.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá nárokům na ochranu životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné.

Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území ke stavbě.

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

S opatřeními navrhovanými v doplněné dokumentaci EIA autor posudku souhlasí. Tato opatření budou zahrnuta do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku pokládá za nezbytné doplnit následující opatření k minimalizaci či kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Fáze projektové přípravy

- V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat množství, druhy vznikajících odpadů a prostory pro jejich shromažďování.

Fáze výstavby

- Při likvidaci původních staveb je třeba postupovat tak, aby dodatečně nedošlo k lokálnímu znečištění půdního prostředí.
- Při výkopových pracích provést příslušné rozbory, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi musí být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.
- Půdní prostředí může být v havarijním případě kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu ihned odtěžit a odvézt na zabezpečenou skládku.
- V období výstavby je třeba minimalizovat vznik odpadů. Dále je třeba preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.
- V případě, že bude nutné vést výkopy (např. pro sítě) mezi stromy, bude třeba dodržet ochranná opatření podle ČSN DIN 83 9061.
- Bude nutné účinně ochránit dřeviny nacházející se v blízkosti staveniště a na staveništi před možným poškozením různými technickými opatřeními (oplocení, bednění, apod.)
- Likvidovanou zeleň je třeba kompenzovat dle § 9 zákona č. 114/1992 Sb.

Fáze provozu

- Provozovatel záměru je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, z. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů příslušnému úřadu dle § 39, odst. 2.

Uvedená opatření budou zapracována do návrhu stanoviska.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Úplné znění všech došlých vyjádření k doplněné dokumentaci EIA je uvedeno v příloze posudku. V této části posudku je uvedena stručná podstata těchto vyjádření, případně sumarizace jejich obsahu a reakce zpracovatele posudku s případným návrhem řešení jednotlivých připomínek.

K doplněné dokumentaci EIA svá vyjádření zaslali dotčené orgány státní správy a samosprávy, veřejnost:

1. Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, č.j. 1379/09/HOK.PI ze dne 23. 3. 2009
2. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice, č.j. ČIŽP/42/IPP/0904318.001/09/CFK ze dne 20. 3. 2009
3. Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, oddělení územního plánování, č.j. KUJCK 8791/2009 OREG/2 ze dne 27. 3. 2009
4. Městský úřad Písek, odbor životního prostředí a VLHZ, č.j. MUPI/2009/06431 – Vá, ze dne 25. 3. 2009
5. Lukáš Zagata (Spojovací 169, Velké Přílepy) ze dne 16. 3. 2009
6. Zdenka Holanová (Dolní Novosedly 57, Písek) ze dne 23. 3. 2009

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, č.j. 1379/09/HOK.PI ze dne 23. 3. 2009

Ve vyjádření KHS je konstatováno, že se zveřejněním posudku vlivů záměru na životní prostředí – silnice I/29 Písek – Záhoří souhlasí.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku pouze upřesňuje, že ve vyjádření KHS je zmíněno zveřejnění posudku. Autor vyjádření však má patrně na mysli předloženou Dokumentaci EIA zpracovanou v listopadu 2008 společností EIA SERVIS s.r.o.

Podmínky stanoviska ze dne 3. 12. 2007 byly zpracovány do posudku Krajského úřadu Jihočeského kraje v Českých Budějovicích, včetně předložené akustické studie z listopadu 2008.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku pouze upřesňuje, že ve vyjádření KHS je zmíněno zapracování podmínek do posudku. Autor vyjádření však má patrně na mysli předloženou Dokumentaci EIA zpracovanou v listopadu 2008 společností EIA SERVIS s.r.o.

S ohledem na NV č. 148/2006 Sb. preferuje KHS variantu č. 2 Novosedly – střed.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí, že KHS preferuje realizaci varianty č. 2 Novosedly – střed. Při návrhu stanoviska bude požadavek zohledněn.

Předložené varianty je možné na základě předložené dokumentace a oponentního posudku seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-jih

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-střed

Pořadí 3.: Varianta Novosedly-sever

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant. Takto bude formulován i návrh stanoviska.

V dalších stupních projektové dokumentace bude nutné pro vybranou variantu provést zpřesnění akustických výpočtů a poté zpřesnění protihlukových opatření.

Komentář zpracovatele posudku:

V návrhu stanoviska bude uvedena následující podmínka: „V dalších stupních PD bude nutné pro vybranou variantu provést zpřesnění akustických výpočtů a zpřesnění a optimalizaci protihlukových opatření.“

**Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice,
č.j. ČIŽP/42/IPP/0904318.001/09/CFK ze dne 20. 3. 2009**

Z hlediska odpadového hospodářství:

ČIŽP upozorňuje, že v případě přebytku výkopového materiálu nevyužitého v rámci této stavby či jiných silničních staveb prováděných tímtež 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 písmo i) zákona o odpadech).

Komentář zpracovatele posudku:

V návrhu stanoviska bude uvedena následující podmínka: „V případě přebytku výkopového materiálu nevyužitého v rámci této stavby či jiných silničních staveb prováděných tímtež 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 písmo i) zákona o odpadech).“

Z hlediska ochrany přírody:

ČIŽP upozorňuje na dodržení opatření stanovených v kap. D. IV.

Komentář zpracovatele posudku:

Opatření definovaná v kapitole D.IV jsou převzata jako podmínky do návrhu stanoviska, který je součástí předloženého posudku.

Většina opatření byla převzata beze změn, pouze u některých opatření došlo k drobným úpravám ve formulaci na základě obdržných připomínek k dokumentaci EIA, resp. došlo k dalšímu doplnění podmínek v rámci zpracování posudku.

Návrh stanoviska tak obsahuje kompletní souhrn opatření navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo uvedených v doplněné dokumentaci EIA, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými orgány státní správy, samosprávy a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřili.

Z hlediska ochrana vod:

Technické řešení odvodnění přeložky I/29 nebylo dosud zpracováno. Je nutno technicky zabezpečit odvádění dešťových vod z vozovky do recipientů tak, aby výsledné koncentrace znečišťujících látek v povrchových vodách zájmovém území nepřesáhly limity stanovené NV č. 229/2007 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod.

Komentář zpracovatele posudku:

V návrhu stanoviska bude uvedena následující podmínka: „V dalším stupni projektové dokumentace řešit technické odvodnění přeložky I/29. Odvádění dešťových vod z vozovky do recipientů je nutno technicky zabezpečit tak, aby výsledné koncentrace znečišťujících látek v povrchových vodách zájmovém území nepřesáhly limity stanovené NV č. 229/2007 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod.“

ČIŽP dále upozorňuje na skutečnost, že při realizaci uvedené stavby dojde v určitých lokalitách k ovlivnění vydatnosti zdrojů podzemní vody (viz kapitola D.I.4 dokumentace EIA).

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k tomu, že dokumentace EIA upozorňuje na možnost ovlivnění vydatnosti zdrojů podzemních vod, jsou v návrhu stanoviska uvedeny následující podmínky:

1/ 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.

2/ Hydrogeologické posouzení zpracované v rámci dokumentace EIA identifikovalo následující problémové úseky:

- **Nevariantní úsek v km 0,30 – 0,59** - v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu se doporučuje všechny jímací objekty na jižním okraji původního vojenského areálu zdokumentovat, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění a navrhnout kontrolní sledování hladin.

- **Nevariantní úsek v km 0,59 – 1,06** – doporučuje se v průběhu výstavby kontrolně monitorovat kvalitu vody v DB-4.

- **Nevariantní úsek v km 1,72 – 2,16** - v podrobném hydrogeologickém průzkumu se doporučuje posoudit možnosti kvalitativního a kvantitativního ovlivnění zdroje vody pro loděnici TJ Spartak Písek, zejména v průběhu výstavby základových konstrukcí pilířů mostu, v předmětném úseku stavby je nutno věnovat zvýšenou pozornost ochraně horninového prostředí a podzemních vod před

znečištěním, zejména zabránit přítoku povrchových splachových ze staveniště do blízkosti jímacího objektu.

- **Nevariantní úsek v km 2,16 – 2,50** - v podrobném hydrogeologickém průzkumu se doporučuje všechny jímací objekty v prostoru v erozního údolí západně od Starých lázní zdokumentovat, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění a navrhnout kontrolní sledování hladin, případně i vybudování náhradních jímacích objektů. Ve vrtu HV-1 (DB-11) v areálu Polari s.r.o. se doporučuje sledovat hladinu.

- **Nevariantní úsek v km 2,50 – 3,66** - v podrobném hydrogeologickém posouzení je nutno všechny jímací objekty v tomto prostoru (zejména v prostoru zahrádkářské kolonie) zdokumentovat, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin nebo případně i vybudování náhradních jímacích objektů popřípadě navrhnout jiný způsob náhradního zásobení vodou. Doporučuje se zdokumentovat jímací objekty DB-14 a DB-15 cca 100 m jižně od trasy a v průběhu výstavby sledovat hladinu.

- **Varianta Novosedly-sever - úsek v km 3,89 – 4,12** – doporučuje se dokumentovat individuální jímací objekty v zahrádkářské kolonii pod původní komunikací do vzdálenosti cca 100 m od zářezu a minimálně ve vybraných jímacích objektech hladinu v průběhu stavby sledovat.

- **Varianta Novosedly-sever - úsek v km 4,12 – 4,60** – doporučuje se jímací objekty severně (DB-18, DB-19, DB-23, DB-24) a jižně (DB-20, DB-21, DB-22) od zářezu v podrobném hydrogeologickém průzkumu zdokumentovat, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin nebo případně i vybudování náhradních jímacích objektů či jiného způsobu náhradního zásobení vodou. Rovněž doporučujeme zdokumentovat studně situovaných cca 100 m severně a severovýchodně od severovýchodního konce zářezu a sledovat hladinu v průběhu zemních prací.

- **Varianta Novosedly-sever - úsek v km 4,90 – 6,00** – doporučuje se zdokumentovat studnu U Vlků (Svatonice č.p. 23 Záhoří) severozápadně od trasy v km 5,85 a v průběhu zemních prací věnovat zvýšenou pozornost ochraně podzemních vod před znečištěním a v jímacím objektu sledovat kvalitu

- **Varianta Novosedly-střed - úsek v km 4,05 – 4,54** - doporučuje se v podrobném hydrogeologickém průzkumu zdokumentovat studny DB-20, DB-21 a DB-22 a posoudit možnost jejich kvantitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin nebo případně i vybudování náhradních jímacích objektů nebo jiného způsobu náhradního zásobení vodou.

- **Varianta Novosedly-střed - úsek v km 4,91 – 5,13** - doporučuje se do vzdálenosti cca 100 m od osy komunikace zdokumentovat studny a v průběhu zemních prací kontrolně sledovat.

- **Varianta Novosedly-jih – úsek v km 4,05 – 4,54** – doporučuje se v podrobném hydrogeologickém průzkumu zdokumentovat studny DB-20, DB-21 a DB-22 a posoudit možnost jejich kvantitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin nebo případně i vybudování náhradních jímacích objektů nebo jiného způsobu náhradního zásobení vodou.

- **Varianta Novosedly-jih - úsek v km 4,85 – 5,15** – doporučuje se do vzdálenosti cca 150 m od osy komunikace zdokumentovat studny a v průběhu zemních prací kontrolně sledovat.

3/ Monitoring je třeba zahájit minimálně 1 rok před zahájením výstavby, frekvence monitoringu by měla být cca 4x ročně.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, oddělení územního plánování, č.j. KUJCK 8791/2009 OREG/2 ze dne 27. 3. 2009

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, oddělení územního plánování sděluje, že varianta Novosedly-jih je z části vedena mimo koridor vymezený v návrhu Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (doposud neschváleného), ale především obě varianty (Novosedly-jih i Novosedly-sever) jsou vedeny mimo koridor vymezený ve stále zbytkově platném (podle ustanovení § 187 odst. (7) stavebního zákona) územním plánu velkého územního celku Písecko – Strakonicko, který je závaznou územně plánovací dokumentací pro rozhodování v území.

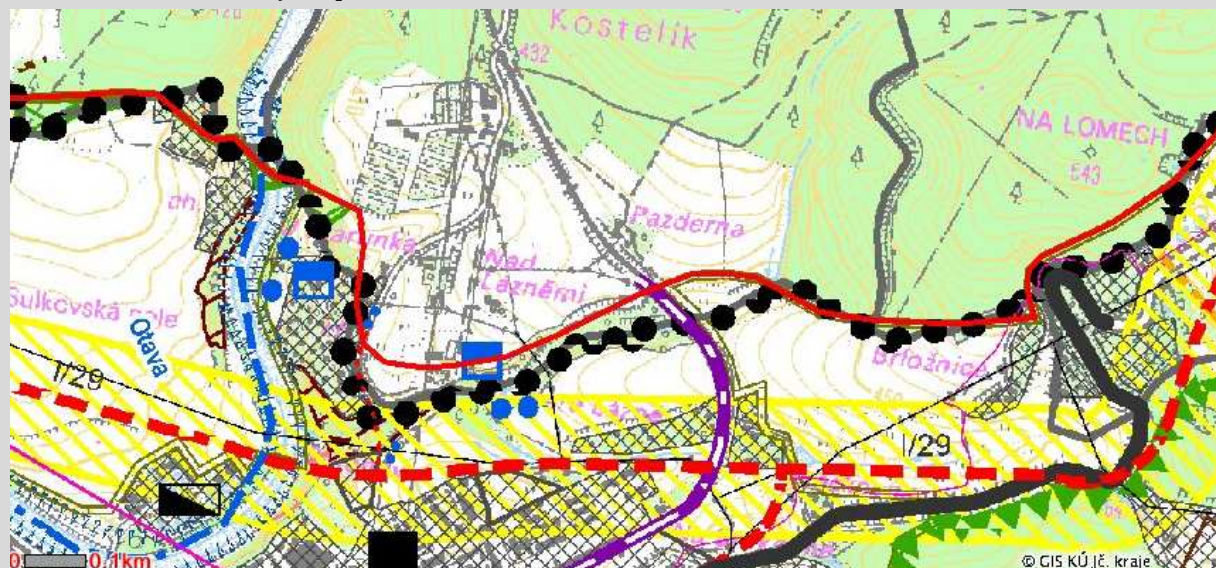
Dotčený úřad požaduje tento fakt zohlednit v návrhu stanoviska.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí, že varianta Novosedly-jih je z části vedena mimo koridor vymezený v návrhu Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (doposud neschválený dokument), ale především obě varianty (Novosedly-jih i Novosedly-sever) jsou vedeny mimo koridor vymezený v platném územním plánu velkého územního celku Písecko – Strakonicko, který je závaznou územně plánovací dokumentací pro rozhodování v území.

V rámci územního plánu velkého územního celku Písecko-Strakonicko aktualizovaného dle § 187 zákona č. 183/2006 Sb. je vymezen koridor veřejně prospěšné stavby D-9 silnice I/29 Písek – Dolní Novosedly. Začátek koridoru je vymezen MÚK silnice I/20 a III/02020 (prodloužená Pražská ul.) a konec křižovatkou se silnicí III/1385 u Dolních Novosedel k. ú.: Písek, Dolní Novosedly, Vrcovice.

Obr. č. 1 Hlavní výkres pro ÚP VÚC Písecko-Strakonicko – 1. část



Zdroj: ÚP VÚC Písecko-Strakonicko

Obr. č. 2 Hlavní výkres pro ÚP VÚC Písecko-Strakonicko – 2. část



Zdroj: ÚP VÚC Písecko-Strakonicko

V návrhu stanoviska jsou výše uvedené skutečnosti zohledněny. V návrhu stanoviska je uvedena následující podmínka: „Trasu vybrané varianty přeložky silnice I/29 zanést do Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (ZÚR) a do územních plánů dotčených měst a obcí.“

Městský úřad Písek, odbor životního prostředí a VLHZ, č.j. MUPI/2009/06431 – Vá, ze dne 25. 3. 2009

Z hlediska vodohospodářského:

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Z hlediska státní správy lesů:

Bez zásadních připomínek. Všechny jednotlivé navrhované varianty řešení ve vztahu k dotčení lesní půdy nejsou v podstatě v rozporu s předchozími projednáváními záměru a ani jedna z nich se lesní půdy ve větším rozsahu nedotýká. Z hlediska ochrany (resp. předloženého záboru) pozemků určených k plnění funkcí lesa lze dle předložené dokumentace jako nejvýhodnější hodnotit variantu Novosedly-sever. Jak je v projektové dokumentaci uvedeno, jsou v projektové dokumentaci vyčíslené zábory půdy pouze orientační a jejich přesné stanovení bude provedeno v dalších fázích přípravy záměru na základě zaměření vybrané varianty do terénu.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí, že z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa preferuje předložená dokumentace prokazuje, že nejvýhodnější variantou je varianta Novosedly-sever. Při návrhu stanoviska bude tento fakt vzat v úvahu a zohledněn.

V návrhu stanoviska bude uvedena následující podmínka: „Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF a PUPFL pro vybranou variantu. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.“

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Pokud budou při realizaci výstavby silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří dodržována všechna opatření uvedená v kapitole D.IV dokumentace EIA, nemá příslušný úřad k záměru výstavby silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Opatření definovaná v kapitole D.IV předložené dokumentace EIA jsou převzata jako podmínky do návrhu stanoviska, který je součástí předloženého posudku.

Většina opatření byla převzata beze změn, pouze u některých opatření došlo k drobným úpravám ve formulaci na základě obdržených připomínek k dokumentaci EIA, resp. došlo k dalšímu doplnění podmínek v rámci zpracování posudku.

Návrh stanoviska tak obsahuje kompletní souhrn opatření navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo uvedených v doplněné dokumentaci EIA, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými orgány státní správy, samosprávy a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřili.

Z hlediska ochrany ZPF:

Vzhledem ke skutečnosti, že se záměr dotkne i pozemků vedených dle evidence katastru nemovitostí jako zemědělský půdní fond, musí investor požádat orgán ochrany ZPF o udělení souhlasu s trvalým, případně i dočasným odnětím ze ZPF.

Vzhledem k charakteru akce je výpočet finančního odvodu nutný; skrytou zeminu v množství uvedeném ve výpočtu finančního odvodu lze použít pouze na zemědělské účely. Pokud není investor vlastníkem dotčených pozemků, je nutno k žádosti doložit též souhlasy vlastníků pozemků s odnětím půdy ze ZPF.

Komentář zpracovatele posudku:

V návrhu stanoviska je uvedena následující podmínka: „Investor musí požádat orgán ochrany ZPF o udělení souhlasu s trvalým, případně i dočasným odnětím ze ZPF.“

Z hlediska odpadového hospodářství:

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Lukáš Zagata (Spojovací 169, Velké Přílepy) ze dne 16. 3. 2009

Obecné připomínky k předložené dokumentaci:

Účelem tohoto nově oznámeného záměru (JHC 334) mělo být posouzení dopadů tří variant vedení silnice u obce Dolní Novosedly na životní prostředí. Vypracovaný materiál dostatečně citlivě nebere v úvahu vnitřní rozpory každé z těchto variant, takže výsledná zjištění nekorespondují s účelem procesu hodnocení vlivů na životní prostředí, který má vést k nalezení nejpříjemnější varianty z celospolečenského hlediska.

Komentář zpracovatele posudku:

Na základě detailního prostudování dokumentace EIA, studia dostupných podkladů a ověření situace v terénu konstatuje zpracovatel posudku, že neshledal při vyhodnocení jednotlivých vlivů variant na životní prostředí zásadní nedostatky, které by měly vliv na celkové hodnocení jednotlivých variant přeložky silnice I/29 předložených v rámci dokumentace EIA na životní prostředí a obyvatelstvo.

Vzhledem k tomu, že posuzované varianty se z hlediska vlivu na jednotlivé složky ŽP jeví různě výhodné, byla pro celkové hodnocení vlivu variant na ŽP užitá metoda multikriteriálního hodnocení. K uvedenému postupu nemá zpracovatel připomínky.

V dokumentaci se opakovaně objevuje tvrzení, že výstavba nových komunikací přináší také pozitivní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel na základě odvedení dopravy z center měst a obcí do řídké osídlené krajiny (str. 59). Z předloženého materiálu je zřejmé, že se tato skutečnost týká především nového severního obchvatu města Písek, mnohem méně návazné části. V dokumentaci chybí jakékoliv argumenty, které by ukazovaly, jaké jsou tedy kladné přínosy výstavby komunikace pro obec Dolní Novosedly. Severní, střední i jižní řešení přeložky totiž vždy a nerozdílně přináší zhoršení životní prostředí v dané lokalitě.

Komentář zpracovatele posudku:

Komentář týkající se pozitivních dopadů stavby, jako je např. zmiňované odvedení dopravy z center měst a obcí do řídké osídlené krajiny, se skutečně týká v případě přeložky silnice I/29 především části města Písek, dále zástavby podél stávající trasy silnice I/29 (přibližně v km 4,0 plánované stavby). V těchto úsecích bude mít přeložka silnice I/29 významný pozitivní dopad především na odvedení dopravy mimo území sídel a chráněnou zástavbu.

Navržené vedení všech tří tras přeložky silnice I/29 územím okolo obce Dolní Novosedly bude mít z hlediska odvedení dopravy mimo sídla oproti stávající silnici I/29 v této lokalitě pravděpodobně menší pozitivní efekt.

Tento pozitivní efekt navržené přeložky silnice I/29 v tomto území by bylo vhodné dokladovat empirickými údaji. Dokumentace EIA však neobsahuje zhodnocení stavu bez realizace záměru, tj. posouzení vlivu provozu na stávající silnici I/29 na chráněnou zástavbu. Není tak možné zcela jednoznačně prokázat dopad stavby přeložky I/29 na oblast okolo Dolních Novosedel.

Posouzení stavu bez záměru není nezbytnou však součástí dokumentace EIA, v daném případě by však porovnání stavu s realizací a stavu bez realizace záměru bylo vhodné. Zejména proto, že by bylo možné jasněji prokázat pozitivní efekt navržené přeložky silnice I/29 v tomto území.

V dalším stupni projektové dokumentace proto zpracovatel posudku doporučuje rozšířit akustickou studii o posouzení stavu bez záměru a provést porovnání se zvolenou variantou.

Dopady záměru na životní prostředí ve vztahu k obci Dolní Novosedly jsou v dokumentaci sice přesně kvantifikovány, avšak následná interpretace zjištěných faktů tyto dopady z hlediska reálného života zjednodušuje a bagatelizuje. Příkladem je tvrzení, že dopady přeložky silnice na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatel jsou relativně malé a nevýznamné, neboť zde silnice již desetiletí funguje (str. 90). Toto tvrzení ale účelově pomíjí, že se má nově jednat o komunikaci, která má mít větší kapacitu a která je navíc (v případě střední a jižní varianty) vedena převážně v nových trasách, jež se přibližují zástavbě obce.

Komentář zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku dokumentace EIA nezastírá fakt, že přeložka silnice I/29 je vedena převážně v nové trase, mimo stávající vedení silnice I/29. Příkladem jsou např. popisy variant vedení trasy přeložky na str. 14 – 16 dokumentace EIA.

Dokumentace EIA řeší i všechny podstatné vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí související s vedením nové liniové stavby v krajině. Jedná se např. o vyhodnocení vlivu stavby na zábor půdy, vliv na faunu, flóru a ekosystému, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na přírodně cenná území a další.

Přeložka silnice I/29 (resp. všechny navržené varianty trasy) je hodnocena i z hlediska jejího dopadu na akustickou situaci a znečištění ovzduší.

Zpracovatel posudku na základě prostudování jednotlivých doložených studií, jejich výsledků a závěrů a po prostudování celé dokumentace EIA konstatuje, že neshledal, že by závěry jednotlivých expertních posouzení či vlastní dokumentace EIA byly jakkoliv bagatelizovány, případně výpočty a posouzení dezinterpretovány.

Je nutné podotknout, že se v zásadě nejedná o komunikaci budovanou na větší kapacitu. Pouze v rámci nové komunikace I. třídy je navrhována dle normativních požadavků pro tento typ komunikace šířka 11,5 m.

Oznamovatel záměru a zpracovatel dokumentace zavádějícím způsobem prezentují daný záměr jako obchvat obce (str. 13, str. 78), když všechny navrhované varianty prostor obce přímo protínají. Jediný skutečný obchvat obce reprezentuje návrh obce Dolní Novosedly.

Komentář zpracovatele posudku:

Především v případě varianty Novosedly – jih je skutečně nevhodné označovat tuto variantu jako obchvat obce.

Správné označení, kterého by se měl zpracovatel dokumentace držet je „přeložka silnice I/29 Písek – Záhoří“.

Severní varianta předpokládá vybudování podchodu silnice I/29. Pro střední a jižní variantu není uvedeno, jakým způsobem budou moci silnici překonávat pěší obyvatelé.

Komentář zpracovatele posudku:

V návrhu stanoviska bude uvedena následující podmínka: „V dalších stupních projektové dokumentace je třeba upřesnit způsob překonání přeložky silnice I/29 pro pěší v oblasti obce Dolní Novosedly.“

V dokumentaci chybí popis řešení průsečné křižovatky silnice I/29 a III/1385 pro jižní variantu.

Komentář zpracovatele posudku:

V návrhu stanoviska bude uvedena následující podmínka: „V dalších stupních projektové dokumentace je třeba upřesnit řešení průsečné křižovatky silnice I/29 a III/1385 pro jižní variantu.“

Dokumentace explicitně vychází z toho, že jedna z nejzávažnějších charakteristik v dotčeném území je průchod přeložky v blízkosti sídel. Proto se také zavazuje k věnování maximální pozornosti této složce životního prostředí (str. 30). Avšak při dalším sledování složky "obyvatelé" si autoři všimají pouze negativního vlivu hluku a emisí, přičemž naprosto přehlíží problém rozvoje obce Dolní Novosedly. Nepřesvědčivost dokumentace je podtržena použitím neaktuálních dat o počtu obyvatel (více jak 4 roky stará) v dotčených oblastech (str. 54).

Komentář zpracovatele posudku:

Z hlediska posuzování vlivu stavby na obyvatelstvo je standardně zaměřena pozornost především na vliv stavby na zdraví obyvatel. Autor dokumentace při tomto hodnocení vycházel ze zpracované Akustické studie a Rozptylové studie.

Zpracovatel posudku nemá k výše uvedenému postupu žádné připomínky.

Dokumentace EIA se dále věnuje dalším socioekonomickým aspektům stavby. Jedná se především o vliv na faktor pohody obyvatel, bezpečnost obyvatel i účastníků silničního provozu, narušení turistických a cyklistických cest, posouzení dělicího efektu silnice, atd.

Posouzení vlivu stavby na rozvoj obce Dolní Novosedly není v dokumentaci EIA speciálně komentováno. Určitým způsobem se však jedná o analogii k posouzení vlivu dělicího efektu stavby.

Dělicí efekt silnice může určitým způsobem ovlivnit i rozvoj obce. V dokumentaci EIA se uvádí, že varianta Novosedly-sever využívá částečně směrového vedení stávající silnice I/29, proto je její dělicí efekt zhruba srovnatelný se současným stavem. Varianta Novosedly-jih kříží silnici III/1385 v proluce mezi obytnými objekty, čímž oddělí skupinu obytných objektů, která se v současnosti nachází u napojení III/1385 na silnici I/29 od obce Dolní Novosedly. Její dělicí efekt lze považovat za nejvýraznější. Varianta Novosedly-střed má nejmenší dělicí efekt, nicméně i při její realizaci zůstane za silnicí řada objektů stejně jako v případě realizace varianty Novosedly-sever.

Pokud bychom tedy hodnotili vliv stavby na rozvoj obce, je možné konstatovat, že nejproblematictější se jeví varianta Novosedly-jih. Ostatní varianty budou pravděpodobně z hlediska vlivu stavby na rozvoj obce Dolní Novosedly příznivější.

Zpracovatel posudku dále prověřil aktuální stav počtu obyvatel v dotčených oblastech.

K 1. 1. 2008 bylo v obci Dolní Novosedly evidováno 193 obyvatel (dle www.czso.cz), což je o 107 obyvatel více než v roce 2005 (dle údajů Statistického lexikonu obcí České republiky). Z porovnání údajů je patrné, že obec Dolní Novosedly je dynamicky se rozvíjející obcí.

Zpracovatel posudku dává za pravdu autorovi připomínky. Dokumentace EIA by měla být zpracována na základě aktuálních demografických údajů. Jedná se však o výtku, která nebude mít zásadní vliv na celkové hodnocení stavby z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo. Zpracovatel posudku upozorňuje, že v dalších stupních projektové dokumentace je třeba pracovat s aktuálními demografickými údaji.

Podkapitola D.1.1 „Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů“ - Chybí hodnocení sociálně ekonomických vlivů na obyvatelstvo. Tyto vlivy jsou rozhodně širší než problém fyzického pohybu obyvatel či narušení turistických a cyklistických cest, jak uvádí dokumentace. Přehlížena je tak např. otázka, jaký bude sociálně ekonomický vliv realizace záměru ve vztahu k činnosti místních zemědělců (v důsledku záboru půdy), jak budou ovlivněny ceny bezprostředně sousedících nemovitostí a přilehlé zemědělské půdy, jak se výstavba silnice projeví na poptávce po bydlení v této lokalitě, nebo jak bude ovlivněn budoucí rozvoj dané obce? Odpovědi na tyto otázky chybějí.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku se domnívá, že všechny hlavní vlivy záměru na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů byly v rámci dokumentace EIA řádně posouzeny, resp. byla jim věnována pozornost ve formě stručných komentářů.

Vlivy záměru na ceny bezprostředně sousedících nemovitostí a pozemků se v rámci procesu EIA běžně neposuzují.

Vlivy na zábor půdy jsou hodnoceny v kapitole D.1.5 dokumentace EIA. Soukromé zemědělské pozemky v trase dotčené stavby budou vykoupeny a v souvislosti s přípravou stavby bude následně zažádáno o odnětí půdy ze ZPF.

V návrhu stanoviska je dále doplněna následující podmínka: „V dalších stupních projektové dokumentace je třeba prověřit, zda nebudou v souvislosti s realizací přeložky silnice I/29 dotčeny přístupy na jednotlivé zemědělské pozemky. V případě, že bude prokázáno, že vlivem přeložky silnice I/29 jsou narušeny přístupy na zemědělské pozemky, budou navrženy náhradní přístupy na pozemky.“

Vlivu záměru na rozvoj obce je věnována pozornost v komentáři k předcházející připomínce.

Akustická studie (příloha D) dokládá nevýhodnost severní varianty, neboť splnění hygienických limitů je u ní podmíněno výstavbou cca 150 metrů dlouhé zábrany o výšce 7 m nad vozovkou. Střední variantu studie vyhodnotila jako vhodnou při výstavbě třímetrových zábran v kritických úsecích. Splnění příslušné hygienické normy pro noc je ale hraniční pro dvě místa (VB 11 a VB 24). Podobně je tomu u relativně nejvhodnější střední varianty. I v jejím případě jsou ale dvě místa (VB 11, VB 22) vystavena hraničním hodnotám hygienické normy pro hluk.

Z dokumentace také vyplývá, že navržená protihluková opatření nemusejí být konečná. Zpřesnění akustických měření si může pro určitá místa - jižní a střední varianty, které jsou v této akustické studii hodnoceny jako vhodné k realizaci vynutit výstavbu sedmimetrových protihlukových stěn.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku potvrzuje, že na základě předložené akustické studie se nejméně vhodná jeví varianta Novosedly-sever (na hranici hygienického limitu jsou ve variantě s protihlukovými opatřeními 3 výpočtové body ve dne a 6 výpočtových bodů v noci).

Z hlediska vlivu stavby na akustickou situaci je bezesporu příznivější varianta Novosedly-střed (na hranici hygienického limitu se ve variantě s protihlukovými opatřeními nacházejí pouze 2 výpočtové body v noci) a varianta Novosedly-jih (na hranici hygienického limitu se ve variantě s protihlukovými opatřeními nacházejí rovněž pouze 2 výpočtové body v noci).

Z akustického hlediska lze tedy k realizaci doporučit variantu Novosedly-střed, resp. variantu Novosedly-jih.

Je zcela běžným postupem, že v dalších stupních projektové dokumentace je návrh protihlukových opatření na základě zpřesněných vstupních údajů (např. po zaměření trasy v terénu) upřesněn a optimalizován. I v souvislosti s posuzovanou stavbou tomu tak bude.

Interpretace výsledků akustické studie navíc pomíjí zjevný paradox týkající se rozdílů mezi zamítnutou ("nejhlučnější") severní variantou a nejvhodnější ("tichou") střední variantou. Při realizaci střední varianty oproti severní se sice zlepší akustická situace pro devět rodinných domů - ovšem u sedmi z nich se naopak zhorší. Navíc zlepšení situace pro čtyři z uvedených devíti míst je pouze teoretické (rozdíly v rozmezí akustického tlaku 0,3 - 1,3 dB jsou pod resp. na hranici slyšitelnosti lidí). Jinak řečeno: výhodnost nejvýhodnější střední varianty je postavena na relativizaci skutečných dopadů. Z hlediska reálného života obyvatel všechny tři varianty přinášejí výrazně negativní vliv hluku. Akustická studie jasně prokazuje, že žádné z navržených řešení není optimální.

Komentář zpracovatele posudku:

V rámci akustické situace bohužel chybí srovnávací stav, tj. stav bez záměru. Ideální pro porovnání vlivu jednotlivých variant na akustickou situaci je jejich porovnání se stavem bez záměru.

Je samozřejmé, že mezi jednotlivými variantami budou rozdíly z hlediska dotčení jednotlivých objektů hlukem z přeložky silnice I/29. Tato skutečnost je dána vedením jednotlivých variant v různé poloze vůči chráněné zástavbě.

Z hlediska akustické zátěže je stěžejní vztah vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A u jednotlivých výpočtových bodů vůči hygienickému limitu.

V tomto případě platí, že se jako nejméně vhodná jeví varianta Novosedly-sever (na hranici hygienického limitu jsou ve variantě s protihlukovými opatřeními 3 výpočtové body ve dne a 6 výpočtových bodů v noci). Z hlediska vlivu stavby na akustickou situaci je pak bezesporu příznivější varianta Novosedly-střed (na hranici hygienického limitu se ve variantě s protihlukovými opatřeními nacházejí pouze 2 výpočtové body v noci) a varianta Novosedly-jih (na hranici hygienického limitu se ve variantě s protihlukovými opatřeními nacházejí rovněž pouze 2 výpočtové body v noci).

Varianta Novosedly-střed a Novosedly-jih by tak při realizaci protihlukových opatření neměly mít významný negativní vliv na akustickou situaci. Tyto varianty se proto jeví z akustického hlediska jako vhodné.

Připomínky ke kapitole E: Konečné porovnání variant nabízí dva pohledy. Dle prvního se jako nejvhodnější jeví varianta jižní, za ní potom varianta střední a severní. Po přehodnocení vlivů s ohledem na "rozhodující" kritéria se dle autorů jako nejvhodnější jeví varianta střední, dále pak jižní a severní. O výsledku hodnocení lze však pochybovat, neboť chybí jakékoliv vysvětlení, jakým způsobem autoři rozhodli o zúžení množiny rozhodujících prvků. Převážení kritérií tak postrádá logiku i objektivitu a je postaveno čistě na subjektivním názoru autorů - navzdory tomu, že právě tento krok dokumentace je z hlediska účelu celého hodnocení klíčový.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace EIA v kapitole E. Porovnání variant řešení záměru přistoupil k hodnocení variant formou závěrečné souhrnné tabulky, v níž velikost vlivu záměru na jednotlivé složky ŽP je hodnocena na stupnici 1 (nejmenší vliv) – 3 (největší vliv).

Tabulka byla následně analyzována dvěma způsoby:

Nejprve bylo provedeno celkové zhodnocení vlivu jednotlivých variant na všechny identifikované složky ŽP. V tomto případě se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodné jsou pak varianty Novosedly-střed a Novosedly-sever.

Následně byl proveden výběr nejvýznamnějších složek ŽP, které mohou být v souvislosti s posuzovaným záměrem významněji ovlivněny. V tomto případě se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-střed, méně vhodná je pak varianta Novosedly-jih a nejméně vhodná varianta Novosedly-sever.

Výše uvedený přístup k analýze se jeví opodstatněný, neboť vlivy záměru na jednotlivé složky ŽP (kritéria) mohou mít v území různou významnost (váhu).

Zpracovatel posudku si pro ověření předložených analýz zpracoval vlastní multikriteriální analýzu, kde každé z kritérií má přidělenou váhu (od 0 – nejméně důležité kritérium do 1 – nejvýznamnější kritérium).

Tab. č. 3 Porovnání předložených variant záměru - multikriteriální hodnocení

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Váha	Varianta Novosedly-sever		Varianta Novosedly-střed		Varianta Novosedly-jih	
		Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha
Obyvatelstvo – hluk	0,9	3	2,7	1	0,9	2	1,8
Obyvatelstvo – imise	0,9	1	0,9	2	1,8	3	2,7
Obyvatelstvo – demolice	0,7	3	2,1	1,5	1,05	1,5	1,05
Obyvatelstvo – ostatní (soulad s územním plánem, průchodnost, faktory pohody)	0,5	1	0,5	1,5	0,75	1,5	0,75
Ovzduší, klima	0,8	1	0,8	3	2,4	2	1,6
Povrchové vody	0,5	2	1	2	1	2	1
Podzemní vody	0,7	3	2,1	1,5	1,05	1,5	1,05
Půda	0,6	1	0,6	3	1,8	2	1,2
Horninové prostředí a přírodní zdroje	0,3	2	0,6	2	0,6	2	0,6
Flóra	0,4	1,5	0,6	1,5	0,6	1	0,4
Fauna	0,4	2	0,8	2	0,8	2	0,8
Ekosystémy	0,4	1,5	0,6	1,5	0,6	1	0,4
Lesní porosty	0,5	1	0,5	3	1,5	2	1
Územní systém ekologické stability	0,7	3	2,1	1,5	1,05	1,5	1,05

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Váha	Varianta Novosedly-sever		Varianta Novosedly-střed		Varianta Novosedly-jih	
		Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha	Hodnocení	Hodnocení x váha
Krajina (krajinný ráz)	0,5	1	0,5	1,5	0,75	1,5	0,75
ZCHÚ, VKP, Natura 2000, památné stromy	0,3	2	0,6	2	0,6	2	0,6
Hmotný majetek, kulturní památky, archeologie	0,4	3	1,2	1,5	0,6	1,5	0,6
Suma			18,20		17,85		17,35
Pořadí varianty v celk. hodnocení			3.		2.		1.

Z provedené multikriteriální analýzy vyplývá, že nejvhodnější variantou je varianta Novosedly-jih, méně vhodná se jeví varianta Novosedly-střed a nejméně vhodnou se jeví varianta Novosedly-sever.

Předložené hodnocení koresponduje s hodnocením v kapitole E. dokumentace EIA.

Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo (ať již bez uvažování váhového kritéria, nebo s uvažováním váhového kritéria) se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed.

V Návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. předloženého posudku, bude uvedeno následující:

„Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech (v rámci dokumentace EIA i v posudku) vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed. Při zohlednění pouze vybraných vlivů se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-střed, méně vhodná je varianta Novosedly-jih.

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-jih

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-střed

Pořadí 3.: Varianta Novosedly-sever

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.“

Připomínka paní Holanové pocházející ze zjišťovacího řízení (str. 8) byla vypořádána odkazem na provedení "multikriteriální analýzy". Z podstaty a účelu analýzy však vyplývá, že použitá kritéria hodnocení se mají lišit ve vzájemně poměrném významu. Je jim přisouzena odlišná důležitost (váha) tak, aby odrážely reálné protikladné zájmy. Analýza prezentovaná v dokumentaci však tímto směrem nejde, čímž porušuje základní pravidla systémové analýzy. Výsledné hodnocení potom prezentuje "preferovanou variantu" namísto hledání "optimálního řešení" z pohledu různých složek životního prostředí.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku si pro ověření předložených analýz v kapitole E. dokumentace EIA zpracoval vlastní multikriteriální analýzu, kde každé z kritérií má přidělenou váhu (od 0 – nejméně důležité kritérium do 1 – nejvýznamnější kritérium).

Tato analýza je prezentována v tabulce č. 2 v rámci komentáře k předcházející připomínce.

Jako nejméně vhodná varianta byla shodně v rámci dokumentace EIA i v rámci posudku vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo (ať již bez uvažování váhového kritéria, nebo s uvažováním váhového kritéria) se opět v rámci dokumentace EIA i v rámci posudku jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed.

Nelze souhlasit, že by dopady realizace záměru byly z hlediska životního prostředí akceptovatelné (str. 111). Hlavním argumentem jsou negativní dopady na kvalitu života obyvatel obce Dolní Novosedly a možnosti jejího lokálního rozvoje.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po prostudování dokumentace EIA včetně všech jejích samostatných příloh (odborných studií), studia ostatních dostupných podkladů a ověření situace v terénu neshledal ve variantě Novosedly-střed a Novosedly-jih přeložky silnice I/29 žádné významné negativní vlivy, které by z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo bránily realizaci stavby.

Připomínky zpracovatele posudku k dokumentaci EIA jsou uvedeny v kapitole II.1 předloženého posudku.

V Návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. předloženého posudku, bude uvedeno následující:

„Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech (v rámci dokumentace EIA i v posudku) vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed. Při zohlednění pouze vybraných vlivů se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-střed, méně vhodná je varianta Novosedly-jih.

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

Pořadí 1. – 2.:	Varianta Novosedly-jih
Pořadí 1. – 2.:	Varianta Novosedly-střed
Pořadí 3.:	Varianta Novosedly-sever

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace

podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.“

Dle dokumentace sice žádná z navržených variant nevykazuje zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, ale žádná z nich také nezastupuje řešení optimální. To je dáno především zjednodušujícím vyhodnocením variant, které naprosto relativizuje zásadní nevýhody každé ze tří variant. Ty lze jednoduše shrnout následujícím způsobem:

- Novosedly-sever: vyžaduje demolice, zatíží obyvatele nadlimitním hlukem, je krajně nevhodná z hlediska územního systému ekologické stability a stability podzemních vod.
- Novosedly-střed: vyžaduje velké zábory půdy, má výrazný dělicí efekt pro obec a je v příkrém rozporu s jejím územním plánem.
- Novosedly- jih: maximálně zatíží zástavbu obce imisemi a hlukem z dopravy, komunikace protíná souvislou zástavbu obce v nové stopě, je krajně nevhodná z hlediska rozvoje obce

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po prostudování dokumentace EIA včetně všech jejích samostatných příloh (odborných studií), studia ostatních dostupných podkladů a ověření situace v terénu neshledal ve variantě Novosedly-střed a Novosedly-jih přeložky silnice I/29 žádné významné negativní vlivy, které by z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo bránily při realizaci navržených opatření realizaci stavby.

Ad připomínky k variantě Novosedly-střed:

K problematice záboru půdy v úseku Novosedly-střed je nutno poznamenat, že tato varianta si vyžádá zábor 9,57 ha. Úsek Novosedly-jih pak 8,99 ha a úsek Novosedly-sever 8,62 ha. Rozdíl v záboru půd u variantního řešení úseků stavby je 0,58 – 0,95 ha. Varianta Novosedly-střed nevyhazuje významně vyšší zábor půdy oproti ostatním posuzovaným variantám.

Negativní vliv dělicího efektu varianty Novosedly-střed nebyl v rámci dokumentace EIA potvrzen. Větší riziko dělicího efektu přeložky silnice I/29 hrozí dle názoru zpracovatele posudku u varianty Novosedly-jih.

Nesoulad varianty Novosedly-střed s územně plánovací dokumentací není důvodem pro vyloučení varianty z procesu EIA. Proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. umožňuje posuzovat i stavby, které nejsou v souladu s územně plánovací dokumentací. Především pak v případech, pokud by se prokázalo, že tyto varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo příznivější.

Otázku souladu s územně plánovací dokumentací je nezbytné řešit v navazujících stupních projektové dokumentace stavby.

Ad připomínky k variantě Novosedly-jih:

V rámci akustické studie je uvedeno, že varianta Novosedly-jih je z akustického hlediska vhodná, neboť vyžaduje menší rozsah protihlukových opatření, navíc je vedena ve větší vzdálenosti od obytných objektů oproti variantě Novosedly-sever. Zpracovatel posudku nemá k danému vyhodnocení připomínky.

Z hlediska znečištění ovzduší se v případě varianty Novosedly-jih ukazuje, že její vedení je výhodnější pro samoty v lokalitě Na Lomech a v blízkosti křížení silnice I/29 a III/1385. V případě

souvislé bytové zástavby obce Dolní Novosedly se jeví výhodnější varianta Novosedly-střed a Novosedly-sever.

Varianta Novosedly-jih bude mít určitý dělicí efekt, kdy menší část obce (několik objektů) se bude po její realizaci nacházet za přeložkou I/29. Vzhledem k počtu by však tento vliv neměl být příliš významný.

Z hlediska vlivu na rozvoj obce Dolní Novosedly neshledává zpracovatel posudku zásadní rozdíly mezi jednotlivými posuzovanými variantami.

Opatření k odstranění negativních dopadů zejména na život obyvatel obce Dolní Novosedly jsou neúčinná a jen stěží mohou zabránit výraznému snížení kvality života v obci.

Komentář zpracovatele posudku:

Daná připomínka bohužel není příliš konkrétní. Nelze tedy zcela jednoznačně určit, která opatření považuje autor připomínky za neúčinná.

Kompletní souhrn podmínek na ochranu životního prostředí a obyvatelstva je uveden v Návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. posudku. V návrhu stanoviska jsou převzaty podmínky definované v rámci dokumentace EIA. Některé tyto podmínky byly zpracovatelem posudku upraveny, resp. přeformulovány. Řada nových podmínek byla v průběhu zpracování posudku a na základě obdržovaných připomínek k dokumentaci EIA do návrhu stanoviska doplněna.

S ohledem na výše uvedené nesouhlasím s realizací žádné z posuzovaných variant přeložky silnice u obce Dolní Novosedly.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere v potaz uvedený nesouhlas s realizací žádné z posuzovaných variant přeložky silnice u Dolní Novosedly.

Zpracovatel posudku po prostudování dokumentace EIA včetně všech jejích samostatných příloh (odborných studií), studia ostatních dostupných podkladů a ověření situace v terénu však neshledal ve variantě Novosedly-střed a Novosedly-jih přeložky silnice I/29 žádné významné negativní vlivy, které by z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo bránily realizaci stavby.

Konkrétní připomínky zpracovatele posudku k dokumentaci EIA jsou uvedeny v kapitole II.1 předloženého posudku.

V Návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. předloženého posudku, bude uvedeno následující:

„Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech (v rámci dokumentace EIA i v posudku) vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed. Při zohlednění pouze vybraných vlivů se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-střed, méně vhodná je varianta Novosedly-jih.

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

<i>Pořadí 1. – 2.:</i>	<i>Varianta Novosedly-jih</i>
<i>Pořadí 1. – 2.:</i>	<i>Varianta Novosedly-střed</i>
<i>Pořadí 3.:</i>	<i>Varianta Novosedly-sever</i>

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.“

Snahou by mělo být hledání optimální – nové varianty, která by odpovídala nejen zájmu investora, ale také zájmu obyvatel dotčené lokality.

Komentář zpracovatele posudku:

Autor připomínky vznáší požadavek na hledání jiné (optimální) varianty, než je předloženo v rámci dokumentace EIA.

Nutno podotknout, že výběr vhodných variant pro vedení přeložky silnice I/29 prošel již ve fázi předcházející procesu EIA důkladnému zkoumání. Z této úvodní fáze projektových příprav vzešly tři varianty, které byly předběžně vyhodnoceny z technického, ekonomického a ekologického pohledu jako nejméně problematické. Tyto varianty jsou nyní detailně posuzovány v rámci procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

Na základě dlouholetých zkušeností zpracovatele posudku s posuzováním vlivu liniových staveb na životní prostředí a obyvatelstvo je nutno podotknout, že průchod nových liniových staveb územím je ve většině případů poměrně komplikovaný. Téměř každé území má svá omezení, ať je to např. členitost terénu, možnost dotčení přírodě cenných území, případně průchod trasy v blízkosti obydlených území. Hledání optimální varianty z hlediska vlivu stavby na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo je i otázkou hledání určitých kompromisů.

Zdenka Holanová (Dolní Novosedly 57, Písek) ze dne 23. 3. 2009

Pí Zdenka Holanová je zplnomocněna vyjádřit se za všechny občany, kteří vlastní nemovitosti podél silnice I/29 a kteří svůj názor vyjádřili v petici ze dne 22. 5. 2004.

Občané zastoupení pí Holanovou nesouhlasí s variantou Písek – Dolní Novosedly-sever, nechtějí žádné demolice domů.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí, že občané zastoupení pí Holanovou nesouhlasí s realizací severní varianty trasy přeložky silnice I/29 v úseku Dolní Novosedly, a to především z důvodu demolice objektů.

Při návrhu stanoviska bude tato skutečnost zohledněna.

V Návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. předloženého posudku, bude uvedeno následující:

„Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-jih

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-střed

Pořadí 3.: Varianta Novosedly-sever

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace

podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.“

Variantě Písek – Dolní Novosedly - jižní varianta by dali občané přednost.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí, že občané zastoupení pí Holatovou upřednostňují realizaci jižní varianty trasy přeložky silnice I/29 v úseku Dolní Novosedly.

Při návrhu stanoviska bude tato skutečnost zohledněna.

V Návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. předloženého posudku, bude uvedeno následující: „Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.“

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

1. Dokumentace EIA je zpracována po formální stránce až na drobné nesrovnalosti a nepřesnosti správně podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.
2. Metody použité k hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí jsou standardní a vhodně zvolené k účelům posuzování vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo.
3. Dokumentace EIA je zpracována standardní formou, je vhodně doplněna grafickou přílohou.
4. Popis životního prostředí pravděpodobně ovlivněného navrhovaným záměrem je proveden dostatečně.
5. Předložené varianty záměru jsou v dokumentaci EIA až na drobné připomínky popsány pro účely posuzování vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo dostatečně.
6. Vlivu jednotlivých variant Novosedly-sever, Novosedly-střed, Novosedly-jih na životní prostředí je v dokumentaci EIA věnována dostatečná pozornost, rozsah hodnocení je dostačující.
7. K dokumentaci EIA se vyjádřilo celkem 6 subjektů (4 dotčené orgány státní správy a samosprávy, 2 zástupci veřejnosti).
8. Připomínky uvedené ve vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy se nejčastěji týkaly volby optimální varianty, vlivů záměru na akustickou situaci, ovlivnění vydatnosti zdrojů podzemní vody a souladu s ÚPn.
9. Připomínky uvedené ve vyjádření veřejnosti se nejčastěji týkaly volby optimální varianty, vlivů záměru na akustickou situaci, vlivu záměru na rozvoj obce Dolní Novosedly, souladu s ÚPn, vlivu záměru na znečištění ovzduší, vlivů záměru na pohodu obyvatel.
10. Všechny oprávněné požadavky a podmínky jsou zahrnuty v návrhu stanoviska v kapitole VII. předkládaného posudku.

Závěrečné hodnocení

Dokumentace EIA je poměrně logicky koncipovaným materiálem, jehož snahou bylo podchytit nejen vliv samotné stavby, ale především vliv v širším kontextu území. Občasné

nedostatky dokumentace jsou z větší míry formálního charakteru nebo nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

Předloženou dokumentaci lze po odborné i grafické stránce označit jako dokumentaci na velmi dobré úrovni a pro hodnocení předloženého záměru z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatele jako dostačující a vyhovující.

Na základě posouzení doplněné dokumentace EIA a s uvážením jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku lze konstatovat, že jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech (v rámci dokumentace EIA i v posudku) vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo se jako nejvhodnější varianta Novosedly-jih a varianta Novosedly-střed.

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

- Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-jih
- Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-střed
- Pořadí 3.: Varianta Novosedly-sever

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko ke všem třem variantám posuzovaného záměru.

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů:

I. Identifikační údaje

1. Název záměru

Silnice I/29 Písek - Záhoří

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem posuzovaného záměru je přeložka silnice I/29 v úseku Písek - Záhoří. Přeložka silnice je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70. Základní šířka komunikace je 11,5 m. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vodícího proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Délka posuzovaného úseku je (v závislosti na předložené variantě) následující:

- varianta Novosedly – sever	6,00 km
- varianta Novosedly – střed	6,15 km
- varianta Novosedly – jih	5,99 km

3. Umístění záměru

Kraj:	Jihočeský
Obec:	Písek, Dolní Novosedly, Záhoří
Katastrální území:	Písek, Dolní Novosedly, Svatonice

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

65993390

6. Sídlo oznamovatele

Na Pankráci 56
145 05 Praha

II. Průběh posuzování

1. Oznámení záměru „Silnice I/29 Písek - Záhoří“

Zpracovatel: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. – EIA SERVIS s.r.o.
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 2721/4692/EP/92/93
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 45099/ENV/06
EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice

Datum předložení: 13. 11. 2007

2. Dokumentace „Silnice I/29 Písek - Záhoří“

Zpracovatel: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. – EIA SERVIS s.r.o.
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 2721/4692/EP/92/93
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 45099/ENV/06
EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice

Datum předložení: 24. 2. 2009

3. Posudek „Silnice I/29 Písek - Záhoří“

Zpracovatel: Ing. Libor Ládyš
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 3772/603/OPV/93
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 48068/ENV/06
EKOLA group, spol. s r. o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Datum předložení: 15. 7. 2009

4. Veřejné projednání

Datum:

Místo konání:

5. Průběh procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému orgánu státní správy předloženo dne:

13. 11. 2007

Informace o zahájení ZŘ byla předložena dne:

21. 11. 2007

Zjišťovací řízení byla ukončena dne:

13. 12. 2007 vydáním Závěrů zjišťovacího řízení č.j. KUJCK 30854/2007 OZZL/10-Du

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr „Silnice I/29 Písek - Záhoří“ **bude dále posuzován** podle citovaného zákona.

Dokumentace byla příslušnému úřadu předložena:

24. 2. 2009

Dokumentace byla příslušným úřadem zveřejněna:

4. 3. 2009

Zpracovatel posudku byl stanoven dne:

16. 4. 2009 (podepsána smlouva na zpracování posudku)

Vyhotovený posudek byl předložen dne:

15. 7. 2009

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje doplněnou dokumentaci EIA o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí na předložený záměr za akceptovatelnou. Po vyhodnocení doplněné dokumentace EIA a obdržených připomínek k této dokumentaci **doporučuje zpracovatel posudku** příslušnému orgánu **vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru v pořadí variant: Novosedly-jih, variantě Novosedly-střed a variantě Novosedly-sever** za respektování podmínek dle bodu III.6. tohoto stanoviska.

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, **doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.**

Závěry veřejného projednání:

...

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

1. Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, č.j. 1379/09/HOK.PI ze dne 23. 3. 2009
2. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice, č.j. ČIŽP/42/IPP/0904318.001/09/CFK ze dne 20. 3. 2009
3. Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, oddělení územního plánování, č.j. KUJCK 8791/2009 OREG/2 ze dne 27. 3. 2009
4. Městský úřad Písek, odbor životního prostředí a VLHZ, č.j. MUPI/2009/06431 – Vá, ze dne 25. 3. 2009
5. Lukáš Zagata (Spojovací 169, Velké Přílepy) ze dne 16. 3. 2009
6. Zdenka Holanová (Dolní Novosedly 57, Písek) ze dne 23. 3. 2009

III. Hodnocení záměru

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

Vliv záměru na akustickou situaci a veřejné zdravé (hluk)

Na základě výsledků Akustické studie se jeví jako nejméně vhodná varianta Novosedly-sever z důvodu vedení trasy v těsné blízkosti obytných objektů a z hlediska nutnosti realizace největších protihlukových opatření.

Jako vhodná varianta byla v rámci Akustické studie vyhodnocena varianta Novosedly-jih, která má menší rozsah realizace protihlukových opatření a větší vzdálenost od obytných objektů.

Jako nejvhodnější varianta se jeví varianta Novosedly-střed s nejmenším rozsahem navržených protihlukových opatření a relativně největší vzdálenost od obytných objektů.

Vliv záměru na znečištění ovzduší a veřejné zdraví (ovzduší)

Na základě výsledků Rozptylové studie se ve vztahu k zástavbě zasažené vyššími koncentracemi jeví jako nejvýhodnější varianta Novosedly-sever, poté varianta Novosedly-střed. Jako nejméně vhodná se jeví varianta Novosedly-jih.

Vliv záměru na flóru, faunu a ekosystémy

Z botanického hlediska se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih. Zbývající varianty (Novosedly-sever, Novosedly-střed) jsou rovnocenné a mírně horší než je varianta Novosedly-jih.

Ze zoologického hlediska nebyl zjištěn zásadní rozdíl mezi navrženými variantami.

Z hlediska vlivu na ekosystémy lze uplatnit stejné závěry jako u botanického hlediska. Jako nejvhodnější se jeví varianta Novosedly-jih. Zbývající varianty (Novosedly-sever, Novosedly-střed) jsou rovnocenné a mírně horší než je varianta Novosedly-jih.

Vlivy záměru na prvky ÚSES, VKP a ZCHÚ

Co se týká variantního řešení ve vztahu k problematice ÚSES lze konstatovat, že nejméně vhodná je varianta Novosedly-sever v důsledku velkého zářezu v místě křížení s neregionálním biokoridorem v km 4,2. Varianty Novosedly-střed a Novosedly-jih jsou z hlediska střetů s prvky ÚSES vhodnější a prakticky srovnatelné.

Vliv záměru na krajinný ráz

Jako mírně vhodnější se z hlediska vlivu stavby na krajinný ráz jeví varianta Novosedly-sever, neboť do největší míry využívá stávající těleso silnice a je vedena ve větší vzdálenosti od přírodního parku Písecké hory. Varianty Novosedly-střed a Novosedly-jih se jeví z hlediska vlivu na krajinný ráz jako rovnocenné, o něco méně vhodné než varianta Novosedly-sever.

Vliv záměru na povrchové a podzemní vody

Trasa přeložky silnice I/29 je ve všech variantách (Novosedly-jih, Novosedly-střed, Novosedly-sever) navržena z hydrogeologického pohledu bez závažných zásahů do horninového

prostředí a režimu podzemních vod. Ze tří variant vedení trasy přeložky u Dolních Novosedel se z hlediska vlivu na vody jeví vhodnější varianta Novosedly-střed a Novosedly-jih oproti variantě Novosedly-sever.

Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky

Ve variantě Novosedly-sever bude nutná demolice dvou obytných objektů. V ostatních variantách (Novosedly-sever a Novosedly-jih) se demolice nepředpokládají.

Z hlediska vlivu na hmotný majetek se jako vhodná jeví realizace varianty Novosedly-střed a Novosedly-jih. Méně vhodnou je realizace varianty Novosedly-sever, která by si vyžádala demolici dvou objektů.

Vliv záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje budou ve všech variantách malé.

Z hlediska záborů půd lze všechny varianty označit jako vhodné. Nejmenší zábor půd si vyžádá varianta Novosedly-sever, nepatrně větší zábor si vyžádá varianta Novosedly-jih, největší zábor půd vyžaduje varianta Novosedly-střed.

Při splnění navržených opatření týkajících se ochrany ZPF a PUPFL lze záměr akceptovat ve všech předložených variantách.

Vliv záměru na produkci odpadů

Vlivy varianty Novosedly-sever, Novosedly-střed a Novosedly-jih na produkci odpadů ve fázi výstavby budou středně velké. Vlivy varianty Novosedly-sever, Novosedly-střed a Novosedly-jih záměru na produkci odpadů ve fázi provozu budou malé.

Při splnění navržených opatření týkajících se nakládání s odpady lze záměr akceptovat.

Shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele

Z hlediska životního prostředí nebyl nalezen natolik významný a zásadní faktor, který by za předpokladu striktního dodržení podmínek formulovaných ve stanovisku bránil realizaci předmětného záměru.

Se záměrem nejsou v žádné z předložených variant spojeny významné přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci EIA, v posudku a s ohledem k obdržným vyjádřením a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanovisku příslušného úřadu – Krajský úřad Jihočeského kraje, lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný, a to v předložené variantě Novosedly-sever, Novosedly-střed a Novosedly-jih.

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.

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

Technické řešení záměru je vhodné a správné. Při dodržení všech legislativních požadavků na umístění záměru a způsob výstavby lze technické řešení záměru považovat za standardní. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby a to především s ohledem na snížení akustické zátěže, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí a k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel. Tato opatření musí vycházet z doplněné dokumentace, z tohoto posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu či průběhu přípravy území ke stavbě.

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

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané dokumentace mají dobrou vypovídací schopnost a jsou zpracovány na dobré úrovni. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Doplněná dokumentace EIA předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Za zásadní opatření je třeba považovat požadavky k snížení akustické zátěže, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí a k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel.

Na základě obdržených vyjádření k doplněné dokumentaci EIA a v rámci zpracování posudku byl navržený soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí dále doplněn, rozšířen, případně upraven. Úplný soupis navržených opatření je uveden v kapitole 6 návrhu stanoviska.

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

Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech (v rámci dokumentace EIA i v posudku) vyhodnocena varianta Novosedly-sever. Při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-jih, méně vhodná je varianta Novosedly-střed. Při zohlednění pouze vybraných vlivů se jako nejvhodnější jeví varianta Novosedly-střed, méně vhodná je varianta Novosedly-jih.

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-jih

Pořadí 1. – 2.: Varianta Novosedly-střed

Pořadí 3.: Varianta Novosedly-sever

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje zpracovatel posudku v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a upřednostnit realizaci některé z těchto dvou variant.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

Vypořádání vyjádření obdržných k dokumentaci:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 4 vyjádření příslušných orgánů státní správy a samosprávy a 2 vyjádření veřejnosti.

Připomínky v obdržných vyjádřeních se týkaly především variantního řešení záměru, vlivu záměru na akustickou situaci, vlivu záměru na obyvatelstvo a rozvoj obce, vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz, vlivu záměru na znečištění ovzduší.

Vypořádání vyjádření k posudku:

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

Krajský úřad Jihočeského kraje jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě doplněné dokumentace EIA, vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanských sdružení, iniciativ a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

S o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k záměru stavby

Silnice I/29 Písek - Záhoří

Z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou varianty Novosedly – jih, Novosedly - střed a Novosedly - sever srovnatelné a akceptovatelné za podmínky realizace opatření navržených ve stanovisku o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Vzhledem k tomu, že varianta Novosedly-jih a Novosedly-střed se jeví mírně příznivější oproti variantě Novosedly-sever, doporučuje příslušný úřad v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat a upřednostnit variantu Novosedly-jih, případně Novosedly-střed a preferovat realizaci některé z těchto dvou variant.

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo uvedených v doplněné dokumentaci EIA, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými orgány státní správy, samosprávy a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřili.

Podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu záměru

Fáze projektových příprav záměru

Obecné

- Trasu vybrané varianty přeložky silnice I/29 zanést do Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (ZÚR) a do územních plánů dotčených měst a obcí.
- V územních plánech obcí a měst stanovit regulační opatření pro výstavbu v území ovlivněném provozem na přeložce silnice I/29.
- V případě výběru varianty Novosedly-jih dopracovat technické podklady pro tuto variantu (zábory, podélné profily).

- Po výběru jedné varianty k realizaci provést zaměření tělesa silnice v terénu a určit přesný rozsah demolic.
- Upřesnit způsob překonání přeložky silnice I/29 pro pěší v oblasti obce Dolní Novosedly.
- Upřesnit řešení průsečné křižovatky silnice I/29 a III/1385 pro jižní variantu.

Hluk

- Akustická studie zpracovaná v rámci dokumentace EIA identifikovala očekávané problémové úseky a předběžně navrhla protihluková opatření (pravá a levá strana jsou použity ve směru staničení – tedy od západu k východu):
 - pro nevariantní úsek protihluková clona v km 0,7-1,0 výšky 2 m vpravo
 - pro nevariantní úsek protihluková clona v km 2,6-3,1 výšky 2 m vlevo
 - pro variantu Novosedly-sever protihluková clona v km 4,6-4,7 výšky 3 až 7 m vlevo
 - pro variantu Novosedly-sever protihluková clona v km 4,8-4,95 výšky 4 až 7 m vpravo
 - pro variantu Novosedly-střed protihluková clona v km 4,88-4,91 výšky 2 m vpravo
 - pro variantu Novosedly-jih protihluková clona v km 3,7-3,8 výšky 1 m vlevo
 - pro variantu Novosedly-jih protihluková clona v km 4,82-4,9 výšky 3 m vlevo
- V dalších stupních projektové dokumentace provést pro vybranou variantu zpřesnění akustických výpočtů a zpřesnění a optimalizaci protihlukových opatření.
- V dalším stupni projektové dokumentace proto se doporučuje rozšířit akustickou studii o posouzení stavu bez záměru a provést porovnání se zvolenou variantou.

Ochrana přírody

- Případný zásah do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody. V odůvodněných případech zajistit záchranný transfer živočichů.
- 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:
 - bezejmenný levostranný přítok potoka Jiher, km cca 0,15
 - řeka Otava a její niva, km cca 1,9 - 2,0
 - Vrcovický potok, km cca 5,75
- Zvážit možnost úpravy nivelety silnice v km 0,5 nebo úpravy směrového vedení osy NRBK Řežabinec-Dědovické stráně tak, aby ke křížení NRBK se silnicí I/29 došlo v místech, kde silnice I/29 přechází ze zářezu do násypu.
- Při zakládání mostu přes Otavu se vyhnout zásahu do nadregionálního biokoridoru a lokálního biocentra Pod Starými lázněmi. Případný nevyhnutelný zásah do dotčených prvků ÚSES minimalizovat a konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
- Vybudování náhradní vodní nádrže v km 3,25 projektovat a realizovat ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

- Zvážit možnost úpravy nivelety silnice v km 4,1-4,2 nebo úpravy směrového vedení osy NRBK Dědovické stráně – K60 tak, aby ke křížení NRBK se silnicí I/29 došlo v místech, kde silnice I/29 přechází ze zářezu do násypu.
- Minimalizovat zásah do lokálního biocentra na Vrcovickém potoce.
- 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).
- Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les, kácení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.
- Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru. Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek, pro výsadby dřevin použít přednostně domácí druhy, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště. Plochy zeleně přeložky navázat dle místních podmínek na stávající plochy zeleně nebo na plochy zeleně navržené územními plány.

Povrchové a podzemní vody

- 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:
 - Nevariantní úsek v km 0,30 – 0,59 - v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu zdokumentovat všechny jímací objekty na jižním okraji původního vojenského areálu, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění a navrhnout kontrolní sledování hladin.
 - Nevariantní úsek v km 0,59 – 1,06 – v průběhu výstavby kontrolně sledovat kvalitu vody v DB-4.
 - Nevariantní úsek v km 1,72 – 2,16 - v podrobném hydrogeologickém průzkumu posoudit možnosti kvalitativního a kvantitativního ovlivnění zdroje vody pro loděnici TJ Spartak Písek, zejména v průběhu výstavby základových konstrukcí pilířů mostu, v předmětném úseku stavby věnovat zvýšenou pozornost ochraně horninového prostředí a podzemních vod před znečištěním, zejména zabránit přítoku povrchových splachových ze staveniště do blízkosti jímacího objektu.
 - Nevariantní úsek v km 2,16 – 2,50 - v podrobném hydrogeologickém průzkumu zdokumentovat všechny jímací objekty v prostoru v erozního údolí západně od Starých lázní, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění a navrhnout kontrolní sledování hladin, případně i vybudování náhradních jímacích objektů. Ve vrtu HV-1 (DB-11) v areálu Polari s.r.o. sledovat hladinu podzemních vod.
 - Nevariantní úsek v km 2,50 – 3,66 - v podrobném hydrogeologickém posouzení zdokumentovat všechny jímací objekty v tomto prostoru (zejména v prostoru zahrádkářské kolonie), posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin nebo případně i vybudování náhradních jímacích

- objektů, popřípadě navrhnout jiný způsob náhradního zásobení vodou. Zdokumentovat jímací objekty DB-14 a DB-15 cca 100 m jižně od trasy a v průběhu výstavby sledovat hladinu.
- Varianta Novosedly-sever - úsek v km 3,89 – 4,12 – zdokumentovat individuální jímací objekty v zahrádkářské kolonii pod původní komunikací do vzdálenosti cca 100 m od zářezu a minimálně ve vybraných jímacích objektech hladinu podzemních vod v průběhu stavby sledovat.
 - Varianta Novosedly-sever - úsek v km 4,12 – 4,60 – zdokumentovat jímací objekty severně (DB-18, DB-19, DB-23, DB-24) a jižně (DB-20, DB-21, DB-22) od zářezu v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu, posoudit možnost kvantitativního a kvalitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin nebo případně i vybudování náhradních jímacích objektů či jiného způsobu náhradního zásobení vodou. Dále je třeba zdokumentovat studně situovaných cca 100 m severně a severovýchodně od severovýchodního konce zářezu a sledovat hladinu v průběhu zemních prací.
 - Varianta Novosedly-sever - úsek v km 4,90 – 6,00 – zdokumentovat studnu U Vlků (Svatonice č.p. 23 Záhoří) severozápadně od trasy v km 5,85 a v průběhu zemních prací věnovat zvýšenou pozornost ochraně podzemních vod před znečištěním a v jímacím objektu sledovat kvalitu
 - Varianta Novosedly-střed - úsek v km 4,05 – 4,54 - v podrobném hydrogeologickém průzkumu zdokumentovat studny DB-20, DB-21 a DB-22 a posoudit možnost jejich kvantitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin nebo případně i vybudování náhradních jímacích objektů nebo jiného způsobu náhradního zásobení vodou.
 - Varianta Novosedly-střed - úsek v km 4,91 – 5,13 - do vzdálenosti cca 100 m od osy komunikace zdokumentovat studny a v průběhu zemních prací je kontrolně sledovat.
 - Varianta Novosedly-jih – úsek v km 4,05 – 4,54 – v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu zdokumentovat studny DB-20, DB-21 a DB-22 a posoudit možnost jejich kvantitativního ovlivnění, navrhnout kontrolní sledování hladin podzemních vod nebo případně i vybudování náhradních jímacích objektů nebo jiného způsobu náhradního zásobení vodou.
 - Varianta Novosedly-jih - úsek v km 4,85 – 5,15 – do vzdálenosti cca 150 m od osy komunikace zdokumentovat studny a v průběhu zemních prací je kontrolně sledovat.
- Monitoring podzemních vod zahájit minimálně rok před zahájením výstavby, frekvence monitoringu by měla být cca 4x ročně.
 - V dalším stupni projektové dokumentace řešit technické odvodnění přeložky I/29. Odvádění dešťových vod z vozovky do recipientů je nutno technicky zabezpečit tak, aby výsledné koncentrace znečišťujících látek v povrchových vodách zájmovém území nepřesáhly limity stanovené NV č. 229/2007 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod.
 - 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.

- 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.
- 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.
- 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.
- Přeložku vodního toku v km 2,50 až 2,85 projektovat a realizovat ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny. Doporučujeme v novém směrovém vedení dotčeného toku vybudování meandrů a vysázení břehových porostů.

ZPF a PUPFL

- Stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF a PUPFL pro vybranou variantu. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
- V případě realizace varianty Novosedly – střed a Novosedly – jih prověřit možnost oddálení trasy od lesního porostu v km 4,5.
- Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
- Investor musí požádat orgán ochrany ZPF o udělení souhlasu s trvalým, případně i dočasným odnětím ze ZPF.
- Investor musí požádat orgán ochrany PUPFL o udělení souhlasu s trvalým, případně i dočasným odnětím z PUPFL.
- V dalších stupních projektové dokumentace je třeba prověřit, zda nebudou v souvislosti s realizací přeložky silnice I/29 dotčeny přístupy na jednotlivé zemědělské pozemky. V případě, že bude prokázáno, že vlivem přeložky silnice I/29 jsou narušeny přístupy na zemědělské pozemky, budou navrženy náhradní přístupy na pozemky.

Půdy a geologie

- Upřesnit bilanci zemních prací pro vybranou variantu.
- Zajistit místa pro využití nebo uložení přebytečné výkopové zeminy.
- 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.

Archeologie

- 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/29 zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Projektová příprava výstavby

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

Fáze výstavby záměru

Organizace výstavby

- Při výstavbě postupovat v souladu se zásadami 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.
- 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).
- Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby (případné stížnosti na hluk, prašnost apod.).
- Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
- Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
- Výstavbu realizovat šetrně, pohyb mechanizace tolerovat pouze po cestách a v linii trvalého záboru.

Hluk

- Zvolit dodavatele stavby, který používá stavební stroje s co možná nejnižšími hodnotami emisí hluku.
- Nejhluchnější operace na stavbě provádět v době 8 – 16 hod, kdy se předpokládá, že se většina obyvatel nachází v zaměstnání apod.
- Během výstavby je třeba dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních obytných prostor.

Ovzduší

- Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
- Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.

Ochrana přírody

- Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – červenec).
- Zvláštní pozornost věnovat realizaci přeložky při přechodu řeky Otavy. Minimalizovat zásah a kácení dřevin na svazích nivy.
- Zajistit následnou péči o dotčené lesní porosty. Podpořit vytvoření náhradního lesního pláště.
- Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
- Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.

Povrchové a podzemní vody

- Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jámkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
- 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.
- 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.

ZPF a PUPFL

- 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.

Půda a geologie

- Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
- Vyřešit předpokládaný přebytek výkopového materiálu smluvním odvozem na jiné stavby nebo smluvně zajistit možnost jeho uložení na vhodném místě.

Odpady

- V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
- V případě přebytku výkopového materiálu nevyužitého v rámci této stavby či jiných silničních staveb prováděných tímtež 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 písmo i) zákona o odpadech).

Památková péče

- 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.

Fáze provozu záměru

Hluk

- Po uvedení přeložky silnice I/29 do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v úsecích, kde byla realizována protihluková opatření a v úsecích, kde hluková studie stanovila ekvivalentní hladiny akustického tlaku A blízké hygienickým limitům.
- V případě zjištění překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat vhodná dodatečná protihluková opatření.

Ochrana přírody

- Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.

Povrchové a podzemní vody

- Zajistit monitorování podzemních vod v okolí přeložky silnice I/29 dle schváleného programu monitorování. Na základě získaných výsledků v případě potřeby navrhnout a realizovat odpovídající opatření na ochranu podzemních vod.

Odpady

- Odpady vznikající při provozu přeložky silnice I/29 zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Ostatní

- Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové soli s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).

Datum vydání stanoviska:

Razítko příslušného úřadu:

Jméno a příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

IV. PŘÍLOHY

Vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy, veřejnosti, občanských sdružení a dalších subjektů k dokumentaci EIA

1. Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, č.j. 1379/09/HOK.Pl ze dne 23. 3. 2009
2. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice, č.j. ČIŽP/42/IPP/0904318.001/09/CFK ze dne 20. 3. 2009
3. Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, oddělení územního plánování, č.j. KUJCK 8791/2009 OREG/2 ze dne 27. 3. 2009
4. Městský úřad Písek, odbor životního prostředí a VLHZ, č.j. MUPI/2009/06431 – Vá, ze dne 25. 3. 2009
5. Lukáš Zagata (Spojovací 169, Velké Přílepy) ze dne 16. 3. 2009
6. Zdenka Holanová (Dolní Novosedly 57, Písek) ze dne 23. 3. 2009

Další přílohy

- Příloha č. 1 – Fotodokumentace

PODKLADOVÉ MATERIÁLY

Výchozí podklady

- Oznámení záměru „Silnice I/29 Písek - Záhoří“ (EIA SERVIS s.r.o., červenec 2007)
- Závěr zjišťovacího řízení č.j. KUJCK 30854/2007 OZZL/10-Du ze dne 13. 12. 2007
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „Silnice I/29 Písek – Záhoří“ (EIA SERVIS s.r.o., listopad 2008)
- Došlá vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanů, iniciativ a dalších subjektů k dokumentaci EIA (EIA SERVIS s.r.o., listopad 2008)

Platná legislativa a metodiky vztahující se k posuzovanému záměru

- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, v platném znění
- Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, v platném znění
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
- Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy. VÚVA Brno, 1991.
- Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy. Ing. J. Kozák, CSc., RNDr. M. Liberko, Zpravodaj č. 3/1996, Ministerstvo životního prostředí ČR.

Datum zpracování posudku

13. 7. 2009

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku

Ing. Libor Ládyš

EKOLA group, spol. s r. o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

tel.: 274 784 927 - 9

fax.: 274 772 002

Autorizace ke zpracování posudku

Ing. Libor Ládyš

Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993;

prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 48068/ENV/06 ze dne 9. 8. 2006

Osoby, které se podílely na zpracování posudku

Mgr. Pavel Dušek, EKOLA group, spol. s r. o.

Ing. Zuzana Mattušová, EKOLA group, spol. s r. o.