



KRAJSKÝ ÚŘAD

JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Oddělení IPPC a EIA

U Zimního stadionu 1952/2

370 76 České Budějovice



KUCBX00USRQT

Naše č. j.: KUJCK 142860/2019
Sp. zn.: OZZL 88343/2019/jakubec SO

Dle rozdělovníku

Vyřizuje: Ing. Jana Kubecová
Telefon: 386 720 767
E-mail: kubecova@kraj-jihocesky.cz

Datum: 19. 12. 2019

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) zákona, v souladu s § 9a odst. 1 zákona a přílohou č. 6 k zákonu

vydává

NESOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

„Západní obchvat Ledenic, II/157“

I. POVINNÉ ÚDAJE

1. Název záměru

Západní obchvat Ledenic, silnice II/157

2. Kapacita (rozsah) záměru

Vybudování obchvatu městyse Ledenice přeložením silnice II/157 a navazujících úseků silnic III/14611 a III/14613 mimo stávající trasy vedené centrem městyse.

Záměr je řešen ve 2 variantách trasy - varianta A a B. Tyto varianty se liší v úvodní části navrženého obchvatu, tj. po napojení na stávající silnici II/157 ve směru na České Budějovice. Druhá část obchvatu je u obou variant vedena víceméně stejnou trasou. Délka obchvatu činí cca 4,8 km (varianta A), resp. 4,3 km (varianta B).

Obchvat propojuje následující silnice:

- silnice II/157 a II/157 - úsek cca km 0,0 - 2,2 (varianta A), úsek cca km 0,0 - 1,8 (varianta B) trasy obchvatu,
- silnice II/157 a III/14611 - úsek cca km 2,2 - 3,5 (varianta A), úsek cca km 1,8 - 3,1 (varianta B) trasy obchvatu,

- silnice III/14611 a III/14613 - úsek cca km 3,5 - 4,8 (varianta A), úsek cca km 3,1 - 4,3 (varianta B) trasy obchvatu.

Ve variantě B se uvažuje s etapizací výstavby. I. etapa zahrnuje realizaci vlastního obchvatu silnice II/157 v úseku cca km 0,0 - 1,8, II. etapa v pozdějším výhledu zahrnuje propojení silnice II/157 se silnicemi III/14611 a III/14613 v úseku cca km 1,8 - 4,3.

Záměr je navržen v kategorii S 7,5/70 s následujícími základními normovými parametry:

- směrodatná a návrhová rychlost 70 km/h
- minimální poloměr směrového oblouku $R_{\min} = 375$ m (dostředný sklon 4%)
- maximální podélný sklon 4,5 %
- nejmenší dovolený vypuklý poloměr výškového oblouku pro zastavení $R_v = 3\ 200$ m
- nejmenší dovolený vydutý poloměr výškového oblouku $R_u = 1\ 500$ m (doporučený $R_u = 2\ 000$ m).

Šířkové řešení silnice je uvažováno se dvěma jízdními pruhy, každý šířky 3,00 m, šířka vnějšího vozíčního proužku je 0,25 m, základní šířka nezpevněné krajnice je 0,75 m a v případě osazení svodidel na vysokých násypch a v místech pevných překážek pak 1,50 m.

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu

Kategorie II bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky 2 km a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1 000 voz/24 hod.“

4. Umístění záměru

kraj: Jihočeský
obec: Ledenice
katastrální území: Ledenice

5. Obchodní firma oznamovatele

Jihočeský kraj

6. IČO oznamovatele

708 90 650

7. Sídlo oznamovatele

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k vydání nesouhlasného závazného stanoviska není tato kapitola relevantní, podmínky nejsou stanoveny.

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí.

Vzhledem k vydání nesouhlasného závazného stanoviska nejsou podmínky stanoveny.

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání nesouhlasného závazného stanoviska

Záměr „Západní obchvat Ledenic, II/157“ je řešen ve 2 variantách trasy, varianta A a B. Tyto varianty se liší v úvodní části navrženého obchvatu, tj. po napojení na stávající silnici II/157 ve směru na České Budějovice. Druhá část obchvatu, tj. u varianty A od cca km 2,2 a u varianty B od cca km 1,8, je u obou variant vedena víceméně stejnou trasou. Délka obchvatu činí cca 4,8 km (varianta A), resp. 4,3 km (varianta B).

K provedení zjišťovacího řízení oznamovatel předložil dne 2. 5. 2017 krajskému úřadu oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu (INVEK s.r.o., Ing. Petr Mynář, březen 2017). Po provedeném zjišťovacím řízení byl dne 30. 6. 2017 pod č. j. KUJCK 82198/2017/OZZL vydán závěr zjišťovacího řízení, v němž byly stanoveny oblasti, na které bylo třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru „Západní obchvat Ledenic, II/157“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla krajskému úřadu dne 31. 7. 2019 předložena dokumentace zpracovaná Ing. Petrem Mynářem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 1278/167/OPŽP/97 ze dne 22. 4. 1997, prodloužené rozhodnutím MŽP č. j. 23110/ENV/16 ze dne 3. 5. 2016), v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. V dokumentaci bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií, zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Jedná se o tyto specializované studie: Akustická studie (INVEK s.r.o., Ing. Petr Mynář, únor 2019), Rozptylová studie (Ing. Pavel Cetl, březen 2019), Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody (Mgr. Vladimír Melichar, 30. 3. 2019), Migrační studie (Mgr. Vladimír Melichar, 30. 11. 2018), Vyhodnocení zásahu do prvků ÚSES (Ing. Daniel Doubrava, březen 2019), Hodnocení vlivu na krajinný ráz (INVEK s.r.o., Ing. Pavel Koláček, Ph.D., 15. března 2019).

Krajský úřad rozeslal dopisem č. j. KUJCK 90685/2019 ze dne 14. 8. 2019 dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce Jihočeského kraje. Informace o dokumentaci byla na úřední desce Jihočeského kraje zveřejněna dne 15. 8. 2019, na úřední desce městyse Ledenice dne 16. 8. 2019. K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 7 vyjádření dotčených správních orgánů (z toho 3 byla dílčí vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví). Po lhůtě neobdržel krajský úřad žádné vyjádření. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci, která byla krajskému úřadu zaslána, jsou vypořádána v V. části posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“). Jedná se jak o vyjádření nesouhlasná s připomínkami, tak i o vyjádření podporující záměr s připomínkami či bez připomínek.

Dopisem ze dne 16. 9. 2019 krajský úřad pověřil zpracováním posudku Ing. Václava Obluka, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 19739/2338/OPŽP/98 ze dne 16. 12. 1998, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 40354/ENV/16 ze dne 7. 7. 2016). V souladu s § 9 odst. 3 zákona krajský úřad stanovil zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace včetně všech podkladů. Dne 20. 9. 2018 byly zpracovateli posudku doručeny všechny podklady potřebné ke zpracování posudku.

Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona nebylo krajským úřadem nařízeno, neboť k dokumentaci neobdržel žádné odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti.

Dne 4. 11. 2019 byl krajskému úřadu předložen posudek zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 k zákonu Ing. Václavem Oblukem.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že předmětný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek a dospěl k závěru, že lze za podmínek, které uvedl v posudku dokumentace vydat souhlasné závazné stanovisko pro I. etapu varianty trasy B v km 0,0 – cca 1,8 a pro výstavbu varianty trasy A v km 0,0 – cca 2,2 v případě, že v rámci další přípravy záměru bude výstavba varianty trasy A etapizována obdobně jako varianta trasy B s tím, že 2. část varianty trasy A od cca km 2,2 i trasy B od cca km 1,8 (propojení silnice II/157, III/146111 a II/14613), která je víceméně shodná, bude předmětem nového řešení trasy v zájmu ochrany přírody, které bude jako nový záměr předloženo k posouzení podle zákona, neboť koliduje se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku.

Krajský úřad se s tímto závěrem posudkáře zcela neztotožnil. Souhlasí s jeho závěrem, že společná část trasy obou variant, tj. varianty A od cca km 2,2 a varianty B od cca km 1,8, výrazně koliduje se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku, a proto by mělo být umístění této části obou variant přehodnoceno a v případě, že tento nový záměr naplní dikci zákona, opět předloženo k posouzení podle zákona. Nesouhlasí však s vydáním souhlasného závazného stanoviska. Důvodem je to, že záměr byl předložen jako celek ve 2 variantách a z vyhodnocení všech vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vyplynulo, že společná část trasy obou variant, tj. varianty A od cca km 2,2 a varianty B od cca km 1,8, výrazně koliduje se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku. Z toho vyplývá, že nelze vydat souhlasné závazné stanovisko ani k jedné z tras, neboť tím, že byly předloženy jako celek, tj. varianta A a varianta B, nelze vydat souhlasné závazné stanovisko jen pro jejich část.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 16. 12. 2019.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy ze stavební činnosti (zejména hluk resp. znečištění ovzduší) jsou vzhledem k umístění staveniště mimo obytnou zástavbu dobře eliminovatelné a nebudou proto významné.

Z hlediska veřejného zdraví je dominantním faktorem automobilová doprava, tj. znečišťování ovzduší a hluk. Jiné fyzikální vlivy (záření, vibrace) se zde neuplatní. Další potenciální faktory (odpady, odpadní vody) jsou z hlediska vlivu na obyvatelstvo nevýznamné.

Významným faktorem je to, že záměr samotný automobilovou dopravu na území nepřivádí, ale převádí ji ze stávajících tras vedených přes městyse Ledenice do bezpečnějšího koridoru vedeného mimo městyse (realizace záměru vlivy a rizika přenáší dále od zastavěného a obydleného území).

Po uvedení záměru do provozu nebude docházet k nepřijatelné zátěži obyvatel. Z hlediska potenciálního znečištění ovzduší je proto záměr přijatelný. Oproti stávajícímu stavu (resp. stavu bez realizace záměru) zároveň dochází k omezení vlivu na obyvatele v důsledku snížení intenzit dopravy na komunikaci v průtahu obytnými oblastmi.

Limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, jsou spolehlivě dodrženy v obou variantách, které procházejí ve více než dostatečné vzdálenosti od venkovního chráněného prostoru staveb. Významné negativní hlukové vlivy nejsou očekávány a hluková problematika není pro volbu varianty omezující. I zde platí, že realizace záměru omezuje stávající negativní vliv hluku v zástavbě obce.

Dopady na zdraví obyvatelstva v oblasti rizik lze předpokládat v oblastech rizika úrazů a rizika havárií s únikem škodlivin ohrožujících lidské zdraví. Tato rizika jsou obecně spojena se silniční dopravou a jsou součástí stávajícího stavu, kdy je tranzitující doprava vedena centrem městyse. Záměr předpokládá výstavbu přeložky a převedení dopravy do nového a bezpečnějšího koridoru. Celkově lze proto oproti současnému stavu očekávat snížení rizika úrazů v důsledku dopravní nehody.

Zpracovatel posudku nemá k tomuto hodnocení zásadní připomínky, na základě údajů soustředěných v dokumentaci uvádí, že vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví budou přijatelné, resp. pozitivní. Posouzení zpracovatele posudku je uvedeno na str. 16 a 17 posudku.

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy stavební dopravy a stavební technologie na kvalitu ovzduší budou nízké, dočasné a celkově málo významné. Významnější se jeví možnost vzniku emise prachu, jednak v důsledku stavebních (zemních) prací, jednak v důsledku vynášení materiálu ze staveniště a jeho následné víření. Pro omezení tohoto vlivu budou realizována příslušná opatření.

Pro vyhodnocení vlivů na kvalitu ovzduší byla zpracována rozptylová studie, která je přílohou č. 3 dokumentace. V důsledku vymístění tranzitní dopravy ze stávajících silnic, procházejících centrální částí městyse Ledenice, na nově vybudovanou trasu obchvatu, lze oproti stávající situaci očekávat zlepšení kvality ovzduší přímo v zastavěném území obce.

Z hlediska stávající imisní zátěže je realizace záměru přípustná v obou variantách, neboť součtem očekávaného imisního vlivu obchvatu komunikace a předpokládaných hodnot stávající imisní zátěže nedojde v okolí záměru k významnému ovlivnění stávající kvality ovzduší, ani ke vzniku nových přeslimitních stavů, tedy k dosažení či překročení hodnot imisního limitu pro příslušné znečišťující látky.

Vlivem vymístění tranzitní dopravy mimo intravilán městyse dojde k přesunu části imisní zátěže z oblasti se zástavbou do prostoru prakticky bez obytné zástavby.

Vlivy záměru na lokální klima nebudou významné. Nová komunikace bude působit zejména na mikroklimatické charakteristiky území, a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav apod. Tato změna ve využití ploch ovlivní dílčím způsobem mikroklima území. Hlavní změny lze očekávat v teplotních charakteristikách bezprostředního okolí komunikace a ve zvýšeném povrchovém odtoku dešťových vod ze zpevněných ploch, dále může dojít i k místnímu ovlivnění proudění vzduchu. Významnost těchto vlivů však bude nízká a vymizí do vzdálenosti v řádu nejvýše prvních metrů od tělesa silnice.

Záměr nemá potenciál významné změny produkce skleníkových plynů. Intenzita dopravy záměru a její trend bude prakticky sledovat trend na stávajících komunikacích v případě nerealizace záměru. Z tohoto hlediska bude bilance záměru, pokud jde o emisi skleníkových plynů, prakticky neutrální. Rozhodující vliv na bilanci skleníkových plynů tak bude mít zejména stav a vývoj vozového parku (tato bilance však není vlivem záměru ovlivněna).

Zpracovatel posudku nemá k tomuto hodnocení zásadní připomínky, jeho posouzení je uvedeno na str. 18 a 19 posudku.

Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Hluk v období výstavby je v daném území řešitelný (staveniště se budou nacházet v osamocené poloze, převážně ve volné krajině, bez úzkého styku s obytnou zástavbou). Místa užšího styku s chráněným prostorem budou následně řešena příslušnými organizačními opatřeními. Dopravní trasy budou řešeny po hlavních komunikacích a v pásu záměru, bez intenzivního dotčení chráněného prostoru staveb.

Pro vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci byla zpracována akustická studie, která je přílohou č. 2 dokumentace. Základním dopravním efektem záměru je vymístění tranzitní dopravy ze stávajících silnic, procházejících centrální částí městyse Ledenice, na nově vybudovanou obchvatovou trasu. Tím zároveň dojde ke zlepšení dopravně-hlukové situace v centrální části městyse.

Vlastní řešení záměru je takové, aby bez výjimky zajistilo dodržení hygienických limitů hluku ve svém okolí, tedy v nejbližším resp. potenciálně nejvíce dotčeném chráněném venkovním prostoru staveb nebo chráněném venkovním prostoru. Toho je docíleno primárně urbanistickými prostředky, tj. umístěním trasy silnice mimo úzký kontakt s obytnými oblastmi.

Rozsah přeslimitních hlukových vlivů nepřekročí (při uplatnění všech konzervativních předpokladů) vzdálenost 40 metrů oboustranně od osy silnice (resp. ramen křižovatek). Protože nejbližší, resp. potenciálně nejvíce dotčený, chráněný venkovní prostor nebo chráněný venkovní prostor staveb se nachází ve vzdálenosti 120 metrů a více, limitní hladiny hluku pro chráněný venkovní prostor i pro chráněný venkovní prostor staveb budou spolehlivě dodrženy bez dalších dodatečných opatření podél celé trasy obchvatu, a to v jakékoli jeho variantě. Hluková problematika tedy není pro možnost realizace záměru, resp. volbu varianty, omezující.

Potenciální vibrace v důsledku provozu vozidel jsou utlumeny v podloží na zanedbatelné hodnoty již v bezprostředním okolí jejich vzniku. Jejich negativní vliv na životní prostředí, stavby a obyvatelstvo je proto vyloučen.

Případné vibrace, způsobené stavebními mechanismy (zejména vibračními válci), ovlivní pouze bezprostřední okolí prováděných prací (do vzdálenosti nejvýše několika metrů), bez vlivu na stavby, resp. obyvatelstvo. V průběhu výstavby nebudou prováděny trhací práce za použití výbušnin.

Vlivy záření a ostatních fyzikálních a biologických faktorů jsou vyloučeny. Trasa záměru nebude osvětlena.

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením vlivů na hlukovou studii s ohledem na výsledky akustické studie souhlasí. Posouzení zpracovatele posudku je uvedeno na str. 18 a 19 posudku.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vliv na charakter odvodnění oblasti v průběhu výstavby je nevýznamný. Množství srážkových vod (změna charakteru odvodnění) bude s postupem výstavby narůstat, až dosáhne objemů obdobných jako ve fázi provozu. Na rozdíl od období provozu však není předpokládáno její znečištění (zejména solemi při zimní údržbě). Riziko kvalitativního ovlivnění se nevyvíjí běžným rizikům při jakémkoliv výstavbě. V prostoru ochranného pásma vodního zdroje pro zásobování města České Budějovice (vodní zdroj Vidov) nebude těleso komunikace umístěno v zářezu, svrchní část geologického profilu zůstane zachována, při zemních pracích nedojde k dosažení hladiny podzemní vody.

Pro fázi přípravy stavby bude vypracován havarijní plán, který předepsanými a zavedenými postupy minimalizuje vznik, popř. dosah možných drobných havárií a stanoví následná opatření.

Vlivy na záplavová území lze s ohledem na jejich absenci v území označit za nepravděpodobné. Možné ovlivnění nelze však vyloučit při rychlém nástupu povodňové vlny (tzv. bleskové povodně) na dotčených vodních tocích. Pro tyto případy bude vypracován podrobný povodňový plán, který stanoví, že v blízkosti vodních toků nebude umístováno zařízení staveniště ani deponie zeminy (omezení rizika vyplavování do toku).

Z hlediska odtokových poměrů dojde realizací stavby ke změně poměru povrchu zpevněných a nezpevněných ploch na lokalitě. Změnu odvodnění území lze, s ohledem na celkově nízký objem odtoku, považovat v případě obou variant za málo významný dopad, část srážek se odpaří či zasákne.

V důsledku realizace záměru v obou variantách nedojde ke změně v rozsahu hydrologických povodí nebo k převodu vody z jednoho povodí do jiného.

Výstavbou a provozem záměru nebudou produkovány žádné splaškové nebo technologické odpadní vody.

Běžná kvalita vod z povrchu komunikace odpovídá kvalitě srážkových vod, v zanedbatelné míře (ředění, přirozená degradace) může dojít k navýšení obsahu ropných látek v důsledku splachů případných úkapů z povrchu komunikace. V zimním období bývá příčinou změny kvality vod z komunikací chemická údržba silnic (navýšení koncentrací chloridů Cl⁻). Realizací záměru dojde ke zvýšení objemu transportu soli z chemické údržby z území do povrchového toku oproti stávajícímu stavu. Tato skutečnost je ovšem průvodním jevem provozu každé silnice a musí být řešena hospodárným využitím a kvalitou posypového materiálu.

V dotčeném území je vymezen jeden vodní útvar povrchových vod v kategorii řeka s přirozeným hydromorfologickým charakterem (Spolský potok). Posuzovaný vodní útvar v souhrnu jeho chemického stavu

a ekologického stavu/potenciálu je nevyhovující. Záměr nemá potenciál ovlivnit dlouhodobý ekologický nebo chemický stav vymezeného vodního útvaru povrchových vod.

Na trase záměru není vymezeno záplavové území, záměr neovlivní s ohledem na jejich absenci v území vodní zdroje povrchových vod.

Vliv na kvalitu podzemní vody a hydrogeologické poměry lze označit jako nevýznamný, hydrogeologické charakteristiky nebudou narušeny.

Významnější riziko pro znečištění podzemních vod mohou představovat dopravní nehody, při nichž by mohlo dojít k úniku nebezpečných látek do půdního a horninového prostředí. Míra tohoto rizika však nepřekračuje riziko stávající a zlepšením transportních podmínek (kvality dopravní cesty) je naopak snižováno.

Potenciální ovlivnění kvality podzemních vod během provozu na projektované komunikaci představují standardní úkapy provozních kapalin z projíždějících vozidel, ořez pneumatik apod., v největší míře pak případný splach z vozovek po chemickém ošetřování v zimním období. Jedná se o běžný vliv.

Havárie a únik nebezpečných látek do horninového prostředí a podzemní vody během provozu představuje běžné riziko na všech silničních komunikacích. Případnou havárii by řešily složky integrovaného záchranného systému včetně případných sanačních opatření.

Hodnocený záměr se nachází uvnitř jednoho útvaru podzemních vod (24100 Třeboňská pánev - jižní část). Ve sledovaných charakteristikách (hydrogeologické poměry, vliv na režim podzemní vody, vliv na kvalitu podzemní vody) byl vliv shledán jako akceptovatelný (lokální), případně nevýznamný. Stávající kvantitativní stav útvaru je vyhovující, chemický pak nevyhovující. Je evidován stoupající trend znečišťujících látek (hliník). Jedná se o látku, jejíž potenciál nebude záměrem zvyšován.

Trasa obchvatu zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje pro vodovod České Budějovice, které slouží jako doplňující zdroj pro úpravnu vody Plav. Zásobování je prováděno stávajícími vrtvy Vi-5 a Vi-6, které jsou vystrojeny pro odběr podzemní vody z hloubek větších než 30,0 m p.t. a od prostoru uvažovaného záměru jsou vzdáleny více než 8 km. Kvalitativní ochrana zdrojových kolektorů, tj. tektonicky porušených křídových sedimentů českobudějovické pánve, je dobře zajištěna nepropustnými jílovými sedimenty vyskytujícími se ve svrchní části svrchnokřídového souvrství. Ochranné pásmo je vymezeno v prostoru okružní křižovatky v km 0,0. Zde dochází ke střetu v případě varianty A i B, koridor varianty A je následně veden cca 400 m podél vnějšího okraje tohoto ochranného pásma. Jedná se o nevýznamný zásah v okrajové části ochranného pásma, případná rizika pro vodní zdroj vyplývající z dopravy jsou již součástí stávajícího stavu a realizací záměru nebudou navýšena. Srážkové vody z tělesa komunikace budou odvedeny mimo prostor ochranného pásma.

Vodní zdroj pro vodovod Ledenice nebude realizací záměru ovlivněn.

Zpracovatel posudku k této části dokumentace uvedl, že neobsahuje transparentní vyhodnocení vlivů na vody, a to vzhledem k tomu, že v části B.III.2. dokumentace nejsou uvedeny údaje o znečištění vod ze srážek odváděných z komunikace do povrchových vod - příslušných vodních toků, resp. zasakovaných do podloží /viz požadavek k zasakování vod ze srážek vyplývající z § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů/. V rámci další přípravy záměru proto doporučil precizovat nakládání s vodami ze srážek z komunikace, a to zejména s ohledem na omezení potenciálního znečištění povrchových vod). Posouzení zpracovatele posudku je uvedeno na str. 22 a 23 posudku.

Vlivy na půdu

Trasa obchvatu je v obou variantách vedena prakticky výhradně po pozemcích podléhajících ochraně zemědělského půdního fondu a vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v rozsahu cca 7,4 ha (varianta A) a 7,05 ha (varianta B) a zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa v rozsahu 0,44 ha (shodný pro obě varianty). Půdy v trase obchvatu jsou řazeny mezi půdy s nadprůměrnou až průměrnou produkční schopností, podléhající II. a III. třídě ochrany. Z hlediska záboru půdy je vliv klasifikován jako podmíněčně negativní. V obou variantách dochází k záboru bonitně cenných půd (v daném klimatickém regionu). Varianta A vykazuje poněkud větší vlivy na zábor půdy zemědělské půdy z pohledu kvantitativního než varianta B, kvalita dotčených půd je v obou variantách srovnatelná.

Mechanickým zásahem do přirozeného půdního horizontu nelze vyloučit změnu fyzikálních vlastností půd narušením půdního profilu, částečným převrstvením, případně utužením při zemních pracích (pojezdy techniky). Tyto změny však nejsou zásadní a trvalé, obvykle se projevují krátkodobě a lokálně (v závislosti na kvalitě půdy) a z hlediska dlouhodobého hospodaření nemají význam. Minimalizovat tyto dopady lze dodržením základních zásad pro provádění výkopových prací, k nimž patří řádné provedení skřívky, zabezpečení deponií proti druhotné kontaminaci a erozi.

Bude zajištěna přístupnost zemědělských pozemků, přeložky místních komunikací a polních cest, které jsou tělesem silnice přerušeny, budou nahrazeny. Nevyužívané plochy původních komunikací budou rekultivovány a navráceny do zemědělského půdního fondu. Kvalita půdy a její produkční schopnosti na pozemcích, ležících mimo plochy využívané při výstavbě komunikace, nebudou záměrem ovlivněny.

Navržená komunikace prochází územím, které má mírně zvlněný charakter. Zajištění stability tělesa komunikace bude řešeno použitím vhodného materiálu a ověřením stability výpočtem. Projevy vodní eroze na svazích tělesa a na deponiích zemin budou omezeny využitím propustných zemin, úpravou sklonu svahů a vegetačními úpravami. V průběhu výstavby a za provozu není předpoklad ohrožení její stability.

Půda v blízkém okolí komunikace bude při jejím provozu zatěžována látkami, které jsou produktem spalování pohonných hmot a látkami používanými k chemickému posypu. Tyto látky se kumulují ve svrchním půdním horizontu a jejich obsah se vzdáleností od komunikace rychle klesá (řádově v jednotkách metrů). Jedná se však o obecný vliv všech silničních komunikací na okolní půdu a nejsou tedy jen specifikem posuzovaného záměru. Možný nepříznivý dopad na půdy vlivem používání posypových materiálů je možné omezit snížením používaného množství solí (správná volba doby a intervalů použití) a způsobem aplikace (zvlhčená sůl), případně inertních materiálů.

Zpracovatel posudku nemá k tomuto hodnocení zásadní připomínky, jeho posouzení je uvedeno na str. 24 posudku.

Vlivy na přírodní zdroje, jiné ekologické vlivy

V blízkosti počátku obou variant obchvatu v km 0,0 jsou cca 250 m východně vymezeny hranice dobývacího prostoru a chráněného ložiskového území (CHLÚ) ložiska diatomitů a jílu Ledenice I. Jedná se o ložisko v těžbě. Trasa záměru v obou hodnocených variantách prochází území ložiska jílu Slavošovice s vyhlášeným CHLÚ (cca km 3,9 - varianta A, resp. cca km 3,5 - varianta B). Surovina není dosud těžena. Jiné přírodní zdroje nebudou záměrem dotčeny. Nebudou poškozeny evidované geologické ani paleontologické památky. Vzhledem k charakteru stavby není nutné uvažovat s její ochranou proti pronikání radonu z podloží. Zásahy do horninového prostředí budou v případě varianty realizace stavby v plném rozsahu výrazně vyšší bez významných rozdílů v celkovém dopadu stavby na horninové prostředí.

Záměr neprochází žádnou geologicky významnou oblastí, nebudou poškozeny evidované geologické ani paleontologické památky.

Stavba předpokládá terénní úpravy v lokálním rozsahu (zejména hloubení zářezů a budování náspů), nebudou hloubeny podzemní prostory. Místně tak dojde k zásahu do přirozeného vrstevního sledu bez významných pozitivních nebo negativních dopadů. Vliv na horninové prostředí není řazen mezi limitující faktory.

V dotčeném území a v jeho širším okolí nejsou Geofondem ČR registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Záměr neprochází žádnou evidovanou plochou staré ekologické zátěže. Zjištěná důlní díla nejsou v prostorovém kontaktu s trasou navrženého obchvatu. Záměr nemá vliv na poddolovaná území.

Zpracovatel posudku nemá k tomuto hodnocení zásadní připomínky. Jeho posouzení je uvedeno na str. 25 a 29 posudku.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Pro vyhodnocení vlivů na přírodu bylo zpracováno hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody, které je přílohou č. 4 dokumentace, dále rámcová migrační studie, která je přílohou č. 5 dokumentace, a vyjádření projektanta územního systému ekologické stability k zásahu do prvků územního systému ekologické stability, které je přílohou č. 6 dokumentace.

Vyhodnocením vlivu záměru na kritéria stavu biologické rozmanitosti bylo zjištěno, že diverzita druhů a stanovišť, případně rozmanitost předmětů ochrany zvláště chráněných území, nebude ovlivněna. Podmínečně negativně se může projevit reprodukční kapacita ekosystémů (křížení přirozených biokoridorů jako jsou lesní celky, údolní nivy a vodní toky se silnicí přináší omezení v transportu látek, jedinců a informací) a funkční vazba ekosystémů (fragmentace biotopů).

Z pohledu biotické složky se jako relativně méně konfliktní jeví varianta A. Větší negativní vliv varianty B spočívá v zásahu do prostoru interakčního prvku jihozápadně od Ledenic). Při celkovém (kvalitativním) porovnání vlivů však nebyly u jednotlivých variant identifikovány podstatné rozdíly (u žádné nebyl klasifikován významně negativní vliv) a obě varianty byly shledány z hlediska bioty přijatelné. Hlavním (podmiňujícím) faktorem pro stanovení míry vlivů se jeví migrační propustnost územím. Tento faktor je pro variantu A i B shodný.

Zvláště chráněná území a lokality Natura 2000 nebudou realizací záměru dotčeny, záměr nebude mít vliv na přírodní parky.

Registrované významné krajinné prvky nebudou, vzhledem ke své absenci v území, realizací záměru dotčeny. Zásah do prostoru nivy a toku Spolského potoka a jeho přítoků se projeví přímým záborem biotopu údolní nivy, vodního toku či lesa. Z pohledu funkčnosti je nutno zachovat migrační propustnost podél liniových významných krajinných prvků (potoky a údolní nivy) a při průchodu trasy lesem. V dokumentaci jsou doporučena zmírňující opatření.

Na trase záměru byla zjištěna nelesní zeleň jak antropogenního, tak přírodního původu. Nebyly zjištěny dřeviny výjimečné dendrologické hodnoty. Za vykácenou zeleň bude provedena adekvátní náhradní výsadba. Památné stromy nebudou realizací záměru dotčeny.

Záměrem budou ovlivněny prvky územního systému ekologické stability lokální úrovně. Nejvíce bude záměrem ovlivněn lokální biokoridor Pod Vápenicí (LBK 0251), resp. jeho funkce bude výstavbou významně narušena (z pohledu metodiky se jedná o limitující přerušování, které bude mít za následek jeho zneprostování). Přerušování/narušení ostatních dotčených koridorů/interakčních prvků je únosné a metodicky akceptovatelné.

Ve sledovaném území bylo determinováno celkem 221 druhů cévnatých rostlin na 3 botanických lokalitách. V území byl nalezen pouze 1 druh uvedený v Červeném seznamu (Grulich 2012). Jedná se o jedli bělokorou (*Abies alba*), zjištěnou na lokalitách B2 a B3, která je uvedena v kategorii CIVa (druhy vyžadující pozornost). Výstavbou bude dotčeno maximálně několik desítek semenáčků nebo stromků do výšky cca 1 m. Místní populace nebude záměrem ovlivněna. V území nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin. V dokumentaci jsou doporučena zmírňující opatření.

Vertebratologickým průzkumem byl zjištěn výskyt 81 druhů obratlovců, 7 druhů obojživelníků, 3 druhy plazů, 48 druhů ptáků a 24 druhů savců. Část druhů se v území vyskytuje přechodně (např. ptáci na tahu, netopýři). Průzkum prokázal výskyt zvláště chráněných živočichů, z nichž 11 patří mezi silně ohrožené a 11 mezi ohrožené. Pro omezení definovaných vlivů byla doporučena zmírňující opatření.

Vlivy v průběhu výstavby v oblasti bioty představují především práce spojené s kácením dřevin a terénními pracemi. Tento vliv je možné prostřednictvím termínových omezení, resp. správně nastaveným harmonogramem pro zahájení prací, snížit na minimum.

Zpracovatel posudku k tomuto posouzení uvádí: „Vzhledem k umístění záměru je třeba na základě údajů soustředěných v dokumentaci (včetně příslušných příloh dokumentace) konstatovat, že vlivy na přírodu se v průběhu trasy posuzovaného záměru odlišují. Zatímco vlivy v prvním úseku trasy (propojení silnice II/157 a II/157, které bylo řešeno ve variantách A a B), jsou při realizaci opatření k ochraně přírody celkově přijatelné, vlivy ve druhém úseku trasy (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně), jsou významnější, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku - trasa nevhodně zasahuje do lesního komplexu v okolí rybníka Kačerovec a do jeho hráze, tj. významných krajinných prvků.

Na základě provedeného posouzení, a to i s ohledem na vyjádření obdržena k dokumentaci, která se týkala zájmů ochrany přírody, se proto doporučuje vydat souhlasné závazné stanovisko pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B, resp. pro I. etapu výstavby trasy záměru s tím, že druhý úsek trasy záměru (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613), resp. II. etapa výstavby trasy záměru, bude předmětem nového řešení trasy v zájmu ochrany přírody, které bude jako nový záměr předloženo k posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb.

Pokud se jedná o první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B, jako zásadní se jeví dořešení situace ve vztahu k LBK 0251 (lokální biokoridor Pod Vápenicí), kde je v místě křížení (km 0,0) umístěna kruhová křižovatka. Na jedné straně se sice lze ztotožnit s obsahem vyjádření obdržena k dokumentaci, která komentují střet záměru s tímto lokálním biokoridorem, a to i ve vztahu k jeho současné nefunkčnosti, na straně druhé je však možno přisvědčit i hodnocení v dokumentaci v tom smyslu, že vedení tohoto lokálního biokoridoru zakotveného i v příslušné územní plánovací dokumentaci není optimální, neboť koridor prochází v zájmovém území stávající křižovatkou silnic II/155 a II/157 a je vmezeřen mezi stávající plochu výroby a skladování (plocha VS) a zastavitelné území Z64 (VS-4 způsob využití plochy - výroba a skladování). Doporučuje se proto, aby v rámci další přípravy záměru, resp. prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157), byl střet záměru s tímto lokálním biokoridorem dořešen, a to aktualizací plánu územního systému ekologické stability, který optimálněji vymezí novou trasu tohoto lokálního biokoridoru, s následnou změnou územně plánovací dokumentace – územního plánu Ledenice.“

Posouzení zpracovatele posudku je uvedeno na str. 26 a 27 posudku.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Záměr nebude představovat významněji rušivý zásah do stávajícího krajinného rázu. Stavba svým charakterem nijak nezasáhne do charakteristických horizontů v hodnoceném území, nesníží význam přírodních i kulturních dominant a významněji nenaruší estetické hodnoty, harmonické měřítko a vztahy v krajině. Vegetační úpravy napomohou k zapojení objektu do okolního prostředí. Celkové vlivy na zákonná kritéria krajinného rázu jsou v obou variantách víceméně srovnatelné, přičemž přemostění v rámci varianty B je poněkud více vizuálně exponované.

Záměr je z hlediska zásahů do stávajícího krajinného rázu hodnoceného území vyhodnocen jako akceptovatelný a vliv stavby na krajinný ráz jako únosný, přičemž jako mírně příznivější je vyhodnocen záměr ve variantě A. Rozdíl mezi oběma variantami obchvatu však není z pohledu celkových vlivů na krajinný ráz významný.

Zpracovatel posudku nemá k tomuto hodnocení zásadní připomínky. Jeho posouzení je uvedeno na str. 27 a 28 posudku.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Trasa není v obou variantách ve střetu s obytnými, veřejnými nebo komerčními budovami (problematika majetkoprávního vypořádání s majiteli dotčených pozemků je řešena mimo proces posuzování vlivů na životní prostředí). Na pozemcích dotčených záměrem se nenachází žádné kulturní památky podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Nemovitě architektonické či historické památky nebudou záměrem ovlivněny.

Možnost archeologického nálezu v průběhu zemních prací při výstavbě záměru není jednoznačně vyloučena, prostor je územím archeologického zájmu.

Zpracovatel posudku nemá k tomuto hodnocení zásadní připomínky, jeho posouzení je uvedeno na str. 28 posudku.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru v na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Zpracovatel posudku se s uvedenými závěry ztotožňuje, jeho posouzení je uvedeno na str. 32 posudku.

V návaznosti na výše uvedené se krajský úřad ztotožnil s názorem posudkáře, že návrh trasy ve variantě A i B prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní vodu, ovzduší, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek, kulturní dědictví a hlukovou situaci.

Dále se ztotožnil s tím, že v úseku km 0,0 – 2,22 (varianta A) a km 0,0 – 1,8 (varianta B) sice ovlivní biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), půdu a krajinu, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona přijatelným způsobem. Vlivy záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do nevýznamného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

V úseku, který je pro obě varianty víceméně společný, tj. pro variantu A od km cca 2,2 km a pro variantu B od km cca 1,8, vlivy na přírodu významně kolidují se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku (trasa nevhodně zasahuje do lesního komplexu v okolí rybníka Kačerovec a do jeho hráze, tj. významných krajinných prvků). S tímto krajský úřad také souhlasí, nicméně vydává oproti návrhu posudkáře nesouhlasné závazné stanovisko. Důvodem je to, že záměr byl předložen jako celek ve 2 variantách a protože z vyhodnocení všech vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vyplynulo, že společná část trasy obou variant výrazně koliduje se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku. Z toho vyplývá, že nelze vydat souhlasné závazné stanovisko ani k jedné z navržených variant, neboť tím, že byly předloženy jako celek, tj. varianta A a varianta B, nelze vydat souhlasné závazné stanovisko jen pro jejich část.

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

Záměr vybudování obchvatu městyse Ledenice přeložením silnice II/157 a navazujících úseků silnic III/14611 a III/14613 mimo stávající trasy vedené centrem městyse je řešen ve 2 variantách trasy - varianta A a B. Tyto varianty se liší v úvodní části navrženého obchvatu, tj. po napojení na stávající silnici II/157 ve směru na České Budějovice. Druhá část obchvatu je u obou variant vedena víceméně stejnou trasou. Délka obchvatu činí cca 4,8 km (varianta A), resp. 4,3 km (varianta B).

Dle zpracovatele posudku i krajského úřadu je technické řešení záměru v dokumentaci, s ohledem na jeho charakter a danou etapu přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dostačujícím způsobem popsáno a při respektování opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona odpovídá dosaženému stupni poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí.

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

Záměr je posuzován ve 2 variantách – A a B. Při komplexním posouzení první části obou variant A a B obchvatu silnice II/157 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že

posuzované varianty A a B jsou prakticky rovnocenné. Druhá část obchvatu (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613) byla řešena invariantně. Vzhledem k tomu, že vlivy na přírodu ve druhém úseku trasy významně kolidují se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku (trasa nevhodně zasahuje do lesního komplexu v okolí rybníka Kačerovec a do jeho hráze, tj. významných krajinných prvků), nelze stanovit pořadí variant. Z hlediska významné kolize se zájmy ochrany přírody a krajiny jsou obě varianty jako celek nepřijatelné, a proto je k nim vydáno nesouhlasné závazné stanovisko.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci vlivů záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí bylo ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona, která uplynula dne 14. 9. 2019, doručeno Krajskému úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, celkem 7 písemných vyjádření (AOPK České republiky, Regionální pracoviště jižní Čechy; Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, odd. lesního hospodářství a zemědělství; Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, odd. vodního hospodářství; Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí; Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje; Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, odd. ochrany přírody, ZPF, SEA a CITES; Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát České Budějovice). Vyjádření dotčených územních samosprávných celků ani veřejnosti krajský úřad neobdržel.

Ve vyjádřeních byly vzneseny připomínky zejména z hlediska ochrany přírody a krajiny na zcela nevhodné vedení trasy po hrázi rybníka Kačerovec, tj. ke zcela nevhodnému zásahu záměru do jeho hráze a do okolního lesního komplexu, které jsou významnými krajinnými prvky chráněnými proti poškozování a ničení, a zcela nevhodnému vyhodnocení migrační prostupnosti této lokality. Je namítáno, že se dokumentace nezabývá variantou vedení trasy po zemědělských pozemcích. Dále je poukazováno na zneprůchodnění stávajícího lokálního biokoridoru LBK 0251 Pod Vápenic, který je v km 0,0 protkнут kruhovou křižovatkou.

Písemná vyjádření obdržená k dokumentaci vlivů záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku o vlivech záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí. Úplný text tohoto posudku včetně vypořádání vyjádření k dokumentaci je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru JHC821. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

kraj: Jihočeský kraj

obec: Ledenice

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Zdeněk Klimeš
vedoucí odboru

ROZDĚLOVNÍK

Oznamovatel

- Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice prostřednictvím: JUDr. Andrea Tetourová, Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice *+ dokumentace a posudek*

Dotčené územní samosprávné celky

- Jihočeský kraj, k rukám člena rady pana Pavla Hrocha, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Městys Ledenice, starosta, Náměstí 89, 373 11 Ledenice

Dotčené orgány

- Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí, nám. Přemysla Otakara II. č. 1, 2, 370 92 České Budějovice
- Oblastní inspektorát ČIŽP, U Výstaviště 16, P.O.BOX 32, 370 21 České Budějovice
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, Na Sadech 25, 370 71 České Budějovice
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví – zde
 - oddělení vodního hospodářství
 - oddělení ochrany přírody a krajiny
 - oddělení lesního hospodářství a zemědělství

Zpracovatel oznámení

- INVEK s.r.o., Ing. Petr Mynář, Vinohrady 998/46, Štýřice, 639 00 Brno

Zpracovatel posudku

- Ing. Václav Obluk, Lékořicová 166/13, 104 00 Praha 10 - Křeslice

Na vědomí

- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Horní Vltava, Litvínovická 5, 371 21 České Budějovice
- Jihočeský vodárenský svaz, S. K. Neumanna 292/19, České Budějovice 7
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Regionální pracoviště jižní Čechy, nám. Přemysla Otakara II č. 34, 370 01 České Budějovice

Dále obdrží (*se žádostí o zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dní*)

- Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, prostřednictvím: Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor kancelář ředitele, úsek organizační, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice