

## Oznámení záměru

podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.,  
ve znění pozdějších předpisů

# PŘELOŽKA SILNICE II/409 PLANÁ NAD LUŽNICÍ

**Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.,  
ve znění pozdějších předpisů**

# **PŘELOŽKA SILNICE II/409 PLANÁ NAD LUŽNICÍ**

**Objednatel:** Jihočeský kraj  
U Zimního stadionu 1952/2  
370 76 České Budějovice

**Zpracovatel:** EIA SERVIS s.r.o.  
U Malše 20  
370 01 České Budějovice

**Odpovědný zástupce  
zpracovatele:** RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., jednatel

**Hlavní řešitel:** RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.  
držitel autorizace ke zpracování dokumentace a  
posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.  
osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne  
11.2.1993, prodloužení autorizace č.j.  
108951/ENV/10 ze dne 11.1.2011

**Spolupráce:** Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o.  
Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o.  
Mgr. Alexandra Přibylová, EIA SERVIS s.r.o.

**Duben 2012**

---

---

## OBSAH

	Strana
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	4
B. Údaje o záměru	4
B.I. Základní údaje	4
B.II. Údaje o vstupech	9
B.II.1. Půda	9
B.II.2. Voda	10
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	10
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	11
B.III. Údaje o výstupech	12
B.III.1. Ovzduší	12
B.III.2. Odpadní vody	13
B.III.3. Odpady	15
B.III.4. Hluk a vibrace	15
B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	17
C. Údaje o stavu ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ v dotčeném území	18
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	18
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	18
C.II.1. Ovzduší a klima	18
C.II.2. Voda	19
C.II.3. Půda	20
C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje	21
C.II.5. Flóra, fauna	22
C.II.6. Chráněná území, Natura 2000, VKP, ÚSES	24
C.II.7. Obyvatelstvo	25
C.II.8. Hmotný majetek, kulturní památky	25
D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a životní prostředí	26
D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	26
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo	26
D.I.2. Vliv na ovzduší a klima	31
D.I.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody	32
D.I.4. Vlivy na půdu	33
D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	34
D.I.6. Vlivy na flóru a faunu	34
D.I.7. Vlivy na chráněná území, území Natura 2000, VKP, ÚSES	34
D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	35
D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	35
D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	36

---

---

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	36
D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	38
E. porovnání variant řešení záměru	38
F. Doplnující údaje	38
G. shrnutí netechnického charakteru	39
H. příloha	41

---

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- A.1. Obchodní firma:** Jihočeský kraj
- A.2. IČ:** 70890650
- A.3. Sídlo firmy:** U Zimního stadionu 1952/2  
370 76 České Budějovice
- A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele:** Ing. Jan Švarc  
Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, vedoucí oddělení veřejných zakázek, investic a řízení projektů  
tel.: 386720356

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. Základní údaje

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

Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí

Záměr kategorie II – záměr vyžadující zjišťovací řízení, 9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)

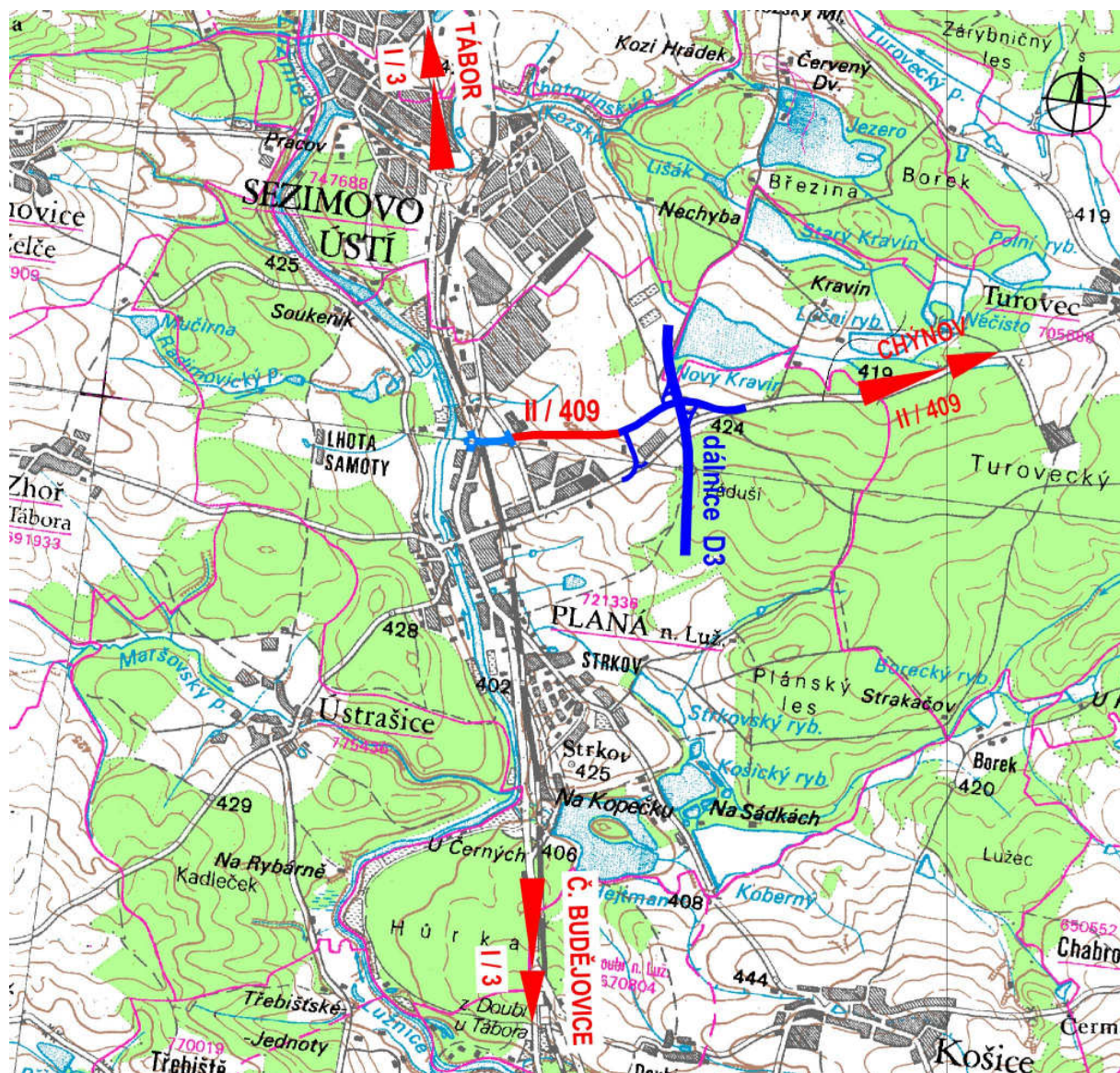
- B.I.2. Kapacita záměru** Silnice II. třídy v kategorii S 9,5/70.  
Délka posuzovaného úseku je 827 m.

- B.I.3. Umístění záměru** kraj: Jihočeský  
město / obec: Planá nad Lužnicí  
katastrální území: Planá nad Lužnicí

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

Posuzovaným záměrem je novostavba dílčího úseku přeložky silnice II/409 mezi stávající silnicí I/3 Tábor – České Budějovice a budoucí dálnicí D3 Praha – České

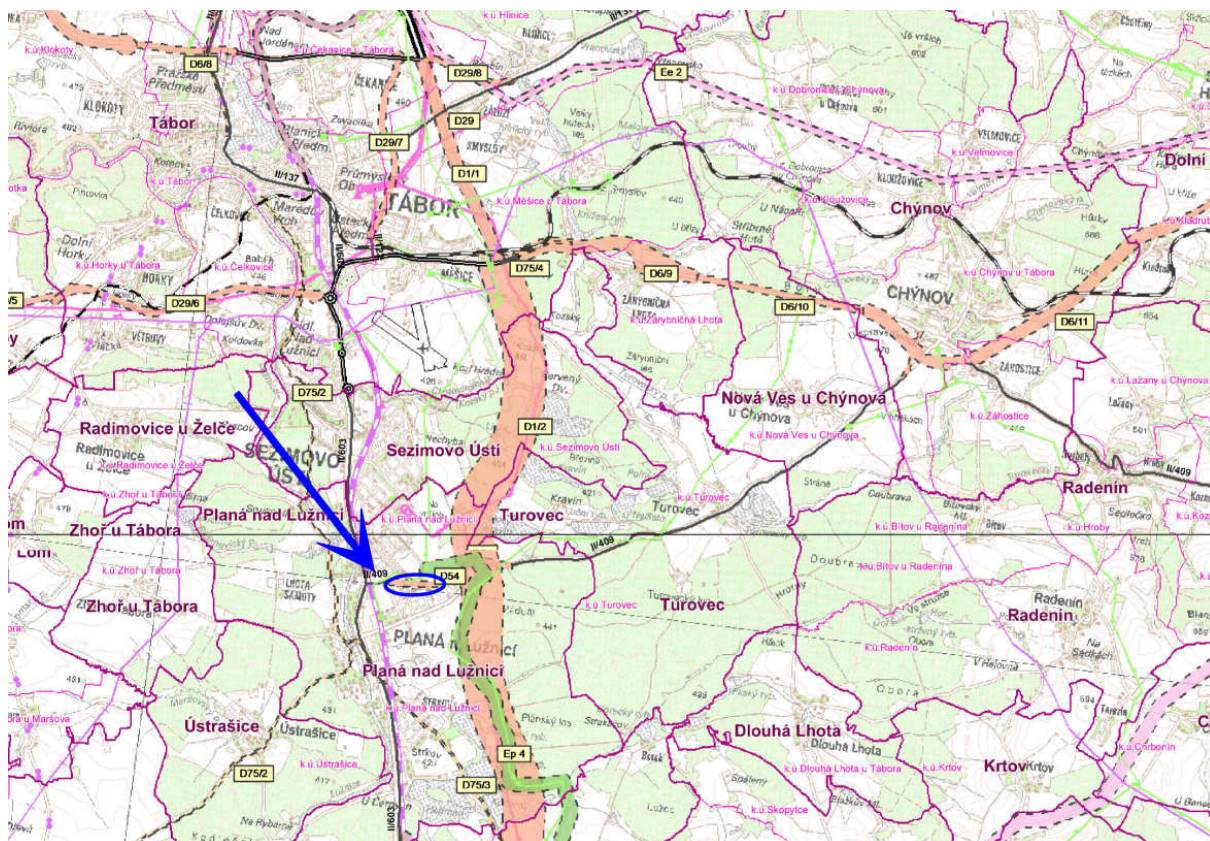
Budějovice. Úsek přeložky silnice II/409 mezi silnicí I/3 a ulicí Průmyslovou (silnice III/00356) byl postaven současně se IV. železničním koridorem a je v současnosti již v provozu. Úsek navazující na dálnici D3 je v současnosti rozestavěn jako součást dálnice, konkrétně jako součást mimoúrovňové křižovatky Planá nad Lužnicí. Úsek posuzovaný v předloženém oznámení spojuje již hotový úsek u silnice I/3 a rozestavěný úsek u dálnice D3 (Obr. 1). Kumulace s jinými záměry, než jsou navazující úseky přeložky silnice II/409, se nepředpokládají.



Obr. 1. Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí  
Vymezení posuzovaného úseku (červeně)  
převzato z projektové dokumentace, upraveno

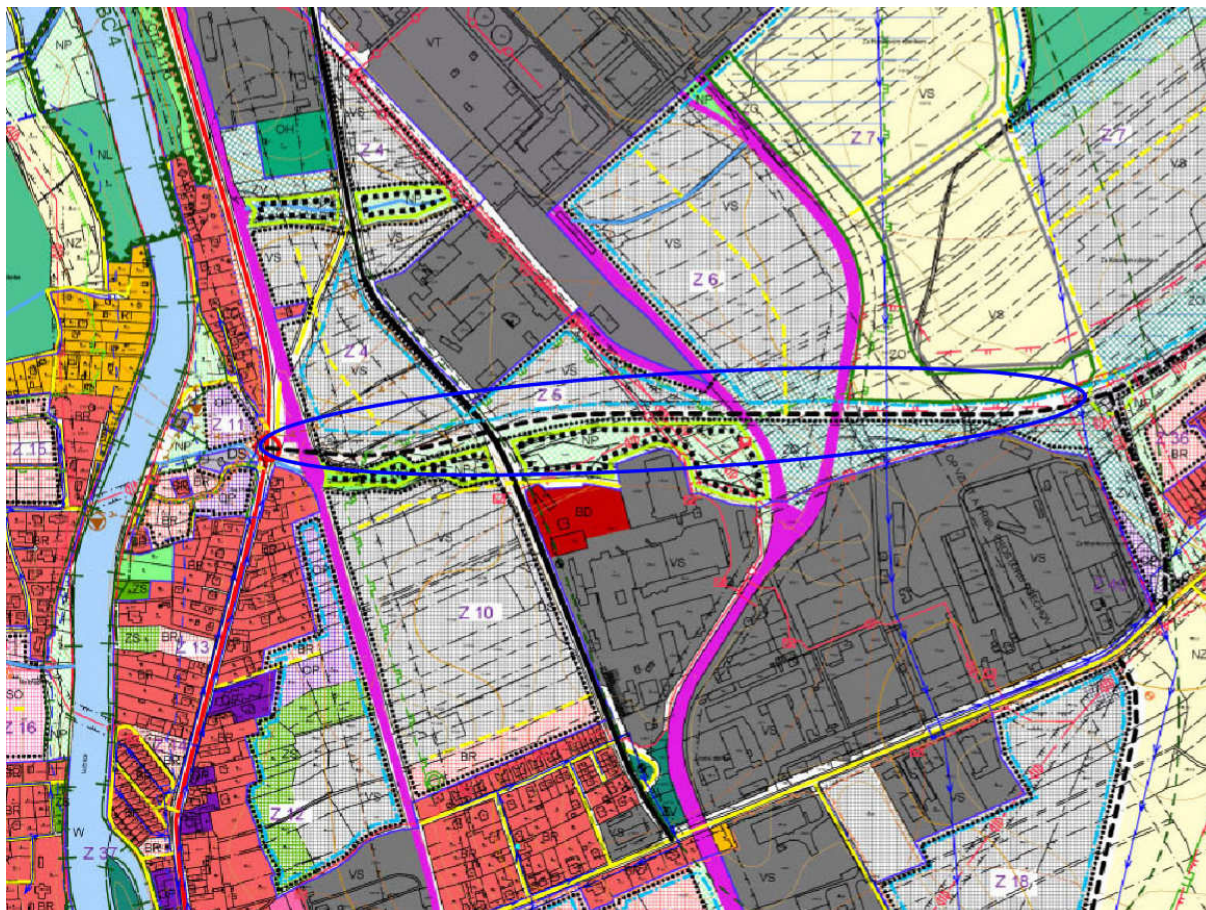
### B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Silnice II/409 Planá nad Lužnicí – Chýnov byla v minulosti na území města Planá nad Lužnicí vedena ulicí Chýnovskou k úrovňové křižovatce se silnicí I/3 Tábor – České – Budějovice. V souvislosti s výstavbou IV. železničního koridoru a dálnice D3 Praha – České Budějovice je silnice II/409 postupně přesouvána do nové trasy (přeložky), která je stabilizována v Zásadách územního rozvoje (ZÚR) Jihočeského kraje a v Územním plánu města Planá nad Lužnicí (Obr. 2 a 3). Přeložka silnice II/409 je vedena z okružní křižovatky na silnici I/3 u čerpací stanice Tank Ono, podchází železniční trať IV. železničního koridoru Praha – České Budějovice, kříží dvě železniční vlečky a končí v mimoúrovňové křižovatce s dálnicí D3. V současné době je v provozu úsek přeložky silnice II/409 mezi silnicí I/3 a ulicí Průmyslovou a je rozestavěna mimoúrovňová křižovatka silnice II/409 s dálnicí D3. Realizace chybějícího úseku přeložky silnice II/409, který je předmětem předkládaného oznámení EIA, je tak logickým dokončením přivaděče z dálnice D3 do Plané nad Lužnicí na silnici I/3.



Obr. 2. Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje  
Samostatný výkres ploch a koridorů technické a dopravní infrastruktury  
Vyznačení koridoru pro přeložku silnice II/409 Planá nad Lužnicí  
Zdroj: internetové stránky Jihočeského kraje

V minulosti byla uvažována varianta mimoúrovňového křížení přeložky silnice II/409 s železničními vlečkami. Toto řešení bylo z ekonomických a technických důvodů opuštěno. V předkládaném oznámení je posuzováno řešení s úrovnovým křížením železničních vleček. Z hlediska vlivů na životní prostředí jsou obě varianty zhruba srovnatelné, variantu úrovnového řešení lze hodnotit jako příznivější z hlediska zásahu do krajinného rázu a zřejmě i z hlediska ovlivnění okolí hlukem.



Obr. 3. Územní plán města Planá nad Lužnicí  
Koordináční výkres  
Vyznačení přeložky silnice II/409 Planá nad Lužnicí  
Zdroj: internetové stránky města Planá nad Lužnicí

### B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Podkladem pro zpracování předkládaného oznámení EIA je projektová dokumentace „Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí“, zpracovatel PRAGOPROJEKT, a.s., ateliér České Budějovice, 08/2010. V následujícím textu jsou vedeny základní údaje z projektové dokumentace.

Předmětem stavby je výstavba nové přeložky silnice II/409 v úseku od stávající úrovnové křižovatky se silnicí III/00356, neboli Průmyslovou ulicí směrem východním



k trase budoucí dálnice D3. Tuto dálnici bude silnice II/409 křížit prostřednictvím MÚK Planá nad Lužnicí, která je navržena s napojením silnice II/409 na dálnici D3 pro všechny směry (součást stavby dálnice). Stavba je obklopena průmyslovými areály a následně zemědělskými pozemky. Součástí stavby je i vybudování kolektoru pro přeložku parovodu, úrovněvé přejezdy železničních vleček s jejich zabezpečením a úpravy inženýrských sítí. Stavba je významná tím, že dokončí dálniční přivaděč v prostoru města Planá nad Lužnicí a propojí dálnici D3 se stávající silnicí I/3 (výhledově II/603). Směrové vedení posuzované přeložky je patrné z Obr. 1 a z Přílohy č. 3.

Začátek posuzovaného úseku přeložky silnice II/409 je v křižovatce s Průmyslovou ulicí (silnice III/00356) v km 0,322, konec je v místě napojení na větev mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D3 v km 1,149. Délka posuzovaného úseku je 827 m. Kategorie silnice je S 9,5/70, návrhová rychlost je 70 km/h. V posuzovaném úseku přeložky silnice II/409 nejsou žádné křižovatky ani mostní objekty. Dešťové vody z vozovky jsou odváděny příkopy do zatrubněného vodního toku, který prochází souběžně s přeložkou a je zaústěn do řeky Lužnice.

Přeložka bude vedena prakticky v celém úseku v násypu vysokém maximálně 2 m. Svahy násypů podél vozovky budou osety travní směsí a osázeny domácími keři.

#### Doporučená travní směs

- 10% kostřava červená trsnatá Ferota
- 10% kostřava červená krátce výběžkatá Rosana
- 10% kostřava červená trsnatá Valaška
- 20% kostřava červená výběžkatá Táborská
- 10% kostřava ovčí Jana
- 20% lipnice luční Krasa
- 10% psineček tenký Golf (Teno)
- 10% jílek vytrvalý Sport (Bača)

#### Navržené keře listnaté

<i>Cornus sanguinea</i> – svída krvavá	200ks
<i>Ligustrum vulgare</i> – ptačí zob obecný	314ks
<i>Ribes alpinum</i> – meruzalka alpská	252ks

Podél silnice vpravo ve směru staničení je navržena protihluková stěna v délce 218 m, výška 2,5 m až 4,0 m (km 0,343 – 0,561). Protihluková stěna bude ze strany od silnice osázena břečťanem popínavým. Bude vysazeno 181 sazenic.

Pro zařízení staveniště a deponii ornice je vyčleněna plocha na začátku přeložky. Po ukončení stavby bude na ploše dočasného záboru provedena technická rekultivace (urovnání plochy do původního tvaru, rozproštění ornice) a biologická jednoletá rekultivace (příprava půdy, hnojení 2x osetí pro zelené hnojení, sečení, rozřezání a zaorání zeleného hnojení, sběr kamenů).

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

Termíny zahájení realizace záměru a jeho dokončení nebyly stanoveny. Délka výstavby se předpokládá 12 měsíců.

**B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků:**

Kraj:	Jihočeský
Město / obec:	Planá nad Lužnicí

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

Územní rozhodnutí:	Městský úřad Sezimovo Ústí, stavební úřad
Stavební povolení:	Městský úřad Tábor, odbor dopravy
	Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí
	Drážní úřad Plzeň

**B.II. Údaje o vstupech****B.II.1. Půda**

Zábory pozemků jsou součástí projektové dokumentace. Ze záborového elaborátu vyplývá, že pro realizaci přeložky je nezbytný trvalý zábor v rozsahu 19 550 m<sup>2</sup> a dočasný záboru do 1 roku v rozsahu 5 004 m<sup>2</sup>.

Z celkového trvalého záboru 19 550 m<sup>2</sup> spadá 16 891 m<sup>2</sup> do zemědělského půdního fondu (ZPF), 2 659 m<sup>2</sup> spadá do kategorie ostatní plocha. Zemědělská půda je klasifikovaná následujícími kódy BPEJ: 72901 (I. třída ochrany dle přílohy k vyhlášce č. 48/2011 Sb.; prakticky celý úsek přeložky), 76811 (V. třída ochrany; malá část záboru v křižovatce s Průmyslovou ulicí).

Pozemek určený k plnění funkce lesa (PUPFL) není v trvalém ani dočasném záboru zastoupen.

**Chráněná území**

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka) ani do žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

### Ochranná pásma

V zájmovém území nejsou evidována žádná ochranná pásma vodních zdrojů.

Posuzovaná silnice nezasahuje do žádného ochranného pásma zvláště chráněného území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Stavbou budou dotčeny objekty technické a dopravní infrastruktury a jejich ochranná pásma (parovod, vodovod, vedení VN, VTL plynovod, železniční vlečky). Střety s objekty technické a dopravní infrastruktury a jejich ochrannými pásmy jsou řešeny v projektové dokumentaci.

### **B.II.2. Voda**

Při výstavbě přeložky bude potřeba omezené množství pitné vody. Pitná voda bude na staveništi dovážena, zásobování si zajistí dodavatel stavby. Technologická voda bude potřeba při výrobě betonových směsí a při ošetřování tuhnutí betonu. Množství vody a její zdroje nebyly v současné fázi projektové přípravy určeny.

Pro provoz na přeložce nebudou žádné nároky na pitnou vodu. Množství užitkové vody pro údržbu komunikace bude obdobné jako u ostatních komunikací stejné kategorie, voda bude dodávána z prostředků správce komunikace.

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz posuzované silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

### **B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje**

Množství potřebných materiálů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno. Pro potřebu zjišťovacího řízení je možné stanovit orientační potřebu materiálu z plochy vozovky a z obvyklé konstrukční výšky vozovky 0,6 m. Při délce posuzovaného úseku 827 m a šířce vozovky 9,5 m je celkový objem stavebních materiálů cca 4 714 m<sup>3</sup>. Použité materiály budou štěrk, makadam, kamenivo a povrchová vrstva z asfaltového betonu nebo ze živičné směsi.

Stanovená potřeba materiálů bude navýšena o materiály nezbytné pro realizaci doprovodných dopravních staveb, například protihlukové stěny, propustků, přeložek inženýrských sítí, svodidel, dopravního značení atd.

Potřebné množství materiálu pro realizaci záměru nebude představovat významné navýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu ve srovnání se současným stavem. Tato potřeba bude bez problémů pokryta produkcí stávajících výrobních kapacit v regionu.

Za stavební materiál považujeme i zeminu na výstavbu násypů silnice. Bilance zemních prací je následující:

	zemina m <sup>3</sup>
výkop	6 415
násyp	14 589
rozdíl	8 174

Z provedené bilance zemních prací je zřejmý nedostatek výkopového materiálu pro výstavbu násypů ve výši 8 174 m<sup>3</sup>. Materiál potřebný pro vybudování násypů bude nutné dovážet odjinud. Dle předpokladu v projektové dokumentaci se bude dovážet z lomu Slapy u Tábora.

Při výstavbě přeložky bude sejmuta ornice v objemu 8 611 m<sup>3</sup>. Veškerá sejmutá ornice bude použita při sadových úpravách svahů násypů a zářezů a při rekultivaci plochy dočasného záboru.

Při výstavbě komunikace bude potřeba určité množství pohonných hmot a mazadel. Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou na staveništi přiváženy v cisternách, oleje v barelech. Nákladní automobily budou zřejmě zásobovány pohonnými hmotami mimo staveništi u čerpacích stanic. Celkové množství nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.

Zařízení staveništi bude připojeno na rozvod elektrické energie (sociální zařízení, stavební buňky). Obvyklý příkon spotřebičů v takovém zařízení je cca 30 kW.

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

Během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních a výkopových materiálů. Stavební materiál bude dopravován odjinud na staveništi, výkopový materiál bude převážěn po plochách staveništi.

Organizace dopravy je řešena v projektové dokumentaci, konkrétně v zásadách organizace výstavby. Staveništi bude přístupné ze silnice II/409 napojené na I/3 kruhovým objezdem v Plané nad Lužnicí. Další napojení je z trasy budované přeložky II/409 v rámci dálnice D3 včetně provizorního napojení na stávající silnici II/409 ve směru od Turovce. Provoz na staveništi bude veden v trase přeložky silnice – na ploše trvalého či dočasného záboru. V případě zpoždění výstavby dálnice D3 bude přístup na staveništi zajištěn pomocí provizorní staveništní komunikace umístěné v trase trvalého záboru pro stavbu dálnice D3.

Během výstavby je třeba zajistit, aby nákladní automobily využívaly pouze přepravní trasy vymezené v ZOV. Je nezbytné vyloučit pojezdy nákladních automobilů a stavebních strojů ve volné krajině.

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Dopravní zátěže na silniční síti v širším území před realizací a po realizaci přeložky silnice II/409 jsou uvedeny v Hlukové studii (Příloha č. 5). Na silnici II/409 (Chýnovská ulice) jezdilo od křižovatky s Průmyslovou ulicí ven z města před zahájením výstavby přeložky 2 407 vozidel denně, z toho 1 907 osobních a 500 nákladních. Po uvedení dálnice D3 do provozu bude po přeložce silnice II/409 v úseku mezi Průmyslovou ulicí a dálnicí D3 jezdit 5 344 vozidel denně, z toho 3 821 osobních a 1 523 nákladních.

## B.III. Údaje o výstupech

### B.III.1. Ovzduší

Dočasným zdrojem znečišťování ovzduší bude staveniště přeložky. Zdrojem emisí budou pojezdy nákladních automobilů a provoz stavebních strojů. Na ploše staveniště bude dále docházet ke znovuzvíření usazených prachových částic, k produkci tzv. sekundární prašnosti. Při pokládce živičného povrchu dojde k uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty typické pro dopravu, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a uhlovodíky. Množství takto emitovaných znečišťujících látek nelze jednoznačně stanovit, bude záviset především na organizaci výstavby a technologické kázni na staveništi. Množství emitovaných znečišťujících látek během výstavby bude nezbytné minimalizovat odpovídajícími opatřeními, např.: zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť, zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveništi, zajistit pravidelné skrápění prašných ploch, při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty, atd.

Během dopravního provozu na přeložce silnice II/409 budou vznikat především emise následujících látek:

- oxid dusičitý, NO<sub>2</sub>
- oxid uhelnatý, CO
- pevné látky, PM<sub>10</sub>
- oxid siřičitý, SO<sub>2</sub>
- organické látky, celkově charakterizované jako C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>, obsahují zejména:
  - alifatické uhlovodíky (např. methan, butan, propan, 1,3-butadien a vyšší uhlovodíky)
  - aldehydy a ketony (např. formaldehyd, acetaldehyd, propanon)
  - aromatické uhlovodíky (např. benzen, toluen, xyleny)
  - polyaromáty (např. naftalen, fenantren, pyren, benzo(a)pyren, benzo(ghi)perylene)

V následující tabulce je vyčíslena emisní bilance posuzovaného úseku přeložky silnice II/409:

Emise (kg/rok)					
NO <sub>2</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	C <sub>x</sub> H <sub>y</sub>	Benzen
221	3 508	10	228	221	29

### B.III.2. Odpadní vody

Při výstavbě a provozu na silnici nebudou vznikat žádné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. „o vodách, ve znění pozdějších předpisů“. Pouze v sociálních zařízeních staveniště budou vznikat splaškové odpadní vody. Jejich zneškodňování musí probíhat v souladu s Nařízením vlády o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech č. 61/2003 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Konkrétní technické řešení bude zpracováno v dalších fázích přípravy záměru, s největší pravděpodobností budou použita chemická WC v zařízeních staveniště.

Voda z vozovky bude odtékat do silničních příkopů a v km 0,44 bude odvedena dešťovou kanalizací do zatrubněného vodního toku, který prochází souběžně s přeložkou a je zaústěn do řeky Lužnice. V trase silnice jsou navrženy propustky, které budou převádět vodu pod silničním tělesem.

Množství odtékajících dešťových vod ( $V$ , m<sup>3</sup>/rok) je stanoveno z ročního úhrnu srážek v oblasti ( $H$ , m), koeficientu odtoku ( $k = 0,8$ ) a plochy komunikace ( $S$ , m<sup>2</sup>) podle vzorce:

$$V = H \cdot k \cdot S$$

Pro výpočet množství odtékajících vod byla použita hodnota ročního úhrnu srážek ( $H$ ) z nejbližší srážkoměrné stanice Tábor.

srážkoměrná stanice	roční úhrn srážek (mm)	úhrn srážek za říjen až březen (mm)
Tábor	602	222

Množství dešťových vod odtékajících z plochy přeložky před a po realizaci přeložky je uvedeno v následující tabulce, ve výpočtu jsou použity koeficienty odtoku 0,3 pro stav před výstavbou přeložky a 0,8 po výstavbě přeložky:

plocha (m <sup>2</sup> )	odtok za rok (m <sup>3</sup> ) před/po výstavbě	odtok za zimu (m <sup>3</sup> ) před/po výstavbě
7 857	1 419/3 784	523/1 395

Záměr bude z velké části realizován na zemědělské půdě. Po realizaci dojde ke zvýšení podílu zpevněných ploch v zájmovém území a tím i ke zrychlení odtoku dešťových vod. Vzhledem k relativně malému rozsahu posuzovaného záměru nebude tento nárůst významný.

Dešťové vody odtékající ze silnice jsou znečištěné látkami, které se uvolňují z projíždějících motorových vozidel a v zimním období posypovým materiálem. Nejvýznamnější jsou ropné látky, olovo v úkapech z motorových vozidel a chloridy z posypových solí. Posypové materiály mohou obsahovat určité procento příměsí, zejména měď, zinek a nikl. Koncentrace znečišťujících látek je ovlivněna intenzitou provozu, technickým stavem vozidel a množstvím a druhem použitých posypových materiálů.

Obvyklá dávka posypových solí na 1 km se u dvoupruhových silnic v současné době pohybuje do 5 tun za zimní období. To při délce posuzovaného úseku silnice 827 m představuje cca 4,1 t posypového materiálu. V minulosti byly používány dávky až 15 tun/km během zimního období. V posledních letech se však daří tyto hodnoty výrazně snižovat aplikací vhodnějších posypových materiálů a používáním speciální posypové techniky. V současné době je stále více používán posypovým materiálem chlorid sodný skrápěný roztokem chloridu vápenatého (solankou). To umožňuje minimalizovat dávky soli, neboť sůl neodskakuje z vozovky a lépe se rozpouští. Posyp je prováděn speciálními sypači s počítačem garantovaným dávkováním v rozmezí hodnot 5–40 g/m<sup>2</sup> dle aktuálních podmínek (viz studie „Reálné koncentrace chloridových iontů v povrchových vodách z komunikací na 10 vybraných úsecích silnic v zimním období 2003/2004“, zpracovatelé EIA SERVIS s.r.o., Hydrobiologický ústav AV ČR, Biologická fakulta JČU, 2004).

Obsah chloridových iontů v posypové soli je cca 60%. V následující tabulce je uvedeno celkové množství chloridů aplikovaných na silnici během zimního období a průměrná koncentrace Cl<sup>-</sup> v odtékajících dešťových vodách.

Množství posypových solí (t)	Množství dešťových vod za zimu (m <sup>3</sup> )	Množství Cl <sup>-</sup> (t)	Koncentrace Cl <sup>-</sup> (g/l)
4,1	1 395	2,46	1,76

Průměrná koncentrace chloridových iontů v odtékajících dešťových vodách představuje hypotetickou hodnotu vypočítanou z aplikovaného množství posypových solí a množství srážek za zimní období. Reálné koncentrace jsou závislé především na aktuálním aplikovaném množství posypových solí a na množství vody odtékající z vozovky, které je dáno především aktuálními povětrnostními podmínkami (teplota, srážky, výška sněhové pokrývky atd.). Během vlastního měření na různých silnicích v letech 2003 – 2010 jsme zaznamenali hodnoty většinou do 5 g/l, extrémní při nízkých odtocích dosahovaly až 37 g/l.

Konečným recipientem dešťových vod z posuzované přeložky je řeka Lužnice.

### B.III.3. Odpady

Při výstavbě přeložky budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu komunikací. Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze předpovědět především vznik odpadů ze skupiny 17 *Stavební a demoliční odpady* dle kategorizace ve vyhlášce MŽP ČR č. 381/2001 Sb.

Produkce odpadů během výstavby přeložky je zpracována v Projektové dokumentaci:

kód	název	Kategorie	množství v tunách	způsob nakládání
17 04 05	Železo a ocel	O	3,84	Sběrné suroviny
17 06 05	Stavební materiály obsahující azbest	N	1,05	Skládka nebezpečných odpadů do 50 km
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	316	Skládka do 30 km

N - nebezpečný odpad

O - ostatní odpad

Během provozu posuzované přeložky lze očekávat vznik následujících druhů odpadů (kategorizace je provedena podle katalogu odpadů dle vyhlášky MŽP ČR č. 381/2001 Sb.):

číslo	název	kategorie	množství t/rok	způsob nakládání
15 02 02	absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	0,01	odstraňování
15 01 10	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	0,5	odstraňování
16 01 03	pneumatiky	O	0,1	odstraňování
16 01 07	olejové filtry	N	0,05	odstraňování
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	10	kompostování
20 03 03	uliční smetky	O	5	odstraňování

O - ostatní odpad

N - nebezpečný odpad

Posuzovaný úsek přeložky silnice II/409 bude zařazen do odpadového hospodářství provozovatele.

### B.III.4. Hluk a vibrace

#### Hluk

Hluk bude vznikat i při výstavbě přeložky (časově omezené působení) a posléze po jejím uvedení do provozu jako důsledek běžného provozu vozidel (trvalé působení).



Stanovení úrovně hladiny hluku vznikajícího v období vlastní výstavby není v této fázi přípravy záměru možné. Závisí na mnoha faktorech, z nichž nejdůležitějším je množství a intenzita přepravovaných materiálů. Na hlukových emisích se dále podílí například doba výstavby určitého úseku trasy a tím kumulace stavebních mechanismů a vozidel v místě a čase, umístění stavebních dvorů, technologie výstavby a akustické parametry použitých strojů a automobilů. Negativní působení hluku na obytnou zástavbu v okolí přeložky je nezbytné minimalizovat odpovídajícími opatřeními, např. vhodným harmonogramem prací. V projektové dokumentaci, konkrétně v Průvodní zprávě je uvedeno „Zhotovitel stavby nebude provádět práce v době nočního klidu (mezi 22.00 a 6.00 hodinou)“.

Úroveň hladiny hluku emitované v období vlastní výstavby komunikace je jevem přechodným. Klíčový význam má hluk emitovaný vlastní automobilovou dopravou po uvedení zrekonstruovaných úseků silnice do provozu. Jako zdroj hluku zde působí jednotlivá vozidla vytvářející dopravní proud a komunikace tak působí jako liniový zdroj hluku.

Je zřejmé, že výslednou hladinu hluku ovlivňují tyto faktory:

- motorová vozidla (intenzita a skladba vozového parku, jejich kategorie, technický stav a rychlost jízdy ...)
- technické parametry komunikace (šířkové uspořádání, podélný sklon, vedení v násypu či zářezu...)
- okolí komunikace (pohltivý nebo odrazivý terén, vzdálenost zástavby, vliv odrazů zvukových vln)
- technická opatření (protihlukové bariéry nebo valy...)

Úroveň hladiny hluku emitované automobilem je závislá zejména na jeho rychlosti. Zatímco u nižších rychlostí je rozhodujícím zdrojem hluku pohonná jednotka automobilu, se stoupající rychlostí se zvyšuje význam hluku emitovaného z převodové soustavy. Ve vyšších rychlostech začíná převažovat hluk ze styku pneumatika – vozovka a u velmi vysokých rychlostí je rozhodující aerodynamický hluk.

Správce (provozovatel) komunikace nemůže plně ovlivnit některé faktory, které ovlivňují hluk z komunikací, zejména technický stav vozidel pohybujících se na komunikacích. Nicméně lze konstatovat, že v posledních 10 letech přispívá obměna vozového parku ke snižování hladin hluku vlivem rostoucího podílu vozidel, majících lepší akustické emisní parametry.

Hluk z provozu na posuzované přeložce je kvantitativně vyhodnocen projektové dokumentaci, konkrétně v hlukové studii, která je součástí oznámení EIA jako Příloha č. 5. Výsledky hlukové studie jsou uvedeny a komentovány v kapitole oznámení EIA *D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo*.

## Vibrace

Automobilová doprava, zejména těžká nákladní, je výrazným zdrojem vibrací. Takto generované vibrace nedosahují hodnot, které by mohly poškozovat lidské zdraví, nicméně mohou mít velmi negativní vliv na konstrukci zasažených staveb. Těmito vibracemi je zasažena zástavba nacházející se v těsné blízkosti od okraje komunikace (vzdálenost v řádu metrů). Kromě počtu průjezdů těžkých nákladních vozidel je pro jejich hodnocení důležitý i typ geologického podloží a především konstrukce a statika dotčené budovy. Zejména staré budovy nebo sakrální stavby bez železobetonového věnce mohou být působením vibrací výrazně poškozovány.

Ovlivnění životnosti objektů v okolí posuzované komunikace je vyhodnoceno dle metodiky uvedené v publikaci „*Transevropská magistrála - metodologie vícekriteriální analýzy a její aplikace*“, (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988) v kapitole oznámení D.I.8. *Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky*.

### B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

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

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním zásad organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami staveniště. V případě úniku ropných látek postupovat podle havarijního plánu, zamezit šíření ropného znečištění v povrchových vodách a zajistit odpovídající dekontaminaci zasažené půdy, podzemní vody a geologického podloží.

Při provozu na silnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku pohonných hmot (ropných látek). Kritická by mohla být havárie vozidla převážejícího určité nebezpečné látky (ropné látky, některé chemikálie, odpady, radioaktivní látky). Vylití těchto látek a následná kontaminace povrchových a podzemních vod může ohrozit zdroje pitné vody, biotu a ekologickou stabilitu vodních ekosystémů. Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Jednotlivé složky životního prostředí jsou systematicky popsány v následující kapitole *C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území*. Za nejzávažnější environmentální charakteristiku jsme v případě posuzované přeložky silnice II/409 v Plané nad Lužnicí vyhodnotili blízkost obytné zástavby a možnost ovlivnění obyvatel hlukem a emisemi znečišťujících látek do ovzduší.

### C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

#### C.II.1. Ovzduší a klima

Trasa posuzované přeložky se nachází v klimatické oblasti MT7 (dle Quitta). Tato klimatická oblast je charakterizována jako oblast s normálně dlouhým, mírným, mírně suchým létem, přechodné období je krátké, s mírným jarem a mírně teplým podzimem. Zima je normálně dlouhá, mírně teplá, suchá až mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.

V následujících tabulkách uvádíme hodnoty z nejbližších klimatologických a srážkoměrných stanic

Průměrná teplota vzduchu [°C]														
Stanice	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok	IV-IX
Tábor	-2,9	-1,4	2,5	6,9	12,6	15,4	17,1	16,2	12,6	7,4	2,3	-1,2	7,3	13,5

Průměrný úhrn srážek [mm]														
Stanice	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok	X-III
Tábor	35	31	32	44	64	75	80	71	46	47	37	40	602	222

Pro vyhodnocení kvality ovzduší nejsou k dispozici potřebné podklady. Nicméně vzhledem k charakteru území a posuzovaným škodlivinám lze považovat požadované zatížení okolí za relativně nízké a přijatelné. Z údajů ČHMÚ vyplývá, že zájmové území leží v oblasti s průměrnými ročními koncentracemi NO<sub>x</sub> pod 20 mg/m<sup>-3</sup> a SO<sub>2</sub> pod 10 mg/m<sup>-3</sup>.

## C.II.2. Voda

### Povrchové vody

Přeložka leží v povodí řeky Lužnice, dílčí povodí nad Chotovinským potokem č.h.p. 1-07-04-050.

čhp	název toku	řád toku	lesnatost %
1-07-04-050	Lužnice nad Chotovinským potokem	III.	30

Řeka Lužnice je klasifikována jako vodohospodářsky významný tok.

Podrobnější charakteristiku kříženého povodí 1-08-01-110 uvádí následující tabulky:

název toku	plocha povodí (km <sup>2</sup> )	srážky (mm)	odtok (mm)	rozdílnost (mm)	odtokový součinitel	specifický odtok (l.s-1.km <sup>-2</sup> )	průtok (m <sup>3</sup> .s-1)
Lužnice nad Chotovinským potokem	3299,39	679	191	488	0,28	6,06	20

(M -denní průtoky (Q<sub>m</sub>) v m<sup>3</sup>/s)

tok	30	90	180	270	330	355	364
Lužnice nad Chotovinským potokem	46,8	25,3	14,1	792	4,23	2,28	1,42

Kvalita vody je na řece Lužnici pravidelně monitorována, následující tabulka uvádí údaje z nejbližšího profilu v Táboře.

#### Kvalita vody, C95

Lužnice	Profil	BSK <sub>5</sub> (mg/l)	CHSK <sub>cr</sub> (mg/l)	N-NH <sub>4</sub> (mg/l)	P <sub>c</sub> (mg/l)
Tábor nad AČOV	ř. km 42	7,4	47,5	0,51	0,27

Posuzovaná přeložka nekříží žádný vodní tok. Souběžně s přeložkou vpravo ve směru staničení protéká bezejmenný vodní tok, který je od cca km 0,6 přeložky zatrubněn. Zatrubněný tok dále protéká zástavbou Plané nad Lužnicí a vlévá se do řeky Lužnice. Do zatrubněného toku jsou odvedeny dešťové vody z posuzované přeložky.

### Podzemní vody

Základní údaje o podzemních vodách jsou převzaty z projektové dokumentace, konkrétně z Geotechnického a hydrogeologického průzkumu. Dle hydrogeologické rajonizace náleží zájmové území k hydrogeologickému rajónu 632 – krystalinikum v povodí střední Vltavy. Horniny moldanubika jsou zastoupeny rulami. Zvodnění v těchto horninách je dáno množstvím a charakterem puklin a propustnosti krycí vrstvy, popř. i propustných vložek. Ustálená hladina podzemní vody se nachází v hloubkách 1,0 – 3,8 m pod povrchem terénu, ojediněle 6 m p.t. Sondami DP7 a

DP8 byla zastižena hladina podzemní vody 0,7 – 0,8 m p.t. Sondami MV/DP6, KS1 a KS2 nebyla hladina podzemní vody zastižena. Zvodeň je dotovaná infiltrací ze srážek, k níž dochází celoročně. Horniny moldanubika jsou málo propustné.

V rámci průzkumu byla zastižena pouze mělká zvodeň, lokálně s napjatou hladinou podzemní vody. Podzemní voda hlubšího oběhu nebyla v blízkosti zájmového území zastižena, lze ji však analogicky předpokládat ve směru hlavních zlomových systémů.

### **C.II.3. Půda**

Trasa posuzované přeložky se nachází v klimatické oblasti MT7 (dle Quitta). Tato klimatická oblast je charakterizována jako oblast s normálně dlouhým, mírným, mírně suchým létem, přechodné období je krátké, s mírným jarem a mírně teplým podzimem. Zima je normálně dlouhá, mírně teplá, suchá až mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Nadmořská výška zájmového území se pohybuje od 424 m n. m. po 441 m n.m. Z pedologického hlediska lze v místě průběhu trasy nalézt především kyselé hnědé půdy.

#### **Hnědé půdy**

Na našem území jsou nejrozšířenějším typem. Uplatňují se jak v pahorkatinách a vrchovinách, tak i v horách, málo zastoupeny jsou jen v nížinách. Převažuje humidnější, mírně teplé klima, roční úhrn srážek se obvykle pohybuje mezi 500-900 mm, průměrná roční teplota 4-9 °C. Jako matečný substrát se uplatňují téměř všechny horniny skalního podkladu (žuly, ruly, svory, čediče, pískovce, břidlice odvápněné „opuky“ a mnohé jiné). Původní vegetací byly listnaté lesy (dubohabrové až horské bučiny). Hnědé půdy jsou nejvíce rozšířeny mezi 450–800 m n. m. a jsou vázány na členitý reliéf. Poměrně časté jsou však hnědé půdy i na terasových štěrcích a píscích, které se naopak nejvíce uplatňují v nízkých rovinatých polohách. Hnědé půdy patří mezi vývojově mladé půdy, které by v méně členitých podmínkách přešly v jiný půdní typ – hnědozemě, ilimerizované půdy apod. Hlavním půdotvorným pochodem při vzniku hnědých půd je intenzivní zvětrávání.

Hnědé půdy kyselé se vyznačují nižším obsahem humusu, nápadným poklesem půdní reakce a nízkým nasycením sorpčního komplexu.

Zemědělské půdy se klasifikují pomocí bonitovaných půdně ekologických jednotek, BPEJ (Vyhláška MZe č.327/1998 Sb. k zákonu č. 284/1991 ve znění pozdějších předpisů). Každá BPEJ je tvořena pětimístným číselným kódem. Prvý číselný znak vyjadřuje charakteristiku klimatických podmínek. Je vymezeno deset klimatických regionů označených číslicemi 0-9. Dvojčíslí druhého a třetího znaku BPEJ charakterizuje půdní podmínky a vyznačuje hlavní půdní jednotku. Je vymezeno 78 HPJ označených číslicemi 01-78, které vyjadřují základní vlastnosti půdy.

Na ploše záboru silnice byly identifikovány následující BPEJ: 72901 a 76811.

Charakteristiku převažujících hlavních půdních jednotek v zájmovém území posuzované silnice ukazuje následující tabulka:

HPJ	Charakteristika dle transformace HPJ do morfogenetického klasifikačního systému půd
29	Hnědé půdy, hnědé půdy kyselé a jejich slabě oglejené formy převážně na rulách, žulách a svorech a na výlevných kyselých horninách; středně těžké až lehčí, mírně šterkovité, většinou s dobrými vláhovými poměry
68	Gleje organozemní a gleje úzkých údolí včetně svahů, obvykle lemující malé vodní toky; středně těžké až velmi těžké, zamokřené, po odvodnění vhodné pouze pro louky.

Vyhláška č. 48/2011 Sb. klasifikuje zemědělské půdy do 5 tříd ochrany podle jejich produkční schopnosti. Nejcennější půdy jsou zařazeny do I. a II. třídy ochrany, cenost klesá od I. třídy do V. třídy ochrany, která představuje půdy s velmi nízkou produkční schopností. V ploše posuzovaného záboru se nacházejí půdy z I. a V. třídy ochrany.

#### C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Základní údaje o horninovém prostředí jsou převzaty z projektové dokumentace, konkrétně z Geotechnického a hydrogeologického průzkumu. Z regionálně geologického hlediska je zájmové území řazeno k jednotvárné sérii moldanubika. Horninově se jedná o biotitické pararuly migmatitické až arterity. Jsou to biotitické středně šupinaté ruly, často neostře páskované. Strukturu mají granolepidoblastickou až granoblastickou. Hlavní součástí jsou plagioklasy (oligoklas nebo andezín), křemen, biotit, vedlejší a akcesorické jsou sillimanit, granát, muskovit, draselný živec, apatit, zirkon, rutil, grafit a ruda. Skalní horniny jsou do několika málo metrů zcela rozložené (eluvia), méně intenzivně zvětralé jsou do hloubky 5 – 10 m, ojediněle i hlouběji v okolí tektonických poruch. Ve vrtu J2 u silnice I/3 byl v podloží kvartérních sedimentů zachycen biotiticko-pyroxenický syenit (táborský typ), který náleží k středočeskému plutonu. Jde pravděpodobně o zastižení malého tělesa hlubinných eruptiv geneticky souvisejícího se středočeským plutonem. Hornina byla zdravá a velice tvrdá.

Nejsvrchnější polohy území jsou tvořeny kvartérními deluviálními sedimenty, produkty větrání podložních hornin. Jsou zastoupeny hlinitým a jílovitým pískem. V okolí řeky Lužnice se nachází fluviální sedimenty zastoupeny pískem s příměsí jemnozrné zeminy, hlinitým pískem, štěrkem s příměsí jemnozrné zeminy, hlinitým štěrkem, jílovitým štěrkem a lokálně písčítým jílem. Orniční vrstva je tvořena hlinitým pískem.

V zájmovém území nejsou evidována žádná chráněná ložisková území a prognózní zdroje surovin, žádná poddolovaná území ani žádné sesuvy či svahové deformace.

## C.II.5. Flóra, fauna

Při zpracování této kapitoly jsme vycházeli z projektové dokumentace, konkrétně z části Průzkum životního prostředí a z vlastního průzkumu v dubnu 2012.

### Flóra

Podle regionálně fyto geografického členění se přeložka silnice nachází ve fyto geografické oblasti mezofytikum, obvodu Českomoravské mezofytikum, u jihovýchodní hranice členitého útvaru fyto geografického okresu Votická pahorkatina, podokresu Tábersko - vlašimská pahorkatina. V sousedství se rozkládá fyto geografický okres Třeboňsko.

Pro fyto geografický podokres Tábersko – vlašimská pahorkatina je charakteristický suprakolinní vegetační stupeň (kopcovina) s jednotvárnou květenou tvořenou mezofyty, relativně oceanické, srážkově nadbytkové klima (= vztah k průměrné izohyetě odpovídající nadmořské výšce fytochorionu), terén spíše plochý než svažité, rulový substrát a mozaika lesnaté a zemědělsky využívané krajiny.

Rekonstrukční vegetací zájmového území kolem silnice jsou kyselé doubravy třídy *Quercetea robori – petraea*.

Potenciální vegetace je taková vegetace, která by se na určité ploše vyvinula, kdyby na ni přestal působit člověk. Na rozdíl od vegetace rekonstrukční bere v úvahu ireverzibilní změny (např. odvodnění). V zájmovém území je předpokládána biková a/nebo jedlová doubrava (*Luzulo albidae - Quercetum petraeae, Abieti - Quercetum*).

Linie trasy přeložky silnice prochází územím, které je zásadně ovlivněné člověkem. Prochází přes pole, louku a antropogenní plochy v sousedství průmyslových areálů. Na polích jsou pěstovány běžné zemědělské plodiny, louka je odvodněná, kosená a hnojená, druhově chudá. Antropogenní plochy jsou částečně zpevněné, zarůstá je ruderní vegetace a náletové dřeviny, zejména nitrofilní keře. Vodní plochy nejsou zastoupeny, jen kolem tratí jsou strouhy a odpadní kanály bez stabilní vodní hladiny.

Ve spektru plevelů polí se objevují běžné druhy, v nichž převažují jednoleté plevele, jako ptačinec žabinec, huseníček polní, kokoška pastuší tobolka, penízecká rolní, violka rolní (*Stellaria media, Arabidopsis thaliana, Capsella bursa-pastoris, Thlaspi arvense, Viola arvensis*). V louce převažují běžné trávy, jako psárka luční, srha říznáčka, jílek mnohokvětý, bojínka luční, medyněk vlnatý, trojštět žlutavý (*Alopecurus pratensis, Dactylis glomerata, Lolium multiflorum, Phleum pratense, Holcus lanatus, Trisetum flavescens*), příměs tvoří běžná ruderní pampeliška a širokolisté šťovíky (*Taraxacum sect. Ruderalia, Rumex obtusifolius, R. crispus*). V ruderní vegetaci převažuje kopřiva dvoudomá, pelyněk černobýl, lebedy (*Urtica dioica, Artemisia vulgaris, Atriplex patula, A. nitens*). Nálety dřevin tvoří převážně bez černý, osika a keřové vrby (*Sambucus nigra, Populus tremula, Salix caprea, S. cinerea*). Na hladině vody ve strouze podél trati byl nalezen okřehek (*Lemna minor*).

Vzhledem k popsanému charakteru lokality je zcela nepravděpodobný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

## Fauna

Přeložka posuzované silnice se nachází v Bechyňském bioregionu 1.21 (Culek, 1996). Fauna tohoto bioregionu je představována ochuzenými a silně pozměněnými živočišnými společenstvy hercynského původu, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá). Významnějším prvkem je fauna rybníků, jejich okrajů a zbytkových mokřadů, patrná zejména ve fauně ptáků nebo vážek. Výrazná je fauna údolí Vltavy, patrná například u měkkýšů, v jižní části zejména s výskytem zemouna skalního, sklovatky krátkonohé a řasnatky nadmuté. Vltava a Otava náležely původně k parmovému pásmu, které je zachováno na Lužnici. Přítoky řek náležejí pstruhovému pásmu, místy se v nich vyskytuje rak kamenáč. Mezi významné druhy patří: ježek západní (*Erinaceus europaeus*), polák chocholačka (*Aythya fuligula*), hohol severní (*Bucephala clangula*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), ropucha krátkonohá (*Bufo calamita*), zemoun skalní (*Aegopis verticularis*), sklovatka krátkonohá (*Daudebardia brevipes*), řasnatka nadmutá (*Macrogastera tumida*), vážka podhorní (*Sympetrum pedemontanum*), vážka jasnoskvrnná (*Leucorrhinia pectoralis*), rak kamenáč (*Astacus torrentinum*).

Posuzovaná přeložka prochází územím, které je ovlivněné člověkem. Prochází přes pole, louku a antropogenní plochy v sousedství průmyslových areálů. Vodní plochy nejsou zastoupeny, jen kolem tratí jsou strouhy a odpadní kanály bez stabilní vodní hladiny.

V zájmovém území byly zaznamenány následující druhy obratlovců: bažant obecný (*Phasianus colchicus*), budníček menší (*Phylloscopus collybita*), červenka obecná (*Erithacus rubecula*), holub hřivnák (*Columba palumbus*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*), konipas bílý (*Motacilla alba*), kos černý (*Turdus merula*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*), straka obecná (*Pica pica*), káně lesní (*Buteo buteo*), poštolka obecná (*Falco tinnunculus*), rehek domácí (*Phoenicurus ochruros*), skřivan polní (*Alauda arvensis*), sojka obecná (*Garrulus glandarius*), sýkora koňadra (*Parus major*), sýkora modřinka (*Cyanistes caeruleus*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*), liška obecná (*Vulpes vulpes*), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), myšice křovinná (*Apodemus sylvaticus*).

Z bezobratlých živočichů lze očekávat výskyt běžných druhů, z půdní fauny například žížaly, mnohonožky, stonožky, měkkýše, sekáče, pavouky čeledi *Lycosidae*, atd.). V bylinném patře pak běžné druhy žijící na loukách, pastvinách a v kulturním lese (ploštice čeledi *Coreidae* a *Nabidae*, křísi rodů *Philaenus sp.*, *Cicadella sp.* a dvoukřídli čeledi (*Chloropidae*, *Syrphidae*, *Muscidae*, *Sepsidae*). Dále škvoři *Forficula auricularia*, kněžice *Pentatoma rufipes*, běžné ploštice čeledi *Lygaeidae*, ploštice *Stenodema laevigatum*, zlatoočka *Chrysopa perla*.



Nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný živočišný druh dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k charakteru navazujících biotopů však nelze výskyt některých zvláště chráněných druhů, například některých druhů plazů či obojživelníků, vyloučit. Posuzovaný záměr nezpůsobí takové změny biotopu, aby byl případný výskyt těchto druhů v zájmovém území ohrožen. Před zahájením prací doporučujeme provést terénní průzkum staveniště a v případě nalezení zvláště chráněných druhů živočichů provést záchranný transfer na vhodnou lokalitu v okolí.

## **C.II.6. Chráněná území, Natura 2000, VKP, ÚSES**

### **Chráněná území**

Posuzovaná přeložka neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka). V zájmovém území se nachází národní přírodní památka (NPP) Luční cca 2 km od přeložky, přírodní památka (PP) Luna cca 2,5 km od přeložky a přírodní památka (PP) Ostrov Markéta cca 3 km od přeložky (Příloha č. 1).

### **Soustava NATURA 2000**

Posuzovaná přeložka neprochází žádnou navrhovanou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani žádnou ptačí oblastí (PO) dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích). Do zájmového území zasahuje EVL Lužnice a Nežárka, hranice EVL procházejí cca 500 m od začátku posuzované přeložky (křižovatky přeložky s Průmyslovou ulicí; Příloha č. 1).

### **Významné krajinné prvky**

Dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, jsou významnými krajinnými prvky (VKP) všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Posuzovaná přeložka nezasahuje do žádného VKP. Nejbližšími VKP jsou lesní porosty severně a jihovýchodně od přeložky ve vzdálenosti cca 500 m a řeka Lužnice ve vzdálenosti cca 500 m a rybník Nový Kravín ve vzdálenosti cca 800 m (Příloha č. 1).

---

## **Památné stromy**

V zájmovém území posuzované přeložky neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

## **ÚSES (územní systém ekologické stability)**

Posuzovaná přeložka nezasahuje do žádného segmentu ÚSES (biocentrum, biokoridor, interakční prvek). Nejbližším segmentem ÚSES je regionální biokoridor (RBK) Lužnice 057 Pintovka – Samoty, který prochází cca 500 m od začátku posuzované přeložky (křižovatky přeložky s Průmyslovou ulicí; Obr. 3)

## **C.II.7. Obyvatelstvo**

Posuzovaná přeložka prochází severovýchodní částí města Planá nad Lužnicí. Město Planá nad Lužnicí má v současnosti cca 3 300 obyvatel, přičemž v bezprostředním okolí přeložky žije cca 170 obyvatel.

## **C.II.8. Hmotný majetek, kulturní památky**

Posuzovaná přeložka nezasahuje do žádných stavebních objektů (budov). V okolí přeložky se nacházejí obytné objekty. Na začátku přeložky u křižovatky s Průmyslovou ulicí to jsou dva pětipodlažní panelové domy, na konci přeložky to je 8 rodinných domů. Nejbližším obytným objektem je pětipodlažní panelový dům u křižovatky s Průmyslovou ulicí, který se nachází cca 80 m od přeložky. Dále se v okolí přeložky nalézají objekty průmyslových areálů Silon, Madeta, Hochtief, Maso Planá, Euronics, IMG, J Plast, RE-Plast Design, Tesil Fibros a další.

Přeložka zasahuje do objektů technické a dopravní infrastruktury (parovod, vodovod, vedení VN, VTL plynovod, železniční vlečky). Sřety s objekty technické a dopravní infrastruktury a jejich ochrannými pásmy jsou řešeny v projektové dokumentaci.

Posuzovaná přeložka se nachází na okraji průmyslové části Plané nad Lužnicí. V nejbližším okolí přeložky se nenacházejí žádné kulturní památky. Nejvýznamnějšími historickými stavbami Plané nad Lužnicí jsou kostel sv. Václava se slunečními hodinami a budova fary.

Severně od posuzované přeložky ve vzdálenosti cca 3 km se nachází Kozí Hrádek. Kozí Hrádek je zřícenina gotického hradu, nacházející se na levém břehu Kozského potoka, 5,5 km jihovýchodně od Tábora a 2,5 km východně od Sezimova Ústí. Pro svou spojitost se životem církevního reformátora Jana Husa byl Kozí Hrádek dne 30. března 1962 prohlášen za národní kulturní památku.

Vzhledem k lokalizaci dotčeného území na okraji zástavby Plané nad Lužnicí, v nadmořské výšce cca 395 m n.m., v blízkosti řeky Lužnice je velmi pravděpodobná přítomnost archeologických památek pod zemským povrchem. Dotčené území lze klasifikovat jako území s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

## **D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti**

Provoz na silnicích ovlivňuje okolí zejména 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. V případě výstavby nových silničních úseků je pak výčet negativních vlivů mnohem obsáhlejší: dochází k záborům půdy, mýcení lesních porostů, kácení rozptýlené zeleně (dřevin rostoucích mimo les), k destrukci často cenných biotopů, k vytvoření migrační bariéry v krajině. V zastavěných částech měst a obcí si výstavba nové silnice 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.

Posuzovaným záměrem je výstavba dílčího úseku přeložky silnice II/409 v severovýchodní části města Planá nad Lužnicí, na rozhraní intravilánu města a volné krajiny. V takovém území lze očekávat jak středy s přírodními prvky krajiny (fauna, flóra, ekosystémy) tak s antropogenními prvky (stavební objekty, kulturní památky, obyvatelstvo).

#### **D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo**

##### **Vlivy emisí**

Ovlivnění obyvatel emisemi znečišťujících látek do ovzduší z provozu na přeložce je vyhodnoceno v projektové dokumentaci, konkrétně v rozptylové studii (Příloha č. 4)

Pro výpočet imisní zátěže znečišťujících látek z uvedených zdrojů v okolí navrhované přeložky ve městě Planá nad Lužnicí byl použit matematický model podle Metodické příručky Českého hydrometeorologického ústavu Praha "Symos 97" (systém modelování stacionárních zdrojů). Příručka úzce navazuje na původní metodiku MLVH z roku 1979 "Výpočet znečištění ovzduší pro stanovení technických parametrů zdrojů" a dále ji rozpracovává. Dle této metodiky se výpočet imisní zátěže provádí

pro tři třídy rychlosti větru ( $1,7 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$ ,  $5,0 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$  a  $11,0 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$ ) v daném bodě. Stav atmosféry je respektován rozdělením do 5-ti tříd stability ovzduší.

Pro vlastní detailní výpočet byl použit oficiální program firmy IDEA-ENVI s. r. o. – SYMOS'97 verze 2003 (V 5.1.4.5) a částečně program „SYMOS'97 v.2006 release 6.0.2782.15445“ (podle autorů programu poslední platná verze). Součástí programu je i sekvence umožňující v případě potřeby přesnější výpočet prachu, s použitím pádových rychlostí částic. V této verzi jsou již provedeny potřebné úpravy plně vyhovující požadavkům platné legislativy – prováděcích předpisů k zákonu č. 86/2002 Sb. v platném znění.

Rozptylová studie hodnotí následující škodliviny:  $\text{SO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$ , CO, celkové uhlovodíky ( $\text{C}_x\text{H}_y$ ) a benzen. Stanoveny jsou maximální krátkodobé koncentrace, maximální denní koncentrace (pro oxid uhelnatý bylo vypočteno osmihodinové maximum), průměrné roční koncentrace a trvání definovaných maximálních koncentrací během roku. V následující tabulce uvádíme nejvyšší zjištěné hodnoty maximálních denní koncentrací sledovaných znečišťujících látek (škodlivin) stanovených rozptylovou studií v okolí posuzované komunikace imisních limitů pro ochranu zdraví lidí dle nařízení vlády č. 597/2006 Sb.

škodlivina	maximální denní koncentrace ( $\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ )	imisní limity ( $\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ )			
		1 h	8 h		rok
$\text{SO}_2$	0.00283	350		125	50
$\text{PM}_{10}$	0.062908	500		50	40
$\text{NO}_2$	0.059183	200			40
CO	0.962859	10 000	10 000		
$\text{C}_x\text{H}_y$	0.234845	1000 (30 min)			
benzen	0.007760	15			5

Z tabulky je patrné, že příspěvek provozu posuzované přeložky k imisním koncentracím je hluboko pod hodnotou imisních limitů jednotlivých znečišťujících látek.

Závěry rozptylové studie jsou následující:

- V žádném referenčním bodě nedosahují vypočtené maximální koncentrace limitů stanovených nařízením vlády č. 597/2006 Sb. V případě látek, pro které nejsou tímto předpisem krátkodobé limitní imisní koncentrace stanoveny, nepřekračují vypočtená maxima ani limity dlouhodobější, 8 hodinové, či 24 hodinové.

- V žádném referenčním bodě nedosahují vypočtené maximální koncentrace nejvýše přípustných koncentrací doporučených Státním zdravotním ústavem v Praze u látek, pro které imisní limity nestanovuje nařízení vlády č. 597/2006 Sb.
- Roční limity jsou s rezervou vždy splněny i za předpokladu součtu s pozadím, určeným shora uvedeným způsobem (SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, CO).
- Realizací záměru dojde k výraznému snížení celkových emisí a tak i imisních koncentrací tím, že jízda bude plynulejší i kratší oproti současnosti.
- Studie prokazuje realizovatelnost posuzované stavby z hlediska zatížení jejího okolí imisemi látek přicházejících v úvahu.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na obyvatele lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako rovněž jako malou.

## Vlivy hluku

Hluk z provozu posuzované přeložky je kvantitativně vyhodnocen v projektové dokumentaci, konkrétně v hlukové studii (Příloha č. 5).

Výpočet ekvivalentních hladin hluku pro dobu denní a noční byl proveden programem SoundPlan v.7. Program pracuje v modelu 3D, umožňuje tedy do výpočtu zahrnout s dostatečnou přesností vliv členitosti terénu s veškerými terénními nerovnostmi a sklony povrchu.

Ve výpočtu byly uvažovány přípustné hodnoty dané vládním nařízením č.148/2006 Sb. „O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“. V roce 2011 vstoupilo v platnost nové Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“ č. 272/2011 Sb. Hygienické limity pro silnici II. třídy jsou však v obou uvedených nařízeních vlády shodné, výsledky hlukové studie lze proto převzít do předkládaného oznámení EIA.

Na základě platného nařízení vlády byly pro novostavbu přeložky II/409 nejvyšší přípustné limity hluku stanoveny na 60dB ve dne (6-22hod) a 50dB v noci (22-6hod).

Ve výpočtu byly použity předpokládané intenzity dopravy pro rok 2035. V modelových situacích byl zkoumán vliv hlukové emise z dopravy po novostavbě přeložky silnice II/409 a po stávající silnici III/00356. V modelu není uvažován vliv železnice a vleček. Vliv hluku z dopravy na železnici je řešen samostatně v rámci projektu modernizace železničního koridoru.

Posuzovaný úsek novostavby komunikace II/409 začíná v místě křižovatky se stávající III/00356. V blízkosti této komunikace se nacházejí dva pětipodlažní panelové domy. Blížší z nich je od posuzované komunikace vzdálen 80m. Na konci posuzovaného úseku se nachází několik bytových a řadových domů, které jsou dále

od silnice a budou dominantně ovlivněny další etapou. Jiné chráněné obytné objekty v blízkosti plánované přeložky nejsou.

V identifikovaných chráněných prostorech bylo zvoleno celkem sedm výpočtových bodů v různých výškách nad terénem (1.-5. nadzemní podlaží; výška bodu před 1.podlažím byla ve výpočtu uvažována 2,5m nad terénem (výška okna), výška jednotlivých pater 3,0m). Výpočtové body, jejichž prostřednictvím bylo vyhodnoceno hlukové zatížení dotčených prostorů, jsou zobrazeny v grafické příloze hlukové studie.

V následující tabulce jsou uvedeny očekávané ekvivalentní hladiny akustického tlaku ( $L_{Aeq}$ ) ze silniční dopravy v jednotlivých výpočtových bodech a v jednotlivých výpočtových výškách. V prvním sloupci, vždy s realizací a bez realizace protihlukových opatření:

VB	výška NP	$L_{Aeq}$ (dB) – den, 2035			$L_{Aeq}$ (dB) – noc, 2035		
		bez PHS	s PHS	s PHS (jen II/409)	bez PHS	s PHS	s PHS (jen II/409)
P01 dům č. p.570	1	59,4	59,4	48,8	52,1	52,1	42,9
	2	61,1	61,1	49,2	53,7	53,7	43,3
	3	61,3	61,3	49,5	53,9	53,9	43,7
	4	61,2	61,2	49,9	53,9	53,9	44,1
	5	61,1	61,1	50,7	53,8	53,8	45,0
P02 dům č. p.570	1	62,0	60,5	52,4	55,9	53,5	47,2
	2	62,3	60,7	53,0	56,2	53,7	47,7
	3	62,4	60,7	53,5	56,4	53,8	48,2
	4	62,4	60,7	53,9	56,4	53,8	48,7
	5	62,3	60,6	54,5	56,4	53,8	49,3
P03 dům č. p.570	1	57,3	53,0	51,3	52,5	47,7	46,7
	2	57,7	53,4	51,7	52,9	48,1	47,0
	3	58,1	53,8	52,0	53,4	48,5	47,4
	4	58,5	54,1	52,3	53,7	48,8	47,7
	5	58,7	54,2	52,3	53,9	48,9	47,7
P04 dům č. p.493	1	56,8	56,7	48,7	49,6	49,5	42,9
	2	58,1	58,0	49,0	50,8	50,7	43,2
	3	58,6	58,5	48,0	51,3	51,2	42,1
	4	59,1	59,0	48,3	51,7	51,6	42,6
	5	59,2	59,1	49,0	52,0	51,8	43,4
P05 dům č. p.493	1	55,5	53,5	50,0	50,1	47,3	45,1
	2	56,2	54,3	50,1	50,6	48,0	45,2
	3	56,9	55,2	50,5	51,2	48,8	45,6
	4	57,3	55,6	50,6	51,5	49,2	45,8
	5	57,6	55,9	51,0	51,9	49,5	46,1

VB	výška NP	L <sub>Aeq</sub> (dB) – den, 2035			L <sub>Aeq</sub> (dB) – noc, 2035		
		bez PHS	s PHS	s PHS (jen II/409)	bez PHS	s PHS	s PHS (jen II/409)
P06 dům č. p.493	1	55,0	50,7	50,4	50,4	45,9	45,7
	2	55,5	51,0	50,8	50,9	46,3	46,2
	3	55,0	51,1	50,9	50,4	46,5	46,3
	4	54,6	50,2	49,9	50,0	45,6	45,4
	5	54,9	50,6	50,0	50,3	45,8	45,4
P07 dům č. p.363	1	49,9	49,9	49,9	45,3	45,3	45,3
	2	50,1	50,1	50,1	45,5	45,5	45,5

Vypočtené ekvivalentní hladiny hluku se v chráněném venkovním prostoru staveb ve výhledovém období r. 2035 pohybují bez protihlukových opatření mezi 49,9 až 62,4 dB v době denní a mezi 45,3 až 56,4 dB v době noční, což značí, že lze v šesti výpočtových bodech očekávat překročení hygienických limitů pro denní nebo noční dobu.

Pro ochranu dotčených chráněných prostorů před hlukem ze silnice II/409 je vpravo ve směru staničení podél posuzované komunikace s ohledem na dopravně-technické podmínky (křižovatka a zachování rozhledových poměrů) v maximálním možném rozsahu navržena protihluková stěna o výšce 2,5 m – 4 m a délce 218 metrů (km 0,343 – 0,561). Dílčí rozměry protihlukové stěny jsou následující:

- km 0,343 – 0,467 – výška 4,0 metry
- km 0,467 – 0,509 – výška 3,5 metru
- km 0,509 – 0,533 – výška 3,0 metry
- km 0,533 – 0,561 – výška 2,5 metru

Ve výpočtovém modelu byla uvažována protihluková stěna zařazená minimálně do kategorie A2 zvukové pohltivosti (dle ČSN EN 1793-1) a do kategorie B2 vzduchové neprůzvučnosti (dle ČSN EN 1793-2). Její konkrétní návrh, včetně návrhu materiálu, bude řešen v samostatném projektu. Z estetického hlediska doporučujeme zvážit, zejména pak ze strany přivrácené k obytným objektům celkový design bariér. Tam kde je to možné, doporučujeme protihlukovou stěnu ozelenit vegetací. Protihluková stěna je součástí projektové dokumentace (viz Příloha č. 3).

Navržená protihluková stěna odcloní strany obytných objektů přivrácené k posuzované silnici II/409 (snížení ekvivalentní hladiny hluku místy až o 5 dB oproti situaci bez PHS) a stanovený hygienický limit pro hluk z dopravy po silnici II/409 poté bude dodržen ve všech zvolených charakteristických bodech (viz sloupce – „s PHS (jen 409)“).

Z výsledků výpočtu je patrné, že po zohlednění clonícího vlivu navržené protihlukové stěny bude u všech dotčených chráněných objektů hodnota ekvivalentní hladiny hluku z dopravy po přeložce splňovat stanovené hygienické limity pro noční/denní období (60/50 dB). Po zprovoznění posuzovaného úseku přeložky dojde k významnému poklesu dopravy na silnici III/00356 v úseku od křižovatky s přeložkou

po křižovatku se stávající silnicí II/409 a tím k vylepšení akustické situace u fasád pětipodlažních panelových domů přivrácených k uvedené komunikaci III/00356.

V rámci přípravy stavby a po jejím uvedení do provozu doporučujeme provést akustický monitoring, který ověří předpoklady hlukové studie, zejména u nejbližších objektů.

Rozsah vlivu hluku na obyvatele lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost jako střední.

### **D.I.2. Vliv na ovzduší a klima**

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

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

Provoz na posuzované přeložce silnice II/409 bude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii, která je součástí projektové dokumentace (Příloha č. 4).

Pro výpočet imisní zátěže znečišťujících látek z provozu na posuzované přeložce byl použit matematický model podle Metodické příručky Českého hydrometeorologického ústavu Praha "Symos 97" (systém modelování stacionárních zdrojů. Pro vlastní detailní výpočet byl použit oficiální program firmy IDEA-ENVI s. r. o. – SYMOS'97 verze 2003 (V 5.1.4.5) a částečně program „SYMOS'97 v.2006 release 6.0.2782.15445“.

Rozptylová studie hodnotí následující škodliviny: SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, celkové uhlovodíky (C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>) a benzen. Stanoveny jsou maximální krátkodobé koncentrace, maximální denní koncentrace (pro oxid uhelnatý bylo vypočteno osmihodinové maximum), průměrné roční koncentrace a trvání definovaných maximálních koncentrací během roku. Nejdůležitější výsledky rozptylové studie jsou uvedeny v předchozí kapitole oznámení *D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo*.



Celkově je možno konstatovat, že kromě možného dočasného zhoršení imisní situace v průběhu výstavby, dojde po jejím dokončení ke zlepšení stavu imisí nejen v daném území, ale i v širším okolí. Jízda se stane plynulejší a kratší, čímž dojde ke snížení celkových emisí do ovzduší.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na ovzduší a klima lze hodnotit jako malý, jeho významnost rovněž jako malou.

### **D.1.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Během realizace posuzované přeložky dojde k obnažení půdního a částečně horninového profilu a tím může v případě deštivého počasí dojít k odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků a nakonec do řeky Lužnice. Vzhledem k tomu, že staveniště přeložky nekříží žádný vodní tok a bezejmenný vodní tok v souběhu s přeložkou je od km přeložky cca 0,6 zatrubněn, je riziko masivnějšího odnosu půdních částic malé.

Ohrožení povrchových vod by mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi. Tento jev považujeme za havárii a je mu věnována příslušná kapitola oznámení *B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií*. K minimalizaci rizika vzniku havarijní situace doporučujeme zpracovat návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi, především pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolu staveniště.

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

Po realizaci záměru nedojde k významnému nárůstu podílu zpevněných ploch v území a k významnému zrychlení odtoku dešťových vod z území (viz kapitola oznámení *B.III.2. Odpadní vody*).

Dešťové vody odtékající z vozovky budou znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů (úkapy, otěr) nebo z použitých posypových materiálů. Nejvýznamnější znečišťující látkou v dešťových vodách odtékajících z povrchu komunikací je chlorid sodný (hlavní součást posypových materiálů v zimním období). Za zimní období odteče z vozovky přeložky cca 1 395 m<sup>3</sup> dešťových vod obsahujících rozpuštěnou sůl, celkem cca 4,1 t soli. Průměrná hypotetická koncentrace chloridů ve vodě odtékající z vozovky bude cca 1,76 g/l, reálné koncentrace chloridů lze očekávat až na úrovni do 5 g/l (viz kapitola *B.III.2. Odpadní vody*). Recipientem dešťové vody odtékající z komunikace bude bezejmenný zatrubněný vodní tok, konečným recipientem je pak řeka Lužnice. Je evidentní, že přísun chloridů ze zimní údržby posuzované přeložky, nemůže

významně ovlivnit koncentrace chloridů v Lužnici. Totéž platí pro ostatní znečišťující látky obsažené v dešťových vodách odtékajících z přeložky.

Rozsah vlivu výstavby a provozu na posuzované přeložce na povrchové vody lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou.

Vzhledem k tomu, že prakticky celý úsek přeložky bude veden v násypu a zásah do zemského povrchu tak bude minimální, bude minimální i vliv na hladinu podzemní vody. Část chloridů ze zimní údržby přeložky odteče do půdy a podzemních vod, zasaženy budou podzemní vody v bezprostředním koridoru podél silnice.

Rozsah vlivu výstavby a provozu na posuzované přeložce na podzemní vody lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou.

#### **D.1.4. Vlivy na půdu**

Nejvýznamnějším vlivem na půdu při výstavbě pozemních komunikací je trvalý zábor půdy. Pro výstavbu posuzované přeložky bude nezbytný zábor v rozsahu 19 550 m<sup>2</sup>, z toho 16 891 m<sup>2</sup> spadá do zemědělského půdního fondu (ZPF). Většina záboru ZPF spadá do I. třídy ochrany dle přílohy k vyhlášce č. 48/2011 Sb.

Zábor půdy je při výstavbě silnic nevyhnutelný. Část plochy záboru bude zastavěna vozovkou a nebude plnit žádnou jinou funkci, než účelovou. Zbytek budou tvořit svahy násypů a zářezů. Tato půda nebude využívána zemědělsky nebo lesnicky, ale bude zatravněna, a osázena keři a bude plnit alespoň minimální ekologicko-stabilizační funkci v krajině.

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

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

Dalšími kontaminanty půdy v okolí komunikací mohou být těžké kovy. Pocházejí především z otěru automobilových součástek. Dalším zdrojem mohou být posypové soli používané při zimní údržbě komunikací. V okolí silnic s podobným dopravním zatížením byla zaznamenána zvýšená koncentrace zejména kadmia a platiny v

---

pruhu širokém cca 15 m. Tato kontaminace je do určité míry nevyhnutelná daň za rozvoj automobilové dopravy. Její minimalizace spočívá v postupném vylučování těžkých kovů z výrobního procesu automobilů a v používání posypových materiálů s nízkým obsahem kontaminujících příměsí.

Rozsah vlivu výstavby a provozu silnice na půdu lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost jako malou.

#### **D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

Trasa přeložky silnice II/409 nezasahuje do žádného dobývacího prostoru, neprochází žádným chráněným ložiskovým územím ani žádným poddolovaným územím. Silniční těleso je vedeno v celé délce posuzovaného úseku v násypu.

Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako nulové, jeho významnost též jako nulovou.

#### **D.I.6. Vlivy na flóru a faunu**

Výstavbou posuzované přeložky bude na ploše trvalého záboru zničena veškerá vegetace, dřeviny budou vykáceny a živočichové budou buď vyhubeni (půdní fauna, špatně migrující druhy) nebo přinuceni lokalitu opustit (migrující druhy). Výskyt zvláště chráněných druhů lze v případě rostlin prakticky vyloučit. Výskyt zvláště chráněných druhů, především obojživelníků nebo plazů vyloučit nelze, i když nebyl během průzkumu potvrzen. Před zahájením prací proto doporučujeme provést terénní průzkum staveniště a v případě nalezení zvláště chráněných druhů živočichů provést záchranný transfer na vhodnou lokalitu v okolí. Kácení dřevin doporučujeme provádět přednostně v období vegetačního klidu, nezbytné je vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – srpen).

Okolí přeložky (během výstavby okolí staveniště) bude zasaženo hlukem a emisemi z dopravy a ze stavebních strojů. Tyto faktory budou působit na některé druhy odpudivě, tyto druhy území podél přeložky opustí a přesunou se do větší vzdálenosti od přeložky.

Rozsah vlivů výstavby a provozu posuzovaného záměru na flóru a faunu lze hodnotit jako malý, jeho významnost rovněž jako malou.

#### **D.I.7. Vlivy na chráněná území, území Natura 2000, VKP, ÚSES**

Posuzovaná přeložka nezasahuje do žádných zvláště chráněných území, území Natura 2000, významných krajinných prvků (VKP) a ani do segmentů ÚSES (biocenter, biokoridorů, interakčních prvků). Žádný z těchto prvků se nenachází

---

v takové blízkosti, aby mohl být výstavbou nebo provozem na přeložce negativně ovlivněn.

Na základě uvedených skutečností je možné konstatovat, že rozsah vlivů výstavby a provozu posuzované stavby na chráněná území, území Natura 2000, VKP, ÚSES bude nulový, jeho významnost bude též nulová.

### **D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

Realizace přeložky silnice II/409 si nevyžádá demolici žádných stavebních objektů. Střety s objekty technické a dopravní infrastruktury (parovod, vodovod, vedení VN, VTL plynovod, železniční vlečky) budou řešeny tak, že nebude narušena jejich funkčnost.

Nejbližší obytný objekt leží ve vzdálenosti cca 80 m od přeložky. Dle metodiky uvedené v publikaci „*Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace*„ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988) lze v této vzdálenosti prakticky vyloučit možnost negativního ovlivnění objektu vibracemi z provozu na přeložce.

Realizací posuzovaného záměru nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka. I když je pravděpodobnost výskytu archeologických památek v dotčeném území relativně vysoká, je pravděpodobnost odkrytí archeologických nálezů vzhledem k charakteru posuzovaného záměru (přeložka silnice vedená v násypu s malým rozsahem zemních prací) poměrně malá. Pokud by přesto k odkrytí archeologických nálezů došlo, musí firma provádějící stavbu postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Tj. v případě odkrytí archeologických nálezů ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Rozsah vlivů výstavby a provozu posuzovaného záměru na hmotný majetek a kulturní památky lze hodnotit jako malý až nulový, jeho významnost bude malá.

## **D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Realizací záměru bude přímo ovlivněn koridor na okraji města Planá nad Lužnicí o délce cca 1 km. Celkový zábor půdy bude cca 2 ha, z toho zábor ZPF bude cca 1,7 ha. Lesní pozemky (PUPFL) nebudou dotčeny. Z hlediska rozlohy zasaženého území lze rozsah vlivů hodnotit jako malý až střední.

Na začátku posuzovaného úseku přeložky silnice II/409 se nacházejí podél Průmyslové ulice dva pětipodlažní panelové domy, na konci posuzovaného úseku se nachází 8 rodinných domů. Počet zasažených obyvatel bude cca 170. Z hlediska počtu zasažených obyvatel lze rozsah vlivů hodnotit jako malý až střední.

### **D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice**

Realizace a provoz záměru „Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí“ nebude mít žádné přímé přeshraniční vlivy.

### **D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů**

V předchozím textu oznámení a v jednotlivých odborných studiích byla průběžně uváděna a zdůvodněna opatření, která jsou nezbytná k minimalizaci negativních dopadů výstavby a provozu posuzované přeložky II/409 na životní prostředí a zdraví obyvatel. V této kapitole je uveden stručný přehled navržených opatření. Jejich plné znění včetně zdůvodnění je uvedeno v textu oznámení nebo v příslušných odborných studiích.

#### **Opatření pro fázi přípravných prací**

1. V další přípravě a při realizaci záměru vycházet z projektové dokumentace „Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí“, zpracovatel PRAGOPROJEKT, a.s., ateliér České Budějovice, 08/2010.
2. Do projektové dokumentace zahrnout zpracování havarijního plánu pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany životního prostředí, případně správců vodních toků.

#### **Opatření pro fázi výstavby**

3. Před zahájením prací provést terénní průzkum staveniště a v případě nalezení zvláště chráněných druhů živočichů provést záchranný transfer na vhodnou lokalitu v okolí.
4. Při výstavbě postupovat v souladu se zásadami organizace výstavby (ZOV). Vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy trvalého a dočasného záboru. Vyloučit pojezdy nákladních automobilů a stavebních strojů mimo plochy trvalého a dočasného záboru a mimo schválené přepravní trasy.
5. Stavební práce neprovádět v době nočního klidu (mezi 22.00 a 6.00 hodinou).
6. 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).

7. Ornici deponovat odděleně od výkopových zemin, ornici použít při sadových úpravách svahů násypů a zářezů a při rekultivaci plochy dočasného záboru.
8. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
9. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
10. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
11. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
12. 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.
13. V případě odkrytí archeologických nálezů ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
14. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – srpen).
15. Plochy dočasného záboru půdy co nejdříve rekultivovat dle projektu rekultivace ploch dočasného záboru.
16. Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu vegetačních úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo se rozvoji nežádoucích druhů rostlin.

### **Opatření pro fázi vlastního provozu**

17. Po uvedení přeložky do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů a v případě překročení limitů realizovat dodatečná protihluková opatření.
18. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
19. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové soli s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
20. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství správce (provozovatele).

---

## **D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

Při zpracování předkládaného oznámení „Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí“ jsme vycházeli ze stejnojmenné projektové dokumentace, zpracovatel PRAGOPROJEKT, a.s., ateliér České Budějovice, 08/2010. Vzhledem k tomu, že silnice patří mezi stavby se známými, dobře popsány vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, považujeme vstupní podklady pro zpracování oznámení za dostatečné.

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

Záměr „Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí“ je předložen a vyhodnocen v jedné variantě.

## **F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

K oznámení jsou přiloženy následující přílohy:

1. Turistická mapa, měřítko 1 : 50 000
2. Vodohospodářská mapa, měřítko 1 : 50 000
3. Koordinační situace, měřítko 1 : 1 000
4. Rozptylová studie
5. Hluková studie
6. Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
7. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny , ve znění pozdějších předpisů (vliv záměru na území soustavy NATURA 2000)

## G. SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

<b>Oznamovatel:</b>	Jihočeský kraj U Zimního stadionu 1952/2 370 76 České Budějovice
<b>Název záměru:</b>	Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí
<b>Kapacita záměru</b>	Silnice II. třídy v kategorii S 9,5/70. Délka posuzovaného úseku je 827 m.
<b>Umístění záměru</b>	kraj: Jihočeský obec/město: Planá nad Lužnicí katastrální území: Planá nad Lužnicí

Předmětem předkládaného oznámení je záměr výstavby dílčího úseky přeložky silnice II/409 v Plané nad Lužnicí. Jedná se o silnici z Plané nad Lužnicí do Chýnova, která bude po dokončení dálnice D3 plnit funkci přivaděče z dálnice do Plané nad Lužnicí, konkrétně na silnici I/3 (po dokončení dálnice to bude silnice II/603). První úsek přeložky mezi silnicí I/3 a Průmyslovou ulicí byl již realizován v rámci výstavby IV. železničního koridoru. Koncový úsek přeložky s napojením mimoúrovňovou křižovatkou na dálnici D3 bude realizován jako součást dálnice.

Délka posuzovaného úseku přeložky je 827 m, kategorie přeložky je S 9,5/70. Jedná se tedy o dvoupruhovou silnici o šířce vozovky 9,5 m s návrhovou rychlostí 70 km/h.

Za nejzávažnější environmentální charakteristiku jsme v případě posuzované přeložky silnice II/409 v Plané nad Lužnicí vyhodnotili blízkost obytné zástavby a možnost ovlivnění obyvatel hlukem a emisemi znečišťujících látek do ovzduší.

Z hlukové studie, která je součástí projektové dokumentace, vyplývá nutnost výstavby protihlukové stěny vpravo ve směru staničení podél posuzované přeložky o výšce 2,5 m – 4 m a délce 218 metrů (km 0,343 – 0,561). Protihluková stěna odcloní strany obytných objektů přivrácené k posuzované silnici II/409 (snížení ekvivalentní hladiny hluku místy až o 5 dB oproti situaci bez PHS) a stanovený hygienický limit pro hluk z dopravy po přeložce II/409 poté bude dodržen ve všech zvolených charakteristických bodech.

Rozptylová studie, která je součástí projektové dokumentace, prokázala, že v žádném referenčním bodě nebudou překročeny maximální koncentrace limitů stanovených nařízením vlády č. 597/2006 Sb. Roční limity jsou s rezervou vždy splněny i za předpokladu součtu s pozadím.



Dešťové vody ze silnice budou odvedeny do zatrubněného vodního toku, který je zaústěn do řeky Lužnice. Znečišťující látky obsažené v dešťových vodách ze silnice (především posypové soli) nemohou významně ovlivnit kvalitu vody v Lužnici.

Vzhledem k tomu, že prakticky celý úsek přeložky bude veden v násypu a zásah do zemského povrchu tak bude minimální, bude minimální i vliv na hladinu podzemní vody. V podzemních vodách v bezprostředním okolí přeložky budou zvýšené koncentrace chloridů způsobené zimní údržbou přeložky.

Pro výstavbu posuzované přeložky bude nezbytný zábor v rozsahu 19 550 m<sup>2</sup>, z toho 16 891 m<sup>2</sup> spadá do zemědělského půdního fondu (ZPF). Většina záboru ZPF spadá do I. třídy ochrany dle přílohy k vyhlášce č. 48/2011 Sb. Lesní půda (PUPFL) nebude dotčena.

Trasa přeložky nezasahuje do žádného dobývacího prostoru, neprochází žádným chráněným ložiskovým územím ani žádným poddolovaným územím. Silniční těleso je vedeno prakticky v celé délce posuzovaného úseku v násypu, zásah do horninového prostředí proto bude minimální.

Při výstavbě přeložky budou dotčeny běžné druhy rostlin, budou vykáceny náletové dřeviny. Výskyt zvláště chráněných rostlinných druhů v trase přeložky lze prakticky vyloučit. Výskyt zvláště chráněných živočišných druhů, především obojživelníků nebo plazů vyloučit nelze, i když nebyl během průzkumu potvrzen. Před zahájením prací proto doporučujeme provést terénní průzkum staveniště a v případě nalezení zvláště chráněných druhů živočichů provést záchranný transfer na vhodnou lokalitu v okolí.

Realizací přeložky nebude dotčeno žádné zvláště chráněné území přírody, žádné území soustavy Natura 2000, žádný segment územního systému ekologické stability (ÚSES), žádná významný krajinný prvek (VKP).

Realizace přeložky si nevyžádá žádné demolice stavebních objektů (budov). Střety s objekty technické a dopravní infrastruktury (parovod, vodovod, vedení VN, VTL plynovod, železniční vlečky) budou řešeny tak, že nebude narušena jejich funkčnost.

Realizací přeložky nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka. Pokud by při výstavbě přeložky došlo k odkrytí archeologických nálezů, musí firma provádějící stavbu ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Celkově jsou negativní vlivy realizace záměru „Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí“ na jednotlivé složky životního prostředí vyhodnoceny jako akceptovatelné. Pro minimalizaci vlivů na životní prostředí a obyvatele jsou navržena příslušná opatření.

---

## H. PŘÍLOHA

Vyjádření příslušného odboru územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace je součástí přílohové části (Příloha č. 6).

Stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění je součástí přílohové části (Příloha č. 7).

## ÚDAJE O ZPRACOVATELI OZNÁMENÍ

### Zpracovatel oznámení:

RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice  
držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.  
osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993  
prodloužení autorizace č.j. 108951/ENV/10 ze dne 11.1.2011

### Adresa zpracovatele oznámení:

EIA SERVIS s.r.o.  
U Malše 20  
370 01 České Budějovice  
tel.: 386354942; 606687268

### Spolupráce:

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice  
Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice  
Mgr. Alexandra Přebilová, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice  
Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice

V Českých Budějovicích

20. dubna 2012

EIA SERVIS s.r.o.  
RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.  
zpracovatel oznámení