

P O S U D E K

o vlivech záměru

„Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“

na životní prostředí

podle 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

Datum zpracování posudku

31. října 2019

Zpracovatel posudku:

Ing. Václav Obluk

Morseova 245

109 00 Praha 10 - Petrovice

Korespondenční adresa:

Lékořicová 166/13

104 00 Praha 10 - Křeslice

telefon 604 825 980

e-mail: vaclav.obluk@volny.cz

Osvědčení odborné způsobilosti:

č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998,
resp. autorizace, aktuálně prodloužená rozhodnutím
Ministerstva životního prostředí č.j.: 40354/ENV/16
ze dne 7. 7. 2016

Prohlášení zpracovatele posudku

Posudek o vlivech záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí (**dále jen „posudek“**) jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 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 č. 100/2001 Sb.“**), jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 vydaného dne 16. 12. 1998 Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. ve smyslu § 24 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., která byla aktuálně prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č.j.: 40354/ENV/16 ze dne 7. 7. 2016.



Ing. Václav Obluk

OBSAH

	strana
ÚVOD	4
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
1. Název záměru	
2. Kapacita (rozsah) záměru	
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	
4. Obchodní firma oznamovatele	
5. IČ oznamovatele	
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	7
1. Úplnost dokumentace	7
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	8
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	37
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	38
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	39
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	39
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	40
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	50
VII. NÁVRH STANOVISKA	58
PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU	74

ÚVOD

Posuzovaný záměr Jihočeského kraje „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ představuje vybudování obchvatu městyse Ledenice přeložením silnice II/157 a navazujících úseků silnic III/14611 a III/14613 mimo stávající trasy vedené centrem městyse Ledenice.

Záměr je řešen ve dvou 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 v obou variantách vedena víceméně stejnou trasou. Délka obchvatu činí cca 4,8 km (varianta A), resp. 4,3 km (varianta B).

Záměr 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 $R_v = 3200$ m,
- nejmenší dovolený vyduť poloměr výškového oblouku $R_u = 1500$ m (doporučený $R_u = 2000$ m).

Šířkové řešení silnice je uvažováno s dvěma jízdními pruhy 2 x 3,00 m, šířka vnějšího vodícího 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.

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru je po roce 2021 a jeho dokončení je po roce 2022.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví spojené s předloženým záměrem jsou předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., jehož součástí je kromě jiného oznámení záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ (**dále jen „oznámení záměru“**), dokumentace vlivů záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí (**dále jen „dokumentace“**) a tento posudek.

Jedním z nezbytných podkladů pro navazující správní řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení záměru, je i závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí (**dále jen „závazné stanovisko“**) podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb.

I. ZÁKLADNÍ 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 dvou 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 v obou variantách vedena víceméně stejnou trasou. Délka obchvatu činí cca 4,8 km (varianta A), resp. 4,3 km (varianta B).

Záměr 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 $R_v = 3200$ m,
- nejmenší dovolený vydatý poloměr výškového oblouku $R_u = 1500$ m (doporučený $R_u = 2000$ m).

Šířkové řešení silnice je uvažováno s dvěma jízdními pruhy 2 x 3,00 m, šířka vnějšího vodícího proužku je 0,25 m, základní šířka nezpevněné krajnice je 0,75 m a v případě osazení svodidel na vysokých násypech a v místech pevných překážek pak 1,50 m.

3. Umístění záměru

kraj: Jihočeský

obec: Ledenice

katastrální území: Ledenice

4. Oznamovatel

Jihočeský kraj

5. IČ oznamovatele

708 90 650

6. Sídlo oznamovatele

U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace je zpracována v členění podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům tohoto zákona.

Pokud jde o obsah dokumentace, je vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v podstatě dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Predikce vlivů záměru na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy předloženého záměru věnována zejména znečištění ovzduší a hlukové situaci a dále pak vlivům na přírodu a krajinu (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici rozptylová a akustická studie a dále pak hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody, rámcová migrační studie, vyjádření projektanta územního systému ekologické stability k zásahu do prvků ÚSES, hodnocení vlivu na krajinný ráz a vizualizace záměru). Adekvátní pozornost byla s ohledem na charakter záměru a danou etapu přípravy záměru věnována i dalším aspektům vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

V dokumentaci jsou i některé dílčí nedostatky, popřípadě drobné nepřesnosti, komentované v příslušných částech tohoto posudku, které však v žádném případě nemohly ovlivnit celkový výsledek hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci.

Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku, které byly vyžádány podle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., neměly vliv na celkový výsledek hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci a sloužily především k vypořádání vyjádření obdržených k dokumentaci a formulování podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

Celkově lze konstatovat, že dokumentace vzhledem k dané etapě přípravy záměru a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v podstatě odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a z hlediska kvality ji lze hodnotit jako standardní.

Záležitosti, které byly předmětem vyjádření obdržených k doplnění dokumentaci a které se týkaly vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejících s posuzovaným záměrem, jsou standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru pro navazující správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou formulovány v rámci návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Poznámka: Náplň příslušných částí dokumentace je komentována v následujících částech tohoto posudku.

Shrnutí posouzení zpracovatele posudku

Dokumentace vzhledem k dané etapě přípravy záměru a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v podstatě odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí a veřejné zdraví je v dané etapě přípravy záměru dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, a ukončit posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Toto konstatování však platí (viz dále uvedené zdůvodnění v rámci posouzení části dokumentace D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost) pro I. etapu výstavby varianty trasy B záměru. V případě II. etapy výstavby varianty trasy B záměru, která významněji koliduje se zájmy ochrany přírody, se doporučuje, aby byla předmětem nového řešení trasy v zájmu ochrany přírody, s tím, že bude jako nový záměr předložena k posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb.

Pokud jde o variantu trasy A záměru, která byla řešena jako celek (tj. bez etapizace výstavby), ve druhé polovině trasy kopíruje variantu trasy B a v této části trasy proto rovněž významně koliduje se zájmy ochrany přírody (stejně jako varianta trasy B). Výše uvedené konstatování proto platí pro výstavbu varianty trasy A pouze v případě, že v rámci další přípravy pro navazující řízení bude výstavba varianty trasy A etapizována obdobně jako varianta trasy B (tj. I. etapa výstavby varianty trasy A propojí silnice II/157 a II/157) s tím, že se opět doporučuje, aby II. etapa výstavby varianty trasy A byla předmětem nového řešení trasy v zájmu ochrany přírody, které bude jako nový záměr předloženo k posouzení podle zákona.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

ČÁST A dokumentace **ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

V této části dokumentace jsou uvedeny údaje týkající se oznamovatele záměru, resp. oprávněného zástupce oznamovatele záměru.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky, upřesňuje se pouze, že oprávněný zástupce oznamovatele záměru Mgr. Andrea Tetourová je vedoucí oddělení pro územní samosprávu a státní správu v dopravě, které je součástí odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Jihočeského kraje.

ČÁST B dokumentace
ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

Kromě příslušných identifikačních údajů týkajících se posuzovaného záměru, možnosti kumulace s jinými záměry a zdůvodnění umístění záměru a popisu zvažovaných variant, je uveden popis technického a technologického řešení záměru, výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být potenciálně vlivy záměru zasaženy, a výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky. Údaje o záměru jsou s ohledem na údaje uvedené v dalších částech dokumentace, včetně přílohové části dokumentace, v podstatě dostačující pro hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

V případě výčtu navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat (viz str. 22 dokumentace), se zpřesňuje, že v případě řízení (územního, stavebního) podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, je podle § 13 odst. 6 citovaného zákona dotčeným správním orgánem příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, tj. v daném případě Magistrát města České Budějovice, stavební úřad (tedy nikoliv Úřad městyse Ledenice, stavební úřad).

Pokud jde o vztah posuzovaného záměru k územně plánovací dokumentaci, ve vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace – Magistrátu města České Budějovice, odboru územního plánování (zn.: OÚP/2019/O-938/Ko-V ze dne 25. 7. 2019) se kromě jiného uvádí, že: „*záměr Západního obchvatu Ledenic silnice II/157, kdy varianta A kopíruje vymezení územní rezervy začínající na jižní straně sídla ze silnice II/157 a končí na silnici III/14613 směrem na Slavošovice a varianta B s trasou částečně vyběhající z tohoto koridoru, je v nesouladu s ÚP Ledenice. Dokud nebude pořízena změna ÚP Ledenice reagující na stavební záměr Západního obchvatu Ledenic silnice II/157 není možné umístění předmětné stavby v daném území.*“. V této souvislosti se však uvádí, že pokud jde obecně o vztah záměru k územně plánovací dokumentaci, resp. o soulad s územně plánovací dokumentací, je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru jsou vydávána až na základě příslušných navazujících správních řízení k povolení záměru, v rámci kterých bude kromě jiných hledisek posuzován i soulad s příslušnou územně plánovací dokumentací. Z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví totiž nemůže samotný soulad či nesoulad záměru s příslušnou územně plánovací dokumentací ovlivnit velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které se v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vyhodnocují. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona

č. 100/2001 Sb. použit při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (tj. nikoliv z hlediska územně plánovací dokumentace).

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Realizace záměru si vyžádá trvalý zábor zemědělského půdního fondu (kategorie orná půda) ve výši 7,4 ha a trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa ve výši 0,44 ha ve variantě A. Varianta B nárokuje trvalý zábor zemědělského půdního fondu ve výši 7,05 ha a 0,44 ha pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Dočasný zábor cca 0,5 ha se předpokládá pouze pro zařízení staveniště, jehož umístění však není doposud stanoveno. Přednostně se předpokládá zábor ostatních funkčních ploch, zemědělská půda bude využívána pouze v nezbytně nutné míře. Pohyb techniky po stavbě se předpokládá v rozsahu trvalého záboru.

B.II.2. Voda

Provoz

Záměr nevyžaduje odběr technologické ani pitné vody, případná potřeba požární vody bude pokryta mobilními zdroji.

Výstavba

Pitná voda bude spotřebovávána při zabezpečování osobní hygieny stavebních dělníků - relativně malá množství - v řádu jednotek m³ denně. Pro pitné účely se předpokládá dovoz balené vody.

Užitková voda bude na stavenišťe dovážena v cisternách, případně budou využity existující rozvody (spotřeba nespecifikována, běžná).

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

Provoz

Záměr neklade nároky na spotřebu surovinových či jiných přírodních zdrojů.

Výstavba

Stavební a konstrukční materiály (budou využity stávající zdroje či ložiska v rámci jejich povolené kapacity, nejsou vyvolány požadavky na otvírku nových zdrojů či ložisek).

B.II.4. Energetické zdroje

Provoz

Záměr nevyžaduje odběr elektrické energie, zemního plynu ani ostatních zdrojů.

Výstavba

Energetické potřeby výstavby (nevýznamné) budou pokryty lokálními zdroji resp. napojením na veřejnou infrastrukturu.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Provoz

Ve smyslu vstupu záměru bez nároků na biologickou rozmanitost (popis stavu dotčeného území z hlediska biologické rozmanitosti je proveden v kapitole C.II.7. Biologická rozmanitost, vlivy záměru na biologickou rozmanitost jsou hodnoceny v kapitole D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost.

Výstavba

Výstavba záměru neklade nároky na vstupy biologické rozmanitosti.

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dopravní infrastruktura

Provoz

Záměr sám o sobě nevnaší do dotčeného území novou významnou dopravní zátěž, ale převezme dopravní zatížení stávajících komunikací (údaje o intenzitách dopravy v dotčeném

území s realizací záměru jsou uvedeny v kapitole D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu).

Záměr nevyvolává bezprostřední nároky na realizaci dalších komunikačních staveb, vazba záměru na komunikační síť dotčeného území je v úplnosti řešena projektovým řešením záměru.

Výstavba

Stavební doprava bude variabilní v závislosti na prováděných pracích a bude se pohybovat v řádu nejvýše několika desítek nákladních vozidel za den.

Záměr bude v obou variantách budován mimo stávající silnice, nevznikají významné nároky na dlouhodobé uzavírky stávajících komunikací a z toho vyplývající objízdné trasy.

Ostatní infrastruktura

Záměr neklade nároky na ostatní infrastrukturu. Jednotlivé sítě, dotčené výstavbou, budou uvedeny do původního stavu resp. do stavu vyžadovaného jejich správci.

Posouzení zpracovatele posudku

Údaje uvedené v této části dokumentace jsou s ohledem na danou etapu přípravy záměru v zásadě dostačující pro vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a vystihují podstatu rozhodujících vstupů spojených s posuzovaným záměrem. S ohledem na charakter záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že z hlediska údajů o vstupech mají pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zásadní význam zejména údaje o odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, údaje o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa a dále údaje o intenzitě dopravy na příslušných úsecích pozemních komunikací.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší, voda, půda a půdní podloží

Provoz

Ovzduší

Záměr nemění oproti pozadovému stavu počet vozidel pohybujících se po komunikační síti, nabízí však pro jejich pohyb alternativní trasy. Tím nedochází ani k významné změně emitovaných škodlivin. Emise je kvantifikována v rozptylové studii (příloha 3 dokumentace).

Voda

Výstupy srážkových resp. odpadních vod jsou uvedeny níže v kapitole B.III.2. Odpadní vody.

Půda a půdní podloží

Záměr neprodukuje žádné přímé výstupy do půdy a půdního podloží.

Výstavba

Bude docházet k časově omezené emisi tuhých znečišťujících látek vyvolané terénními a stavebními pracemi. Emitované množství není specifikováno (bude velmi proměnné v závislosti na aktuálně prováděných pracích a klimatických podmínkách), jsou navržena všeobecná opatření pro omezení emise.

Doprava stavebních materiálů a provoz stavebních strojů bude zdrojem emisí ze spalovacích motorů.

Celkový objem emisí a doba provozu zdroje (omezená doba výstavby) nebude z hlediska celkového vlivu významná.

Posouzení zpracovatele posudku

Vzhledem k názvu této části dokumentace (ve vztahu k netransparentnímu názvu části B.III.1. dokumentace v příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.) se nejprve uvádí, že v této části dokumentace (s ohledem na nadřazený název části dokumentace B.III. Údaje o výstupech) jsou správně uvedeny údaje o výstupech, tj. údaje o emisích znečišťujících látek do ovzduší, neboť údaje o znečištění ovzduší jsou předmětem příslušné části D.I. dokumentace. Z netransparentního názvu části B.III.1. dokumentace v příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. pak vyplývá i text v části „Voda“ a „Půda a půdní podloží“ (viz str. 25 dokumentace), který zde ovšem věcně nepaří (text v případě „Voda“ věcně náleží do části B.III.2. dokumentace, resp. do příslušné části D.I. dokumentace, text v případě „Půda a půdní prostředí“ věcně náleží do příslušné části D.I. dokumentace).

K emisním charakteristikám, které vychází z rozptylové studie (viz příloha 3 dokumentace), nejsou vzhledem k charakteru záměru zásadní připomínky. Emise sledovaných znečišťujících látek z dopravy byly stanoveny na základě oficiálních emisních faktorů podle programu MEFA-13 (program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla), v případě resuspenze podle Metodiky pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy (CENEST 12/2017).

Pokud jde o etapu výstavby, je ve vztahu k charakteru záměru zásadním aspektem znečištění ovzduší tuhými znečišťujícími látkami, resp. částicemi frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, v rámci prašnosti. K problematice prašnosti je však třeba obecně uvést, že vyčíslení emisí tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, je značně obtížné a bilanční metody (i následné výpočetní metody znečištění ovzduší) jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha), čištěním vozidel a popřípadě komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení prašnosti.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

B.III.2. Odpadní vody

Provoz

Za srážkové odpadní vody se považují vody, které budou odvedeny ze zpevněného povrchu komunikace a přilehlých svahů a násypů.

Teoretický výpočet produkce srážkových vod je u obou variant prakticky shodný, v případě varianty B však bude reálná produkce nižší o cca 9 %, tj. cca 12 300 m³/rok, oproti množství 13 500 m³/rok ve variantě A. Lze předpokládat, že část srážek se odpaří či zasákne.

Odvodnění vozovky bude řešeno příčnými a podélnými sklony. Srážková voda bude odváděna do podélných příkopů, zaústěných do nejbližších vhodných křižujících vodotečí,

jejichž recipientem je Spolský potok. Ve variantě A bude nutno v úseku km cca 0,5 - 0,6 odvést vodu do nově vybudovaného svodu/vodoteče, zaústěné do stávajícího protipovodňového zařízení.

Výstavba

V případě splaškové vody se předpokládá využití mobilních WC a sociálních zařízení, vybavených bezodtokými jímkami.

Množství srážkových odpadních vod bude s postupem výstavby narůstat, až dosáhne objemů obdobných jako ve fázi provozu. Na rozdíl od období provozu není předpokládáno její znečištění (zejména solemi při zimní údržbě), takže její jakost nebude změněna.

Technologická voda, použitá pro výrobu betonu, skrápění apod., se buď stane součástí materiálů (záměsová voda), nebo se přirozeně odpaří či zasákne.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace je třeba konstatovat, že zřejmě s ohledem na danou etapu přípravy záměru neobsahuje podrobnější údaje o znečištění vod ze srážek odváděných z komunikace do povrchových vod, 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 se proto doporučuje precizovat nakládání s vodami ze srážek z komunikace, a to zejména s ohledem na omezení potenciálního znečištění povrchových vod.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

B.III.3. Odpady

V této části dokumentace je uveden přehled odpadů vznikajících při provozu (údržbě) a výstavbě.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k dané etapě přípravy záměru a jeho charakteru zásadní připomínky. S ohledem na charakter záměru a možnou produkci odpadů nelze při respektování povinností vyplývajících z obecně závazných právních předpisů na úseku odpadového hospodářství očekávat nestandardní situace s nepříznivým vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.III.4. Ostatní emise a rezidua

Hluk

Provoz

Záměr je řešen tak, aby byly v chráněném venkovním prostoru staveb resp. chráněném venkovním prostoru dodrženy limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích. Aplikovatelný je pouze základní nekorigovaný limit $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB (den/noc). Podrobnější údaje jsou uvedeny v akustické studii (příloha 2 dokumentace).

Výstavba

Záměr je řešen tak, aby v průběhu výstavby byly v chráněném venkovním prostoru staveb resp. chráněném venkovním prostoru dodrženy limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. pro hluk ze stavební činnosti. Podrobnější údaje jsou uvedeny v akustické studii (příloha 2 dokumentace).

Vibrace

Potenciální vibrace vznikající na komunikaci při provozu silniční dopravy jsou utlumeny v podloží na nevýznamné hodnoty již v bezprostředním okolí místa jejich vzniku (do vzdálenosti nejvýše v řádu jednotek metrů od zdroje) a nešíří se do širšího okolí.

Totéž se týká i pro období provádění stavebních prací (stavební doprava a technologie). Trhací práce za použití výbušnin nebudou v průběhu výstavby prováděny.

Záření

Lze uvažovat pouze s běžnými komunikačními prostředky (vysílačky, mobilní telefony) případně defektoskopickými přístroji na principu ionizujícího záření, vždy příslušně atestovanými a bez vlivů na okolí.

Další fyzikální nebo biologické faktory

Trasa záměru nebude osvětlena.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace, která se má prioritně týkat údajů o výstupech (tj. údajů o emisních charakteristikách), nejsou s ohledem na údaje v akustické studii a na charakter záměru (ve vztahu k ev. vibracím, záření a dalším fyzikálním nebo biologickým faktorům) zásadní připomínky.

B.III.5. Doplnující údaje

Výstavba ani provoz záměru nebudou produkovat žádné další významné výstupy do životního prostředí.

Posouzení zpracovatele posudku

Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky s tím, že pokud jde o vlastní komunikaci, jedná se o zásah do krajinného rázu, který je řešen v části dokumentace D.I.8. Vlivy na krajinu . Hodnocení vlivů záměru na krajinu (krajinný ráz) je proto komentováno v dále uvedeném posouzení části dokumentace D.I.8. Vlivy na krajinu.

ČÁST C dokumentace

ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V této části dokumentace je uveden přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území a celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území.

Posouzení zpracovatele posudku

Údaje v této části dokumentace jsou s ohledem na podklady obsažené v přílohové části dokumentace dostačující k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění byla v rámci dokumentace

věnována pozornost všem dostupným environmentálním charakteristikám dotčeného/zájmového území, které by mohly být vlivy posuzovaného záměru potenciálně významně ovlivněny.

Pokud se jedná o hledisko únosného zatížení území, vzhledem k charakteru posuzovaného záměru jsou relevantními kritérii především stav znečištění ovzduší a stav hlukové zátěže v dotčeném/zájmovém území.

V případě hodnocení stavu znečištění ovzduší v dotčeném/zájmovém území (tj. výchozí úroveň imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší) se ve vztahu k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, resp. vyhlášce č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečištění a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vychází z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, které jsou zveřejňovány ČHMÚ a obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let (tyto údaje jsou pro hodnocení úrovně znečištění ovzduší rozhodující). Z hodnot klouzavého průměru ročních koncentrací znečišťujících látek za období let 2013 – 2017, které jsou uvedeny na str. 30 - 31 dokumentace, resp. v rozptylové studii, vyplývá, že v dotčeném/zájmovém území jsou bezpečně dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek, které jsou stanoveny zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Z formálního hlediska, tj. ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, lze tedy považovat zatížení v dotčeném/zájmovém území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší za únosné.

Pokud jde o hodnocení stavu hlukové situace v dotčeném/zájmovém území (tj. výchozí úroveň ekvivalentních hladin akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$), z údajů uvedených v dokumentaci, resp. v akustické studii, je zřejmé, že v dotčeném/zájmovém území nejsou významné zdroje hluku (s výjimkou dopravního hluku na silniční síti, kterou posuzovaný záměr křížuje). Lze proto usuzovat, že v dotčeném/zájmovém území jsou s bezpečnou rezervou dodrženy příslušné hygienické limity hluku stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Z formálního hlediska, tj. ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, lze tedy považovat zatížení v dotčeném/zájmovém území z hlediska výchozí hlukové situace za únosné.

Na základě výše uvedeného lze proto shrnout, že na základě posouzení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném/zájmovém území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší resp. stavu hlukové zátěže) lze zatížení dotčeného/zájmového území považovat za únosné.

ČÁST D dokumentace

KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životního prostředí

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Zdravotní vlivy a rizika

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

Znečištění ovzduší

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 (v důsledku omezení/snížení intenzit dopravy na komunikaci v průtahu obytnými oblastmi) a tím i zdravotnímu přínosu oproti stávajícímu stavu.

Hluk

Limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. jsou spolehlivě dodrženy v obou variantách, které procházejí ve více než dostatečné vzdálenosti od chráněného prostoru. 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.

Rizika

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.

Sociální a ekonomické důsledky

Významné sociální resp. ekonomické důsledky nevznikají.

Počet dotčených obyvatel

Záměr se přeslimitními resp. negativními zdravotně významnými vlivy nebude dotýkat žádných obyvatel.

Vlivy v průběhu výstavby

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

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění zásadní připomínky. Vzhledem k údajům soustředěným v dokumentaci (zejména údajům o znečištění ovzduší v rozptylové studii a údajům o hlukové zátěži v akustické studii) lze s provedeným posouzením zdravotních rizik souhlasit. Posouzení zdravotních rizik odpovídá vlivům záměru na znečištění ovzduší (viz dále uvedený komentář k části dokumentace D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima) a vlivům záměru na hlukovou situaci (viz dále uvedený komentář k části dokumentace D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky).

Realizací posuzovaného záměru dojde k převedení významného podílu tranzitní dopravy procházející městysem Ledenice s pozitivním vlivem na zlepšení kvality ovzduší a hlukové situace vedoucí i k pozitivnímu vlivu na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, včetně zlepšení bezpečnostních parametrů dopravy.

Na základě údajů soustředěných v dokumentaci lze celkově shrnout, že vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví budou přijatelné, resp. pozitivní.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, jsou prakticky rovnocenné (i když v případě varianty A, která je od zástavby v prostoru ulice Mysletínská více vzdálena, jsou vlivy mírně příznivější oproti variantě B a i když v případě varianty B, která je oproti variantě A situována mírně blíže obytné zástavbě, lze usuzovat na nepatrně/neznatelně větší hlukovou zátěž u chráněného venkovního prostoru, resp. chráněného venkovního prostoru staveb). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na kvalitu ovzduší

Pro vyhodnocení vlivů na kvalitu ovzduší byla zpracována rozptylová studie, která je přílohou 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, poněvadž 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 zčásti a/nebo prakticky bez obytné zástavby.

Tento přínos je vyhodnocen u obou variant a z hlediska imisní zátěže centra jsou varianty prakticky totožné. Z hlediska vlivů na obytnou zástavbu v prostoru ulice Mysletínská logicky vychází mírně příznivěji varianta A, která je od zástavby více vzdálena. Rozdíly však jsou nepatrné a s ohledem na stávající imisní zátěž nevýznamné. Přípustné bez výhrad jsou tedy obě varianty.

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.

Vlivy na klima

Vlivy na lokální klima

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.

Vlivy na globální klima

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 emise 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).

Záměr je připravován na dlouhé období provozu, v zásadě pokrývající staletí. Záměr je připraven na očekávaný vývoj klimatu, zejména pokud jde o stanovení množství srážek a jejich rozložení v čase. Odvodňovací zařízení a profily kritické pro převedení velkých vod jsou, resp. budou, navrženy v odpovídající dimenzi, mostní objekty, pod kterými procházejí lokální vodoteče, jsou potom více než dostatečných rozměrů tak, aby nebyly ovlivněny např. nahromaděním ledových bariér. Velké vodoteče s potenciálem vzniku ledových bariér trasou záměru neprocházejí. Záměr dále neprochází rozsáhlejšími lesními celky, které by byly ohroženy vznikem lesních požárů a mohly tak zpětně ovlivnit bezpečnost provozu na silnici. Případný vznik požáru v navazujících plochách bude řešen odpovídajícím zásahem hasičského záchranného sboru. Potenciální "uvěznění" vozidel uvnitř hořícího lesa je v měřítku záměru a výměry dotčených lesních ploch vyloučeno. Záměr tedy představuje robustní řešení, které je odolné vůči potenciální změně klimatu.

Posouzení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru a údaje soustředěné v rozptylové studii nejsou k této části dokumentace z hlediska vlivů na ovzduší zásadní připomínky (v daném případě se jedná o situaci, kdy produkce emisí znečišťujících látek ze stávajících liniových zdrojů znečišťování ovzduší bude z části převedena na posuzovaný obchvat Ledenic).

Pokud jde o etapu výstavby, jak již bylo výše uvedeno, je ve vztahu k charakteru záměru zásadním aspektem (přesto, že jde o časově omezenou etapu) znečišťování ovzduší tuhými znečišťujícími látkami, resp. částicemi frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, v rámci prašnosti. K problematice prašnosti je však třeba obecně uvést, že vyčíslení těchto emisí, je značně obtížné a bilanční metody (i následné výpočetní metody znečištění ovzduší) jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí a tím i imisní situace může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha), čištěním vozidel a popřípadě komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení prašnosti.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o vlivy záměru na klima, resp. zranitelnost záměru vůči změně klimatu, vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění se lze s provedeným hodnocením ztotožnit.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na ovzduší a klima, jsou prakticky rovnocenné (i když v případě varianty A, která je od zástavby v prostoru ulice Mysletínská více vzdálena, jsou vlivy mírně příznivější oproti variantě B). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na ovzduší a klima nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

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

Vlivy hluku

Pro vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci byla zpracována akustická, která je přílohou 2 dokumentace.

Základním dopravním efektem záměru je vymístění tranzitní dopravy ze stávajících silnic, procházejících centrální částí městyse Ledenice, na nově vybudovanou obchvatovou trasu. To vede zároveň 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.

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

Vlivy dalších fyzikálních a biologických charakteristik

Vlivy vibrací

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 resp. 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

Vlivy záření jsou vyloučeny.

Vlivy ostatních fyzikálních resp. biologických faktorů

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

Posouzení zpracovatele posudku

S hodnocením vlivů na hlukovou situaci při provozu na obchvatu Ledenic lze s ohledem na výsledky akustické studie souhlasit.

Zásadní je skutečnost, že realizací posuzovaného záměru dojde ke snížení hlukové zátěže na stávající silniční síti ve vztahu k chráněnému venkovnímu prostoru, resp. chráněnému venkovnímu prostoru staveb a že podél posuzovaného záměru budou bezpečně dodrženy příslušné hygienické limity hluku pro hluk z dopravy stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Pokud jde o etapu výstavby, doporučuje se, aby v rámci plánu organizace výstavby byla navržena organizační protihluková opatření, která povedou k dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Relevantní opatření týkající se hlukové zátěže v etapě výstavby je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o záležitosti týkající se vibrací a ostatních fyzikálních resp. biologických faktorů nejsou k této části dokumentace vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění připomínky.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na hlukovou situaci, jsou prakticky rovnocenné (i když v případě varianty B, která je oproti variantě A situována mírně blíže obytné zástavbě, lze usuzovat na nepatrně/neznamatelně větší hlukovou zátěž u chráněného venkovního prostoru, resp. chráněného venkovního prostoru staveb). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na hlukovou situaci nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

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

Vlivy na povrchové vody

Vlivy na charakter odvodnění území

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.

Vlivy na hydrologické charakteristiky

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

Vlivy na kvalitu povrchových vod

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 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.

Vlivy na vodní útvary povrchových vod

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.

Vlivy na záplavová území

Na trase záměru není vymezeno záplavové území.

Vlivy na vodní zdroje

Záměr nemá potenciál s ohledem na jejich absenci v území ovlivnit vodní zdroje povrchových vod.

Vlivy na podzemní vody

Ovlivnění hydrogeologických charakteristik

Zástavbou území dojde k navýšení rozlohy zpevněných ploch na území a k lokální změně odtokových poměrů, bude v nevýznamném objemu navýšen přímý odtok srážkových vod z komunikace do povrchových toků.

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.

Vlivy na kvalitu podzemní vody

Potenciální ovlivnění kvality podzemních vod během provozu na projektované komunikaci představují standardní úkapy provozních kapalin z projíždějících vozidel, otěr pneumatik atp., 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.

Vlivy na vodní útvary podzemních vod

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, jejichž potenciál nebude záměrem zvyšován.

Vlivy na vodní zdroje

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 vrty 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, kde 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.

Vlivy v průběhu výstavby

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 nevymyká běžným rizikům při jakékoliv výstavbě. V prostoru ochranného pásma 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 havarijný 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 umístěováno zařízení staveniště ani deponie zeminy (omezení rizika vyplavování do toku).

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace je třeba konstatovat, 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 není pozdějších předpisů). V rámci další přípravy záměru se proto doporučuje (jak již bylo výše uvedeno) precizovat nakládání s vodami ze srážek z komunikace, a to zejména s ohledem na omezení potenciálního znečištění povrchových vod).

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody, jsou prakticky rovnocenné (i když v případě varianty A, která je oproti variantě B mírně delší, lze očekávat nepatrně větší množství vod ze srážek odváděných z komunikace). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na povrchové a podzemní vody nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.I.5. Vlivy na půdu

Zábor půdy

Trasa obchvatu je v obou variantách vedena prakticky výhradně po pozemcích podléhajících ochraně zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa, přičemž výrazně převyšují nároky na zábor zemědělského půdního fondu. Záměr vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v rozsahu cca 7,4 ha (varianta A), resp. 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. Do II. třídy ochrany náleží cca 74 % celkového záboru zemědělského půdního fondu, zbytek pak III. třídě ochrany. Ve variantě A převažuje zábor BPEJ 75 001, varianta B je více vedena přes pozemky se stanoveným BPEJ 75 011. Obě BPEJ jsou shodně řazeny do II. třídy ochrany. Pozemky určené k plnění funkcí lesa se na celkovém rozsahu trvalého záboru podílí cca 5,9 %.

Z hlediska záboru půdy je vliv (s ohledem na zábor zemědělské půdy) 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.

Vlivy na kvalitu půdy, zachování půdní úrodnosti

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 skrývky, 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.

Vlivy na stabilitu a erozi půdy

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 území nehrozí výrazné eroze půdy. V průběhu výstavby a provozu nepředpokládáme ohrožení její stability.

Vlivy na znečištění půdy

Půda o blízkém okolí komunikace bude 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. Zároveň nedochází k významné změně intenzity dopravy, projíždějící dotčeným územím. V důsledku výstavby a provozu záměru tedy v tomto ohledu nevzniká žádný dodatečný negativní vliv.

Možný nepříznivý dopad používání rozmrazovacích prostředků na půdy je možné omezit snížením používaného množství solí (správná volba doby a intervalů použití) a způsobem aplikace (zvlhčená sůl), případně inertních materiálů.

Ostatní vlivy

Evidované krajinné prvky v zemědělské krajině nebudou realizací záměru ovlivněny.

Vlivy v průběhu výstavby

Období výstavby bude mít relativně nejvýraznější vliv na půdní prostředí.

Vlivem výstavby dojde k objemové manipulaci s ornici (biologicky aktivní vrstvou) a hlušinou (výkopovou zeminou). Ornice bude vždy snímána v ploše trvalého a dočasného záboru.

Pro výstavbu (pohyb techniky, vlastní stavební práce) budou využity plochy trvalého záboru, pro zařízení staveniště budou přednostně využity ostatní funkční plochy, zemědělská půda bude pro dočasný zábor využívána pouze v nezbytně nutné míře. Ve stadiu výstavby rovněž vzniká potenciální možnost znečištění půd, které může být způsobeno jednak přemístěním kontaminovaných zemin (pokud budou transportovány zeminy z jiných lokalit) resp. únikem rizikových látek z používaných mechanismů. Znečištění půdy přemístěním kontaminovaných zemin bude zamezeno provedením laboratorních rozborů před jejich použitím. Při běžném využívání stavebních strojů, které jsou v dobrém technickém stavu, nedochází k závažnému vnosu cizorodých látek do půd. V případě havárie s následným únikem rizikových látek do půd bude provedeno odtěžení kontaminovaných zemin, jejich dekontaminace nebo uložení na skládku, kde je ukládání takto znečištěných zemin povoleno. Závažnější riziko kontaminace zemin v průběhu výstavby proto nevzniká.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění zásadní připomínky.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na půdu, jsou prakticky rovnocenné (i když v případě varianty A, která je oproti variantě B mírně delší, lze očekávat nepatrně větší odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na půdu nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

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. V další fázi projektové přípravy bude řešena časová souslednost jednotlivých činností v území, případně odepsání části zásob.

Jiné přírodní zdroje nebudou záměrem dotčeny. Nebudou poškozeny evidované geologické ani paleontologické památky.

Vlivy na přírodní zdroje v průběhu výstavby jsou vyloučeny.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění zásadní připomínky.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na přírodní zdroje, jsou rovnocenné. Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na přírodní zdroje nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost

Pro vyhodnocení vlivů na přírodu bylo zpracováno hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody, které je přílohou 4 dokumentace, dále rámcová migrační studie, která je přílohou 5 dokumentace, a vyjádření projektanta územního systému ekologické stability k zásahu do prvků územního systému ekologické stability, které je přílohou 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 jako relativně méně konfliktní se 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 byly shledány z hlediska bioty přijatelné. Hlavním (podmiňujícím) faktorem pro stanovení míry vlivů se jeví migrační prostupnost územím. Tento faktor je pro variantu A i B shodný.

Zvláště chráněná území nebudou realizací záměru dotčena.

Lokality Natura 2000 nebudou realizací záměru dotčeny.

Záměr nebude mít vliv na přírodní parky.

Významné krajinné prvky registrované nebudou, vzhledem ke své absenci v území, realizací záměru dotčeny. Zásah do prostoru nivy a toku Spolského potoka a jeho přítoků se projeví přímým zábořem biotopu údolní nivy, vodního toku či lesa. Z pohledu funkčnosti je zejména významné zachovat migrační prostupnost 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

prerušení, které bude mít za následek jeho zneprostupnění). Prerušení/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 semenáčů 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.

Posouzení zpracovatele posudku

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 Kačerovce a do jeho hráže, tj. významných krajinných prvků).

Na základě provedeného posouzení, a to i s ohledem na vyjádření obdržené 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 obdržených 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.

Relevantní opatření týkající se zájmů ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy), jsou prakticky rovnocenné - bez podstatných rozdílů (i když varianta B je hodnocena ve vztahu k variantě A jako konfliktnější). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

D.I.8. Vlivy na krajinu

Pro vyhodnocení vlivů na krajinu bylo zpracováno hodnocení vlivu na krajinný ráz, které je přílohou 7 dokumentace.

Záměr nebude představovat významněji rušivý zásah do stávajícího krajinného rázu hodnoceného území. Stavba svým charakterem, s absencí vertikálního rozměru, 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, jež jsou součástí záměru, dále 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.

V kontextu s uvedeným shrnutím je záměr obchvatu 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.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění zásadní připomínky. Ve vztahu k ochraně krajiny, resp. krajinného rázu se v rámci další přípravy záměru doporučuje minimalizovat na nezbytně nutnou míru zásahy do dřevin a věnovat v rámci projektu vegetačních úprav náležitou pozornost vegetačním úpravám zaměřeným zejména na pohledově exponované úseky obchvatu. V případě varianty B se doporučuje věnovat náležitou pozornost i architektonickému řešení mostního objektu v cca km 0,95 ke snížení jeho technicistního projevu.

Relevantní opatření týkající se ochrany krajinného rázu jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského

kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na krajinu, jsou prakticky rovnocenné (i když varianta B je hodnocena ve vztahu k variantě A jako poněkud více vizuálně exponovanou). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na krajinu a její ekologické funkce nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví

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. 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.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění zásadní připomínky (problematika majetkoprávních vypořádání je řešena mimo posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v rámci další přípravy záměru v souladu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy).

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví, jsou rovnocenné. Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu

Záměr po realizaci převezme část dopravních vztahů a tím změní dopravní zátěž stávajících silnic. Tento efekt se projeví zejména v centrální části městyse, a to snížením intenzit dopravy.

Prognózovaná intenzita dopravy na obchvatu je konzervativně očekávána v úrovni 3500 vozidel/24 hodin, z toho 500 těžkých (prognóza k roku 2030). Intenzita nezávisí na zvolené variantě trasy obchvatu.

Pokud jde o vlivy na ostatní dopravní infrastrukturu, záměr zachovává veškeré dopravní vazby v území. Záměrem dotčené komunikace (silnice, místní a účelové komunikace resp. polní a lesní cesty) budou upraveny resp. přeloženy. Bude zachována (popř. po úpravě) dopravní obsluha všech pozemků a nemovitostí.

Záměr umožňuje příčný pohyb nemotorové (pěší a cyklistické) dopravy.

Jiné vlivy na infrastrukturu nejsou očekávány. Sítě, dotčené záměrem, budou uvedeny do původního stavu (resp. stavu vyžadovaného jejich správci), nedochází tedy ani k rozvoji, ani k omezení technické infrastruktury území.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění zásadní připomínky.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na dopravní a jinou infrastrukturu, jsou rovnocenné. Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na dopravní a jinou infrastrukturu nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.I.11. Jiné ekologické vlivy

Vlivy na horninové prostředí

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.

Vlivy na svahové nestability

Záměr prochází stabilním územím a je dimenzován na veškeré zatížení ze zemního resp. horninového prostředí. V dotčeném území a v jeho širším okolí nejsou Geofondem ČR registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby.

Vlivy na staré ekologické zátěže

Záměr neprochází žádnou evidovanou plochou staré ekologické zátěže.

Vlivy na poddolovaná území

V dotčeném území je registrován výskyt starých důlních děl a poddolovaných území. Zjištěná důlní díla nejsou v prostorovém kontaktu s trasou navrženého obchvatu. Záměr nemá vliv na poddolovaná území.

Vlivy na geologicky významné lokality

Záměr neprochází žádnou geologicky významnou oblastí. Poškození nebo ztráta paleontologických památek se nepřepokládá.

Jiné charakteristiky životního prostředí

Nejsou specifikovány žádné další charakteristiky, které by mohly být záměrem dotčeny

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění zásadní připomínky.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska jiných sledovaných ekologických vlivů, jsou rovnocenné. Znamená to, že dílčí hledisko jiných sledovaných ekologických vlivů nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí

Záměr nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Vytváří pouze běžně akceptované riziko vzniku

dopravních nehod, přičemž technické řešení silnice v souladu s platnými předpisy v oblasti projektování pozemních komunikací toto riziko minimalizuje.

Rizikem dopravní havárie může být poškození nákladního prostoru vozidla převážejícího nebezpečné a chemické látky se souvisejícím únikem. Při dodržování pravidel dopravy nebezpečných látek (ADR) je riziko havárií spojených s únikem nebezpečných látek nízké. Celkové riziko havárie s významnými dopady do životního prostředí je nižší než v případě nerealizace záměru.

Obdobně tak v průběhu výstavby je při dodržení požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví při práci, zajištění staveniště a stavebních mechanismů proti únikům nebezpečných látek apod., riziko nehod a havárií s nepříznivými environmentálními důsledky minimální.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci zásadní připomínky.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech, jsou rovnocenné. Znamená to, že dílčí hledisko rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru, možnost přeshraničních vlivů

Komplexní charakteristika vlivů záměru

Rozsah vlivů záměru je převážně lokální, daný rozsahem ploch pro umístění záměru a jejich blízkého okolí. Širší rozsah vlivů se může projevit pouze prostřednictvím vlivů vizuálních.

Základním dopravním efektem záměru je převedení významného podílu tranzitní dopravy ze stávajících silnic, procházejících městysem Ledenice, na nově vybudovanou trasu obchvatu. To vede ke zlepšení dopravních a bezpečnostních parametrů a také přímých environmentálních vlivů v zástavbě městyse, dotčené stávajícími průtahy silnic. Tento jev je pozitivní a je i hlavním důvodem pro realizaci záměru.

Vlastní řešení záměru je potom takové, aby zajistilo dodržení environmentálních standardů ve všech oblastech životního prostředí a veřejného zdraví. Toho je docíleno primárně urbanistickými prostředky, tj. umístěním trasy obchvatu mimo úzký kontakt s obytnými oblastmi a minimalizací střetu s ekologicky významnými segmenty krajiny. Tento předpoklad však nelze naplnit s ohledem na různorodý charakter území ve všech případech (což je obecným jevem, nikoliv specifikem záměru). Záměr proto bude vybaven příslušnými opatřeními pro ochranu přírodního a krajinného prostředí (zejména minimalizace dotčení přírodních stanovišť, zajištění migrační propustnosti území a vegetační úpravy) a také pro ochranu dalších složek životního prostředí.

Ve všech sledovaných oblastech (obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, hluk a další fyzikální nebo biologické charakteristiky, podzemní a povrchová voda, půda, přírodní zdroje, biologická rozmanitost, hmotný majetek a kulturní dědictví, dopravní infrastruktura resp. jiné) tedy nebyly při zpracování této dokumentace identifikovány významné skutečnosti, které by svědčily o neakceptovatelném ovlivnění životního prostředí resp. veřejného zdraví v dotčeném území. Obdobné závěry platí i pro vyhodnocení rizik záměru.

Možnost přeshraničních vlivů

Vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace jsou relevantní posouzení provedená k příslušným částím D.I. a D. II. dokumentace.

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se 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., platí následující komentář/posouzení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru (prvního úseku trasy záměru, tj. propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B), údajům o stavu životního prostředí v dotčeném území a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojeným se záměrem a rovněž i opatřením rezultujícím z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze konstatovat následující.

Posuzovaný záměr (první úsek trasy záměru, tj. propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B) prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní vodu, ovzduší, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek, kulturní dědictví a hlukovou situaci. Ovlivní sice biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), půdu, a krajinu, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. přijatelným způsobem. Vlivy záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do nevýznamného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

Realizací tohoto záměru dojde k převedení významného podílu tranzitní dopravy procházející městysem Ledenice s pozitivním vlivem na zlepšení kvality ovzduší a hlukové situace vedoucí i k pozitivnímu vlivu na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, včetně zlepšení bezpečnostních parametrů dopravy.

Za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné.

Vlivy druhého úseku trasy záměru (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně) na životní prostředí a veřejné jsou posouzeny obdobně jako v případě vlivů prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) s výjimkou vlivů na přírodu. Zatímco vlivy na přírodu jsou v prvním úseku trasy (propojení silnice II/157 a II/157, které bylo řešeno ve variantách A a B) při realizaci opatření k ochraně přírody celkově přijatelné, vlivy na přírodu ve druhém úseku trasy (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně) 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 Kačerovce a do jeho hráze, tj. významných krajinných prvků).

Vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení negativních vlivů, popis kompenzací

V této části dokumentace jsou uvedena opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z hodnocení provedeného v dokumentaci.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace se nejprve uvádí, že v rámci zpracování posudku byla opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví posuzována (v souladu s Metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence pro držitele autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - č.j.: 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015) zejména podle toho, zda se jedná o opatření, která jsou součástí záměru a která se proto do návrhu závazného stanoviska neuvádějí, nebo o opatření, která vyplynula až z hodnocení vlivů provedených v dokumentaci a která se do návrhu závazného stanoviska uvádějí.

Navržená opatření v dokumentaci jsou proto na základě posouzení v rámci přípravy posudku a s ohledem na obdržená vyjádření k dokumentaci upravena (doplněna a event. zpřesněna) s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována, stejně jako opatření, která jsou již součástí záměru předloženého pro zpracování dokumentace. Navržená opatření jsou přitom formulována pro první úsek trasy záměru, tj. propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B.

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

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

V této části dokumentace je uveden přehled podkladů použitých při zpracování dokumentace.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace se nejprve uvádí, že zde není uvedena charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí. Toto opomenutí však není

zásadní, neboť příslušné údaje jsou uvedeny v příslušných částech dokumentace, resp. v relevantních studiích, které jsou součástí přílohové části dokumentace.

Jak již bylo výše uvedeno, predikce vlivů záměru na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy předloženého záměru věnována zejména znečištění ovzduší a hlukové situaci a dále pak vlivům na přírodu a krajinu (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici rozptylová a akustická studie a dále pak hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody, rámcová migrační studie, vyjádření projektanta územního systému ekologické stability k zásahu do prvků ÚSES, hodnocení vlivu na krajinný ráz a vizualizace záměru). Adekvátní pozornost byla s ohledem na charakter záměru a danou etapu přípravy záměru věnována i dalším aspektům vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k celkovému obsahu dokumentace lze shrnout, že přístupy při zpracování dokumentace v podstatě odpovídají charakteru posuzovaného záměru, stejně jako použité metody prognózování a výchozí předpoklady při hodnocení vlivů.

D.VI. Charakteristika obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace

V průběhu zpracování dokumentace se nevyskytly takové obtíže, nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Podklady pro zpracování dokumentace obsahují všechny nezbytné informace o záměru, v rámci zpracování dokumentace byly provedeny všechny nezbytné průzkumy, potřebné pro zjištění stavu území a následnou specifikaci vlivů.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky. Dokumentace se soustřeďuje na rozhodující aspekty spojené s posuzovaným záměrem a odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí. Při zpracování dokumentace se nevyskytly žádné zásadní nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by mohly nepříznivě ovlivnit výsledky hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci. V rámci dokumentace byly soustředěny relevantní dostupné údaje týkající se dotčeného území a posuzovaného záměru, které umožňují uzavřít posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. pro první úsek trasy záměru, tj. propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B, a to při respektování opatření vyplývajících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., která jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

Precizace řešení záměru pro první úsek trasy záměru, tj. propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B (včetně záležitostí týkajících se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) bude standardně předmětem další přípravy záměru, a to i na základě požadavků, resp. podmínek vyplývajících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Pokud se jedná o druhý úsek trasy záměru, tj. propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613), bude předmětem nového řešení trasy v zájmu ochrany přírody, které bude jako nový záměr předloženo k posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb.

ČÁST E dokumentace
POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je řešen ve dvou variantách trasy.

Varianta A představuje trasování přeložky komunikace dle aktuálně platného ÚP městyse Ledenice, resp. je umísťována do koridoru vymezeného jako územní rezerva pro silniční dopravu. Celková délka úpravy je cca 4,8 km.

Umístění obchvatu v koridoru daném ÚPD však neumožňuje v části trasy (křížení s místní komunikací Ledenice - Mysletín) dodržení normových požadavků na vzdálenost křižovatek (ČSN 736101). V úseku mezi cca km 0,5 - 0,6 trasy (niveleta terénu zde vyžaduje umístění vydatého oblouku) není možné bez doplňujících technických opatření odvést ze silničních příkopů dešťovou vodu, bylo by tedy nutné vybudovat novou vodoteč. Budoucí projektovou přípravu komplikuje i fakt, že stávající koridor je široký jen 60 m.

Varianta B reaguje na problémy varianty A, tj. umožní dodržení normových požadavků (oproti variantě A s plynulejším průběhem), dešťová voda z příkopů bude odvedena do stávajícího protipovodňového zařízení. Ve variantě B je oproti variantě A uvažováno s etapizací záměru. I. etapa zahrnuje realizaci vlastního obchvatu silnice II/157 v jihozápadním okolí městyse Ledenice, v úseku cca km 0,0 až km 1,8. V pozdějším výhledu je předpokládáno dokončení obchvatu (II. etapa) ve směru jih-sever a propojení silnice II/157 se silnicemi III/14611 a III/14613 v prostoru mimo intravilán městyse. Navazující úsek je vymezen cca km 1,8 a 4,31 trasy obchvatu. Celková délka úpravy je cca 4,3 km.

Tato varianta, resp. její I. etapa není v souladu s aktuálně platným ÚP městyse Ledenice.

Z hlediska charakteru vlivů na životní prostředí (pozitivních i negativních) jsou obě varianty prakticky shodné, o variantě je možno rozhodnout na základě jiných ukazatelů, aniž by byly dotčeny oprávněné zájmy ochrany životního prostředí.

Pozitivní vlivy záměru se shodně v obou variantách projevují v souvislosti s odvedením tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu, v okolí stávajících komunikací vedených centrem města dojde ke snížení hlukové zátěže a snížení emisí škodlivin do ovzduší. V území nejsou ani za stávajícího stavu překračovány imisní limity, pokles v případě realizace záměru je uvažován v řádu jednotek procent těchto limitů. Modelované poklesy i nárůsty imisí jsou víceméně srovnatelné, přípustná je realizace obou variant. Varianta B je díky přemostění místní komunikace na Mysletín bezpečnější a komfortnější pro pohyb pěších a cyklistů.

Negativní vlivy stavby jsou u obou variant spojeny s trvalým zábořem zemědělských pozemků, pozemků určených k plnění funkcí lesa, zásahem do pozemků vymezených jako ochranné pásmo vodního zdroje, omezením biotopů s výskytem chráněných druhů živočichů, kácením mimolesní zeleně, zásahem do prvků ÚSES, případně fragmentací krajiny. V případě záboru ZPF vyžaduje varianta A zábor zemědělské půdy o cca 5 % větší, přičemž předmětem záboru jsou půdy II. třídy ochrany. Rozsah záboru PUPFL je v obou variantách shodný.

Vliv na ochranné pásmo vodního zdroje pro vodovod České Budějovice je v obou variantách srovnatelný, i přesto, že v případě varianty A je koridor komunikace veden cca 400 m podél

vnějšího okraje tohoto ochranného pásma. Vydatnost, jakost a zdravotní nezávadnost čerpaných vod nebude záměrem ovlivněna.

Z hlediska vlivů na biotickou složku je zásah do území hodnocen jako mírně negativní, přijatelný pro obě varianty. Trasa komunikace ve variantě A i B kříží biokoridory lokální úrovně a několik interakčních prvků. Větší negativní vliv varianty B spočívá v zásahu do prostoru interakčního prvku jihozápadně od Ledenic (v širším okolí místní komunikace do Mysletína). Záborem lesních pozemků (VKP) dojde shodně v obou variantách k odstranění vegetace na ploše cca 0,44 ha.

Z hlediska působení liniové stavby v krajině se řešení části trasy obchvatu ve variantě A jeví jako mírně příznivější s ohledem na její trasování v úrovni povrchu terénu nebo v mírných násypech do cca jednoho metru. Ve variantě B bude více vizuálně působit vedení na náspu v rámci přemostění místního komunikačního propojení do Mysletína, zásah však nebude působit významně rušivě nebo tvořit vizuální bariéru, dopady záměru v obou variantách jsou akceptovatelné.

Shrnutí: Obě varianty řešení záměru jsou z environmentálního hlediska prakticky shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se 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., platí následující komentář/posouzení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Pokud jde o posuzované varianty A a B obchvatu silnice II/157, je možno na základě provedeného hodnocení v dokumentaci a výše uvedených komentářů v rámci posouzení částí D.I.1. – D.I.11. a D.II. dokumentace, obsažených v tomto posudku, které se týkají porovnání variant záměru, zjednodušeně (vzhledem k záměrně zvoleným „hrubším vahám“ při posouzení) shrnout výsledky porovnání variant záměru podle příslušných dílčích hledisek následujícím způsobem:

Dílčí hlediska	Dílčí porovnání vlivů varianty A a varianty B	Dílčí preference	Hodnotící kritérium
vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na ovzduší a klima	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na hlukovou situaci	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na povrchové a podzemní vody	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na půdu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na přírodní zdroje	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na biologickou rozmanitost	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na krajinu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
jiné ekologické vlivy	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
rizika při nestandardních stavech	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-

≈ - vlivy prakticky rovnocenné, resp. rovnocenné

÷ - vlivy téměř rovnocenné (hodnotící kritérium podpůrné)

> / < - vlivy větší / vlivy menší (hodnotící kritérium zásadní)

>> / << - vlivy mnohem větší / vlivy mnohem menší (hodnotící kritérium limitující)

Při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, posuzované varianty A a B jsou prakticky rovnocenné a že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné. Preferenci mezi variantami A a B bude proto možno stanovit v rámci další přípravy záměru na základě neenvironmentálních aspektů.

ČÁST F dokumentace

ZÁVĚR

V průběhu zpracování dokumentace nebyly identifikovány skutečnosti, které by z environmentálního hlediska bránily přípravě, provádění, a provozu posuzovaného záměru. Předpokládané vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí ve všech jeho složkách, a to i s uvažováním spolupůsobícího účinku ostatních záměrů v lokalitě a environmentálního pozadí, nepřekračují při zohlednění opatření, navrhovaných pro vyloučení a minimalizaci vlivů, akceptovatelnou míru. Vlivem záměru tedy nedojde k poškozování životního prostředí ani veřejného zdraví.

Významné vlivy, přesahující státní hranice, jsou vyloučeny.

Obě varianty řešení záměru jsou z environmentálního hlediska prakticky shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se 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., platí následující komentář/posouzení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Závěr odpovídá zjištěním uvedeným v předchozích částech dokumentace. Za předpokladu respektování opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze v návaznosti na komentář v rámci posouzení části D.III. dokumentace konstatovat, že vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví budou celkově přijatelné.

ČÁST G dokumentace

VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Je uvedeno shrnutí údajů o záměru a jeho vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou připomínky (všeobecné shrnutí odpovídá zjištěním v rámci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

provedeného v dokumentaci) s tím, že k jednotlivým záležitostem tohoto shrnutí jsou relevantní příslušná výše uvedená posouzení zpracovatele posudku.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se 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., platí následující komentář/posouzení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Pokud jde o posuzované varianty A a B obchvatu silnice II/157, je možno na základě provedeného hodnocení v dokumentaci a výše uvedených komentářů v rámci posouzení částí D.I.1. – D.I.11. a D.II. dokumentace, obsažených v tomto posudku, které se týkají porovnání variant záměru, zjednodušeně (vzhledem k záměrně zvoleným „hrubším vahám“ při posouzení) shrnout výsledky porovnání variant záměru podle příslušných dílčích hledisek následujícím způsobem:

Dílčí hlediska	Dílčí porovnání vlivů varianty A a varianty B	Dílčí preference	Hodnotící kritérium
vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na ovzduší a klima	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na hlukovou situaci	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na povrchové a podzemní vody	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na půdu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na přírodní zdroje	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na biologickou rozmanitost	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na krajinu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
jiné ekologické vlivy	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
rizika při nestandardních stavech	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-

- ≈ - vlivy prakticky rovnocenné, resp. rovnocenné
 ÷ - vlivy téměř rovnocenné (hodnotící kritérium podpůrné)
 > / < - vlivy větší / vlivy menší (hodnotící kritérium zásadní)
 >> / << - vlivy mnohem větší / vlivy mnohem menší (hodnotící kritérium limitující)

Při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, posuzované varianty A a B jsou prakticky rovnocenné a že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné. Preferenci mezi variantami A a B bude proto možno stanovit v rámci další přípravy záměru na základě neenvironmentálních aspektů.

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

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru v na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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.

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

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se 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., platí následující komentář/posouzení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Technické řešení záměru je 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 rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. odpovídá dosaženému stupni poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná navazující správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků vyplývajících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou v rámci návrhu závazného stanoviska formulovány pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako podmínky k ochraně životního prostředí.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se 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., platí následující komentář/posouzení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Navržená opatření v dokumentaci jsou na základě posouzení v rámci zpracování posudku a s ohledem na obdržená vyjádření k dokumentaci doplněna a event. zpřesněna s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována, stejně jako opatření, která jsou již součástí záměru předloženého v dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se prevence, vyloučení, snížení a kompenzace potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, a lesnictví zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovateli tohoto posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu - Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, předána vyjádření k oznámení záměru a dokumentaci obdržená podle § 6 odst. 8 a § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Vzhledem k tomu, že vyjádření obdržená k oznámení záměru byla překonána dokumentací a vyjádřeními obdrženými k dokumentaci, jsou v tomto posudku vypořádána všechna vyjádření obdržená k dokumentaci.

1. Vyjádření Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí (č.j.: OOZP/210166/2019/Ko ze dne 10. 9. 2019)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska vodního hospodářství se uvádí, že rozšíření tělesa hráze Kačerovec bude předmětem vodoprávního řízení, stavba obchvatu v blízkosti koryta vodního toku bude předmětem závazného stanoviska – nezbytným podkladem pro vydání stanoviska bude vyjádření správce toku. Ke stavbě je nutno přidat i stanovisko správce ochranného pásma vodního zdroje.
- b) Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí následující.
 1. Záměr zcela nevhodně zasahuje do lesního komplexu v okolí rybníka Kačerovce a do jeho hráze, tj. významných krajinných prvků chráněných proti poškozování a ničení, k čemuž by v tomto případě došlo.
 2. Zcela nevhodně je vyhodnocena migrační prostupnost této lokality konstatováním, že stávající hráz a hráz s frekventovanou komunikací je z hlediska migrace stejně prostupná. Místem přitom prochází dálkový migrační koridor a lze se zde setkávat i s velkými savci kategorie A. Toto tvrzení je zcela nepravdivé (zde se jedná o jiný druh bariéry, která se netýká řešení dálkových migračních koridorů, ale migrace organismů vázaných na vodní prostředí - pro obojživelníky a savce hráz rybníka bariérou být nemusí, ovšem frekventovaná silnice zcela určitě ano). Přípomínky nebyly řešeny a na záměru se nic nezměnilo.
 3. Kruhovou křižovatkou v km 0,0 je protnut lokální biokoridor ÚSES LBK 0251 Pod Vápenicí. Záměr zcela zneprůchodňuje a tím naruší zcela zásadně funkci ÚSES. S tvrzením, že je lokální biokoridor neexistující, nefunkční a bez stávajícího základu nelze vůbec souhlasit (je účelové). LBK napojuje biocentrum lesní LBC 0160 a LBC 0251. Lesní biocentrum je napojeno přes okraj lesa (který je z hlediska biodiverzity lesa nejcennější) a vede až do místa vzdáleného 120 m od křižovatky. V tomto místě vede koridor bypassem mezi stávajícím areálem Ledenického nábytku a nově vznikající budovou. V tomto místě došlo protiprávně k vykácení stávající zeleně při stavbě a v současné době je na základě přestupku řešena obnova LBK. Za křižovatkou je provedena částečná výsadba koridoru. Nelze tvrdit, že je koridor nefunkční, protože v současné české krajině nelze navrhovat jen funkční koridory na základě KES (kostra ekologické stability) a je nutné doplňovat síť ÚSES i o návrhové části určené k následné realizaci. Na závěr je třeba konstatovat, že nelze doporučit ani jednu variantu navrženého obchvatu Ledenic.

- c) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu se uvádí, že záměr vyžaduje zábor zemědělských pozemků větší než 1 ha a menší než 10 ha a že dotčeným správním úřadem je v tomto případě Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví.
- d) Z hlediska lesního hospodářství se uvádí, že záměrem dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a že podmínky, za kterých bude možno záměr případně realizovat, budou stanoveny v návaznosti na ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. závazným stanoviskem na základě samostatné žádosti.
- e) Z hlediska odpadového hospodářství nejsou k záměru připomínky.
- f) Z hlediska ochrany ovzduší se souhlasí se záměrem bez připomínek. K realizaci se doporučuje variantu A, která je vzdálenější od stávající chráněné zástavby a která je též v souladu s aktuálním platným územním plánem městyse Ledenice.
- g) Závěrem odbor ochrany životního prostředí magistrátu města České Budějovice vyslovuje nesouhlas s dokumentací, k záměru má zásadní připomínky z hlediska ochrany přírody a krajiny a vyslovuje nesouhlas s oběma předloženými variantami.

Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění na povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

ad b) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. S vyjádřením se lze ztotožnit. 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) vykazují významnější vlivy, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku.

Na základě provedeného posouzení, a to i s ohledem na vyjádření obdržaná 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.

Relevantní opatření týkající se zájmů ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad

Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář ve výše uvedeném bodě ad b) 1. tohoto vypořádání vyjádření.
3. 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 obdržených 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 územní plánovací dokumentace – územního plánu Ledenice.
Relevantní opatření týkající se úseku km 0,0 je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad d) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad f) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska vlivů na ovzduší, jsou prakticky rovnocenné (i když v případě varianty A, která je od zástavby v prostoru ulice Mysletínská více vzdálena, jsou vlivy mírně příznivější oproti variantě B). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na ovzduší nemůže být při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

Pokud jde o Územní plán městyse Ledenice, odkazuje se na příslušný komentář v posouzení části dokumentace B.I. Základní údaje na str. 9 tohoto posudku.

ad g) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentáře ve výše uvedeném bodě ad b) tohoto vypořádání vyjádření.

2. Vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení vodního hospodářství
(č.j.: KUJCK 99530/2019 ze dne 9. 9. 2019)

Podstata vyjádření

Záměr se nedotýká zájmů, které spadají do působnosti vodoprávního úřadu Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví. Příslušným vodoprávním úřadem je Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

3. Vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení ochrany přírody, ZPF, SEA a CITES
(č.j.: KUJCK 100496/2019 ze dne 12. 9. 2019)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany přírody a krajiny, je vedení trasy po hrázi rybníka Kačerovec velmi nevhodné, významným způsobem negativně zasahuje do dálkového migračního koridoru, přičemž není navrženo adekvátní řešení k zachování migrační prostupnosti stavby pro velké savce. Dokumentace se nezabývá variantou vedení trasy po zemědělských pozemcích blíže k Ledenicím. Rovněž přechod Spolského potoka je nutné řešit dostatečně kapacitním mostním objektem, tak aby zásah do nivy byl co nejmenší a niva zůstala migračně prostupná. Požaduje se doplnit do dokumentace opatření k zajištění plné migrační prostupnosti stavby, a to opatřeními v km 1,05; 2,0; 2,45; v místě rybníka Kačerovec a v km 4,2. Tato opatření se považují v současné době u liniových staveb tohoto rozsahu za standard. Při navrhování stavebních objektů k zajištění migrace je nutné respektovat obecná odborná doporučení k jejich plné funkčnosti.
- b) Požaduje se prověřit varianta vedení trasy po zemědělských pozemcích blíže Ledenici.
- c) S ohledem na dotčení biotopů zvláště chráněných druhů živočichů je nutné požádat o vydání výjimky z ochranných podmínek těchto druhů.

Vypořádání vyjádření

ad a) S vyjádřením se lze ztotožnit. 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) vykazuje významnější vlivy, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku.

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 zajištění migrační prostupnosti stavby v prvním úseku trasy v km 1,05, relevantní opatření je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

- ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.
- ad c) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění na povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

4. Vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení lesního hospodářství a zemědělství
(č.j.: KUJCK 98942/2019 ze dne 9. 9. 2019)

Podstata vyjádření

- a) Pozemky určené k plnění funkcí lesa jsou v obou variantách dotčeny shodně trvalým zábořem o výměře 0,44 ha v rozsahu, který činí cca 5,9 % z celkové plochy záboru. Vzhledem k uvedenému nejsou námitky proti žádné z předkládaných variant.
- b) Pokud bude velikost dotčené plochy pozemků určených k plnění funkcí lesa do 1 ha, bude třeba žádat o stanovisko k vydání územního rozhodnutí příslušnou obec s rozšířenou působností. V případě velikosti dotčené plochy nad 1 ha vydává stanovisko krajský úřad.
- c) Upozorňuje se na ustanovení § 14 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., kde se uvádí: *„Projektanti nebo pořizovatelé územně plánovací dokumentace, návrhů na stanovení dobývacích prostorů a zpracovatelé dokumentací staveb jsou povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními tohoto zákona. Jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; přitom jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, navrhnout alternativní řešení, způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby.“*

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění na povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

ad c) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění na povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

5. Vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Jižní Čechy

(č.j.: 2918/JC/17 ze dne 9. 9. 2019)

Podstata vyjádření

K realizaci se neporučuje ani jedna z předložených variant zejména z důvodu nepřijatelného řešení převedení silnice lesními porosty po hrázi rybníka Kačerovec.

Nová liniová stavba je v krajině významnou bariérou, které přerušuje migrační trasy mnoha druhů živočichů nutných k přežití jejich populací. Proto je nutné umožnit ve vhodných místech volný průchod tělesem liniové stavby (vhodné úpravy mostních objektů a podmostních prostorů) tak, aby byly tyto negativní vlivy způsobené stavbou minimalizovány.

Ve v rámci zjišťovacího řízení se uvádělo, že navržený obchvat zcela nevhodně prochází lesními porosty po hrázi rybníka Kačerovec. Zároveň by byl zneprůchodněn úsek významného dálkového migračního koridoru pro velké savce kategorie A (jelen, los, rys) a byl by přerušen lokálního biokoridoru LBK 0220 Spolský potok. V neposlední řadě by došlo k negativnímu zásahu do biotopu rybníka Kačerovec, kde byl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů, kterými jsou škeble rybníčná, skokan štíhlý, skokan zelený a ropucha obecná. Bylo doporučeno posunout trasu obchvatu jihovýchodním směrem k Ledenicím mimo souvislé lesní porosty. Nivu Spolského potoka je nezbytné překonat širokým mostním objektem, který minimalizuje negativní zásah do nivy potoka a umožní migraci živočichům kategorie A.

Dokumentace zůstala téměř beze změn a tento zcela zásadní požadavek je vypořádán v kapitole 6. ÚSES tvrzením: Navrhovaná dvoupruhá silnice je umělou migrační bariérou stejně jako upravená hráz rybníka. Navržený záměr má obdobný charakter a na funkčnost a prostorovou spojitost ÚSES oproti stávajícímu stavu výrazně nezhorší. Dále je doporučeno doplnit technické řešení, které umožní migraci podél toku pro střední savce a vydru, a to propustkem či mostním polem. S tímto závěrem se jednoznačně nesouhlasí. Na základě doporučení ve zjišťovacím řízení nebyla prověřena možnost přesunout obchvat pod lesní porosty na ornou půdu. Prověření vhodných variant je základním posláním procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Obchvat obce nemá rozhodně procházet lesními porosty, přetínat bez odpovídajících opatření funkční LBK včetně dálkového migračního koridoru. Dále se upozorňuje, že u frekventované komunikace II. třídy, která bude procházet mimo obec a bude napřímena, dojde k zrychlení pohybu dopravních prostředků minimálně na povolených 90 km/hod, což asi nebude v souladu s tvrzením, že podmínky k migraci přes zatravněnou hráz v klidové zóně lesního porostu budou stejné jako přes frekventovanou

komunikaci. Silnice díky velkým sklonům hráze bude muset být osazena podle bezpečnostních norem svodidly, které již tak narušenou migraci zcela znemožní. Návrh vybudování propustku nebo mostního pole v okraji hráze je také zcela nereálný a to s ohledem na podmínky manipulačního řádu a vodoprávního povolení rybníka Kačerovec. Aby byly splněny podmínky průchodnosti pro velké savce kategorie A, B je nezbytné realizovat mostní objekt o minimální průchozí šířce 20 m a výšce 4 - 5 m.

Kruhová křižovatka v km 0,0 protíná lokální biokoridor LBK 0251 Pod Vápenicí, který zcela zneprůchodňuje. V kapitole č. 6 je navrženo LBK přemístit s argumentací, že se jedná o LBK neexistující, nefunkční, bez stávajícího základu. Opět s tímto tvrzením nesouhlasíme. LBK byl i před stávající křižovatkou funkční a to díky výsadbám, které byly zničeny výstavbou přílehlého objektu. Tyto výsadby budou obnoveny na základě rozhodnutí Magistrátu České Budějovice.

Doporučení pro migrační prostupnost zbývajících úseků navrženého obchvatu:

1. Přechod interakčního prvku IP 0409 s vodotečí v km 1,05

Návrh obchvatu neřeší migrační prostupnost. V tomto případě je nezbytné vytvořit migrační objekt pro obojživelníky a drobné živočichy. Vhodným objektem je rámový propustek o minimálních rozměrech 2 m x 2 m a vhodně vytvarovaným dnem s průchozími bermami. Nedoporučuje se trubní propustek. Souhlasí se s návrhem migrační studie.

2. Přechod meliorační otevřené stoky cca v km 2,0

Opět není navržen žádný migrační objekt. Doporučuje se instalovat rámový propustek. Stejný jako na lokalitě 1. Souhlasí se s návrhem migrační studie.

3. Přechod přítoku Spolského potoka cca v km 2,45

Nejsou zde navržena žádná opatření pro migraci živočichů. Zde je již předpoklad migrace větších živočichů jako je srnec, jezevec, liška, kuna a také obojživelníků. Průchodnost je nezbytné zajistit mostním objektem o průchozí šířce na dolní základně min. 10 m o výšce min. 3,5-4,0 m. Nesouhlasí se s možností realizace pouze rámového propustku.

4. Přechod Spolského potoka, rybník Kačerovec

Problematika tohoto kolizního místa byla popsána výše.

5. Přechod melioračního přítoku cca v km 4,2

Tato lokalita není z hlediska migrační prostupnosti řešena. Vhodným řešením je rámový propustek o minimálních rozměrech 2 m x 2 m. Souhlasí se s návrhem migrační studie.

Společná doporučení

- Podmostí mimo koryto vodního toku a opevněné mostní pilíře je nezbytné řešit jako zemní nezpevněné např. z utaženého hlinitého písku nebo zeminy. Zásadně nesmí být vydlážděno nebo zasypano štěrkem.
- Obecně lze doporučit rámové propustky (trubní jsou zcela nevhodné) s umístěním koryta uprostřed nebo u strany propustku. U rámových propustků lze souhlasit se stabilizací suchých průchozích lavic kamenem do betonu. Doporučuje se umístit kameny do betonu tak, aby vystupovaly nad beton 5-10 cm a od sebe byly vzdáleny (nepravidelně) také 5 - 10 cm. Takto stabilizované kameny je nezbytné prosypat zeminou nebo hlinitým pískem. Vstup a výstup z propustku musí být bezbariérové bez kolmých usazovacích jámek, sítě svodnic, kolmých čel propustků, mostních šikmin. Musí být prostupné celé okolí nejen podmostí propustků. Břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (tam kde nelze vytvořit pozvolný jednotný svah při vstupu a výstupu z propustku) nesmí přesáhnout 10 cm.
- U vodních toků, které procházejí pod mostem není problém koryto zpevněné kamenem do betonu, ale pouze na břehovou hranu. Opevnění koryta toku kamenem do betonu je možné u mostních pilířů, kde by mohlo dojít k narušení jejich statiky. Na zbývajících úsecích toků je možné stabilizovat koryto kamenným záhozem nasucho s prosypáním

zeminou. Na tocích, které procházejí mimo liniovou stavbu je vhodné koryto nechat zemní nezpevněné s částečnou stabilizací dna kamenným záhozem, břehy je možné osít nebo ponechat přirozenému sukcesnímu procesu. Při výstavbě nové liniové stavby a to zejména v místě migračních objektů pro živočichy je nezbytné vytvořit naváděcí biokoridory, ke kterým patří i vodní toky. Betonové uniformní koryta vodotečí určité atraktivitu prostředí nezvyšují.

Betonové prahy na začátku a na konci úpravy toku jsou nevhodné. Vhodnější jsou kamenné prahy zapuštěné do dna o maximální výšce 20 cm, aby netvořily migrační překážku pro ryby.

Břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (nelze vytvořit pozvolný jednotný svah) nesmí přesáhnout 10 cm.

- Podél vodních toků byl prokázán výskyt obojživelníků, proto musí být u mostů a propustků instalovány trvalé zábrany proti obojživelníků. Výška zábran závisí na jednotlivých druhích. Pokud byl prokázán výskyt skokana štíhlého (*Rana dalmatina*), musí být výška zábran 70 cm.

Vypořádání vyjádření

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) vykazují významnější vlivy, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku.

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 vymezen 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.

Pokud jde o zajištění migrační prostupnosti stavby v prvním úseku trasy v km 1,05, doporučení ve vyjádření je v posudku plně respektováno.

Relevantní opatření týkající se zájmů ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, který je součástí tohoto posudku.

6. Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu České Budějovice

(zn.: ČIŽP/42/2019/5814 ze dne 13. 9. 2019)

Podstata vyjádření

Z hlediska problematiky ochrany přírody, ochrany ovzduší, ochrany vod a odpadového hospodářství nejsou k dokumentaci připomínky.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

7. Vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje
(č.j.: KHSJC 24997/2019/HOK CB-CK ze dne 11. 9. 2019)

Podstata vyjádření

S dokumentací lze z hlediska zájmu na ochraně veřejného zdraví souhlasit bez připomínek.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

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

Na základě posouzení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném/zájmovém území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší a stavu hlukové zátěže) lze s ohledem na charakter záměru, jeho environmentální charakteristiky a navržená opatření k ochraně životního prostředí považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný, a to i s ohledem na skutečnost, že realizací záměru dojde ke snížení dopravní zátěže na stávající komunikační síti procházející městysem Ledenice a tím (vlivem menší intenzity a vyšší plynulosti dopravy) i ke snížení emisí znečišťujících látek z dopravy a souvisejícího imisního zatížení znečišťujícími látkami v okolí příslušných komunikací a rovněž i ke snížení hlukové zátěže.

- Vlivy prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny následujícím způsobem:

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

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, poněvadž 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 oblastí se zástavbou do prostoru zčásti a/nebo prakticky bez obytné zástavby.

Tento přínos je vyhodnocen u obou variant a z hlediska imisní zátěže centra jsou varianty prakticky totožné. Z hlediska vlivů na obytnou zástavbu v prostoru ulice Mysletínská logicky vychází mírně příznivěji varianta A, která je od zástavby více vzdálena. Rozdíly však jsou nepatrné a s ohledem na stávající imisní zátěž nevýznamné. Přípustné bez výhrad jsou tedy obě varianty.

Vlivy na klima

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.

Z hlediska vlivu na globální klima nemá záměr 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 emise 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).

Záměr je připravován na dlouhé období provozu, v zásadě pokrývající staletí. Záměr je připraven na očekávaný vývoj klimatu, zejména pokud jde o stanovení množství srážek a jejich rozložení v čase. Odvodňovací zařízení a profily kritické pro převedení velkých vod jsou, resp. budou, navrženy v odpovídající dimenzi, mostní objekty, pod kterými procházejí lokální vodoteče, jsou potom více než dostatečných rozměrů tak, aby nebyly ovlivněny např. nahromaděním ledových bariér. Velké vodoteče s potenciálem vzniku ledových bariér trasou záměru neprocházejí. Záměr dále neprochází rozsáhlejšími lesními celky, které by byly ohroženy vznikem lesních požárů a mohly tak zpětně ovlivnit bezpečnost provozu na silnici. Případný vznik požáru v navazujících plochách bude řešen odpovídajícím zásahem hasičského záchranného sboru. Potenciální "uvěznění" vozidel uvnitř hořícího lesa je v měřítku záměru a výměry dotčených lesních ploch vyloučeno. Záměr tedy představuje robustní řešení, které je odolné vůči potenciální změně klimatu.

Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy hluku

Základním dopravním efektem záměru je vymístění tranzitní dopravy ze stávajících silnic, procházejících centrální částí městyse Ledenice, na nově vybudovanou obchvatovou trasu. To vede zároveň 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.

Vlivy dalších fyzikálních a biologických charakteristik

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 resp. obyvatelstvo je proto vyloučen.

Vlivy záření jsou vyloučeny.

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

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na povrchové vody

Vlivy na charakter odvodnění území

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.

Vlivy na hydrologické charakteristiky

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

Vlivy na kvalitu povrchových vod

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 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.

Vlivy na vodní útvary povrchových vod

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.

Vlivy na záplavová území

Na trase záměru není vymezeno záplavové území.

Vlivy na vodní zdroje

Záměr nemá potenciál s ohledem na jejich absenci v území ovlivnit vodní zdroje povrchových vod.

Vlivy na podzemní vody

Ovlivnění hydrogeologických charakteristik

Zástavbou území dojde k navýšení rozlohy zpevněných ploch na území a k lokální změně odtokových poměrů, bude v nevýznamném objemu navýšen přímý odtok srážkových vod z komunikace do povrchových toků.

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.

Vlivy na kvalitu podzemní vody

Potenciální ovlivnění kvality podzemních vod během provozu na projektované komunikaci představují standardní úkapy provozních kapalin z projíždějících vozidel, otěr pneumatik atp., 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.

Vlivy na vodní útvary podzemních vod

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, jejichž potenciál nebude záměrem zvyšován.

Vlivy na vodní zdroje

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 vrty 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, kde 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.

Vlivy na půdu

Zábor půdy

Trasa obchvatu v prvním úseku trasy je v obou variantách vedena prakticky výhradně po pozemcích podléhajících ochraně zemědělského půdního fondu a vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v rozsahu 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.

Vlivy na kvalitu půdy, zachování půdní úrodnosti

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 skrývky, 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.

Vlivy na stabilitu a erozi půdy

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 území nehrozí výrazné eroze půdy. V průběhu výstavby a provozu nepředpokládáme ohrožení její stability.

Vlivy na znečištění půdy

Půda o blízkém okolí komunikace bude 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. Zároveň nedochází k významné změně intenzity dopravy, projíždějící dotčeným územím. V důsledku výstavby a provozu záměru tedy v tomto ohledu nevzniká žádný dodatečný negativní vliv.

Možný nepříznivý dopad používání rozmrazovacích prostředků na půdy je možné omezit snížením používaného množství solí (správná volba doby a intervalů použití) a způsobem aplikace (zvlhčená sůl), případně inertních materiálů.

Ostatní vlivy

Evidované krajinné prvky v zemědělské krajině nebudou realizací záměru ovlivněny.

Vlivy na přírodní zdroje

Vlivy prvního úseku trasy na přírodní zdroje jsou vyloučeny. Nebudou poškozeny evidované geologické ani paleontologické památky.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

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 jako relativně méně konfliktní se 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 byly shledány z hlediska bioty přijatelné. Hlavním (podmiňujícím) faktorem pro stanovení míry vlivů se jeví migrační propustnost územím.

Zvláště chráněná území nebudou realizací záměru dotčena.

Lokalita Natura 2000 nebudou realizací záměru dotčeny.

Záměr nebude mít vliv na přírodní parky.

Památné stromy nebudou realizací záměru dotčeny.

V prvním úseku trasy záměru bude ovlivněn lokální biokoridor Pod Vápenicí (LBK 0251), resp. jeho funkce bude výstavbou významně narušena (z pohledu metodiky se jedná o limitující přerušení, které bude mít za následek jeho zneprostupnění).

Ve vztahu k ochraně přírody jsou stanovena zmírňující opatření.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Záměr nebude představovat významněji rušivý zásah do stávajícího krajinného rázu. Stavba svým charakterem, s absencí vertikálního rozměru, 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.

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. a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Nemovité 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.

Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu

Záměr po realizaci převezme část dopravních vztahů a tím změní dopravní zátěž stávajících silnic. Tento efekt se projeví zejména v centrální části městyse, a to snížením intenzit dopravy.

Pokud jde o vlivy na ostatní dopravní infrastrukturu, záměr zachovává veškeré dopravní vazby v území. Záměrem dotčené komunikace (silnice, místní a účelové komunikace resp. polní a lesní cesty) budou upraveny resp. přeloženy. Bude zachována (popř. po úpravě) dopravní obsluha všech pozemků a nemovitostí.

Záměr umožňuje příčný pohyb nemotorové (pěší a cyklistické) dopravy.

Jiné vlivy na infrastrukturu nejsou očekávány. Sítě, dotčené záměrem, budou uvedeny do původního stavu (resp. stavu vyžadovaného jejich správci), nedochází tedy ani k rozvoji, ani k omezení technické infrastruktury území.

Jiné ekologické vlivy

Vlivy na horninové prostředí

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.

Vlivy na svahové nestability

Záměr prochází stabilním územím a je dimenzován na veškeré zatížení ze zemního resp. horninového prostředí. V dotčeném území a v jeho širším okolí nejsou Geofondem ČR registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby.

Vlivy na staré ekologické zátěže

Záměr neprochází žádnou evidovanou plochou staré ekologické zátěže.

Vlivy na poddolovaná území

Zjištěná důlní díla nejsou v prostorovém kontaktu s trasou navrženého obchvatu. Záměr nemá vliv na poddolovaná území.

Vlivy na geologicky významné lokality

Záměr neprochází žádnou geologicky významnou oblastí. Poškození nebo ztráta paleontologických památek se nepřepokládá.

Jiné charakteristiky životního prostředí

Nejsou specifikovány žádné další charakteristiky, které by mohly být záměrem dotčeny

Vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví

Z hlediska znečištění ovzduší nebude po uvedení prvního úseku trasy záměru do provozu 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 (v důsledku omezení/snížení intenzit dopravy na komunikaci v průtahu obytnými oblastmi) a tím i zdravotnímu přínosu oproti stávajícímu stavu.

Z hlediska hluku jsou limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. spolehlivě dodrženy v obou variantách, které procházejí ve více než dostatečné vzdálenosti od chráněného prostoru. 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.

Významné sociální resp. ekonomické důsledky nevznikají.

Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

První úsek trasy záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Vytváří pouze běžně akceptované riziko vzniku dopravních nehod, přičemž technické řešení silnice v souladu s platnými předpisy v oblasti projektování pozemních komunikací toto riziko minimalizuje.

Rizikem dopravní havárie může být poškození nákladního prostoru vozidla převážejícího nebezpečné a chemické látky se souvisejícím únikem. Při dodržování pravidel dopravy nebezpečných látek (ADR) je riziko havárií spojených s únikem nebezpečných látek nízké. Celkové riziko havárie s významnými dopady do životního prostředí je nižší než v případě nerealizace záměru.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru v na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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.

Závěr

První úsek trasy záměru, tj. propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B, prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní vodu, ovzduší, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek, kulturní dědictví a hlukovou situaci. Ovlivní sice 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 č. 100/2001 Sb. přijatelným způsobem. Vlivy záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do nevýznamného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

Realizací tohoto záměru dojde k převedení významného podílu tranzitní dopravy procházející městysem Ledenice s pozitivním vlivem na zlepšení kvality ovzduší a hlukové situace vedoucí i k pozitivnímu vlivu na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, včetně zlepšení bezpečnostních parametrů dopravy.

Za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné.

- Vlivy druhého úseku trasy záměru (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně) na životní prostředí a veřejné jsou posouzeny obdobně jako v případě vlivů prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) s výjimkou vlivů na přírodu. Zatímco vlivy na přírodu jsou v prvním úseku trasy (propojení silnice II/157 a II/157, které bylo řešeno ve variantách A a B) při realizaci opatření k ochraně přírody celkově přijatelné, vlivy na přírodu ve druhém úseku trasy (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně) 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 Kačerovce a do jeho hráze, tj. významných krajinných prvků).

VII. NÁVRH STANOVISKA

KRAJSKÝ ÚŘAD – JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

V Českých Budějovicích dne 2019
Č.j.: KUJCK
Sp.zn.: OZZL
Vyřizuje: Ing. Kubecová
telefon: 386 720 767
e-mail: kubecova@kraj-jihocesky.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 9a odst. 1 až 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako příslušný úřad podle § 3 písm. f) a § 22 písm. a) zákona, vydává v souladu s § 9a odst. 1 zákona a přílohou č. 6 k zákonu

s o u h l a s n é z á v a z n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů provedení záměru

„Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“

na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“),

- a) pro I. etapu výstavby varianty trasy B (propojení silnice II/157 a II/157) s tím, že II. etapa výstavby varianty trasy B (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613) bude předmětem nového řešení trasy v zájmu ochrany přírody, které bude jako nový záměr předloženo k posouzení podle zákona, neboť druhý úseku trasy záměru (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613) významně koliduje se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku
- a
- b) pro výstavbu varianty trasy A v případě, že v rámci další přípravy záměru (pro navazující správní řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení záměru) bude výstavba varianty trasy A etapizována obdobně jako varianta trasy B (tj. I. etapa výstavby varianty trasy A propojí silnice II/157 a II/157) s tím, že II. etapa výstavby varianty trasy A (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613) bude předmětem nového řešení trasy v zájmu ochrany přírody, které bude jako nový záměr předloženo k posouzení podle zákona, neboť druhý úseku trasy záměru (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613) významně koliduje se zájmy ochrany přírody, a to právě z hlediska nevhodného vedení trasy záměru v tomto úseku.

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 dvou 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 v obou variantách vedena víceméně stejnou trasou. Délka obchvatu činí cca 4,8 km (varianta A), resp. 4,3 km (varianta B).

Záměr 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 $R_v = 3200$ m,
- nejmenší dovolený vydutý poloměr výškového oblouku $R_u = 1500$ m (doporučený $R_u = 2000$ m).

Šířkové řešení silnice je uvažováno s dvěma jízdními pruhy 2 x 3,00 m, šířka vnějšího vodícího 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. IČ oznamovatele

708 90 650

7. Sídlo (bydliště) 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 - prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B

A. Podmínky pro fázi přípravy

1. K dořešení střetu záměru v km 0,0 (okružní křižovatky) s LBK 0251 - lokálním biokoridorem Pod Vápenicí iniciovat jednání mezi příslušným orgánem ochrany přírody a městysem Ledenice v zájmu zpracování aktualizace plánu územního systému ekologické stability krajiny, který optimálněji vymezí novou trasu tohoto lokálního biokoridoru, a následného zpracování změny územně plánovací dokumentace - územního plánu Ledenice.
2. V rámci varianty B trasy obchvatu dořešit opatření k zajištění migrační prostupnosti při přechodu interakčního prvku IP 0409 s vodotečí v cca km 1,05 (tj. vytvořit migrační objekt pro obojživelníky a drobné živočichy pomocí rámového propustku o minimálních rozměrech 2 x 2 m a vhodně vytvarovaného dna s průchozími bermami.
3. K omezení vlivu na krajinný ráz minimalizovat na nezbytně nutnou míru zásahy do dřevin rostoucích mimo les a v rámci projektu vegetačních úprav věnovat kromě náhradních výsadeb i náležitou pozornost vegetačním úpravám zaměřeným zejména na pohledově exponované úseky obchvatu (k výsadbám využít stanovištně a regionálně odpovídající dřeviny; výsadby koncipovat tak, aby vytvářely vizuálně co nejpřirozeněji působící porosty, tedy jako víceméně nepravidelné skupiny různé délky a velikosti, s užitím více druhů dřevin různého habitu a vzrůstnosti, autochtonního původu, typické pro zdejší biogeografickou oblast).

4. K omezení vlivu na krajinný ráz v případě varianty B věnovat náležitou pozornost architektonickému řešení mostního objektu v cca km 0,95 ke snížení jeho technicistního projevu.
5. K ochraně povrchových a podzemních vod podrobně řešit nakládání s vodami ze srážek z komunikace, s přednostní orientací na zasakování těchto vod, včetně návrhu technických opatření souvisejících s odvodněním komunikace, a to zejména s ohledem na následující požadavky:
 - a) Vodu ze srážek z komunikace odvést vhodně dimenzovanými odvodňovacími zařízeními s případným použitím retenčních nádrží.
 - b) Před zaústěním povrchové vody ze srážek do vodních toků navrhnout vhodná zařízení k ochraně vod (dešťové usazovací nádrže s koalescenčními nebo sorpčními odlučovacími ropných látek, event. norné stěny se sedimentačním prostorem či sedimentační jímky s nornou stěnou nebo havarijní uzávěry).
6. V rámci plánu organizace výstavby zpracovat i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na následující požadavky:
 - a) Ve vztahu k ochraně ovzduší, vod a přírody zajistit, aby zařízení staveniště, manipulační plochy nebo sklady materiálů a deponie zemin nebyly situovány v blízkosti obytných objektů, v nivách vodních toků a na ostatních cenných územích z pohledu zájmů ochrany přírody. Zároveň na těchto místech neprovádět parkování a údržbu mechanismů, doplňování pohonných hmot a olejů ani skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod.
 - b) Stanovit opatření k omezení hlukové zátěže zejména v blízkosti chráněného venkovního prostoru, resp. chráněného venkovního prostoru staveb (vyloučení stavebních prací včetně stavební dopravy v noci (22.00 - 6.00 hod.) a v časném ránu a pozdním večerním období (6.00 - 7.00 hod, 21.00 - 22.00 hod.); využívání mechanismů v dobrém technickém stavu; důsledné vypínání právě nepoužívaných stavebních mechanismů; organizování stavebních prací tak, aby nedocházelo ke zbytečné kumulaci hlukových vlivů).
 - c) Stanovit opatření k omezení emisí látek znečišťujících ovzduší zejména v blízkosti obytné zástavby (neprovádění terénních úprav při větrném a dlouhodobě suchém počasí; minimalizování „aktivních ploch“, které jsou zdrojem prašnosti; skrápění nejvíce exponovaných ploch zejména při nepříznivých klimatických podmínkách; zakrývání ložných ploch vozidel dopravujících prašné materiály a nepřepřehňování jejich ložných ploch; vhodné čištění vozidel případně stavebních mechanismů vyjíždějících ze stavby, případně bezodkladná účinná očista znečištěných komunikací; organizování dopravy s cílem minimalizace pohybů dopravních prostředků; využívání stavebních mechanismů a dopravních prostředků v dobrém technickém stavu a omezení jejich zbytečného proběhu).
 - d) Stanovit opatření k ochraně vod (odvádění srážkových vod znečištěných nerozpuštěnými látkami přes sedimentační jímky, popřípadě vybavenými nornými stěnami k záchytu ropných látek; upřednostnění mobilních betonáren s možností zpětného využívání odpadní vody z mísících zařízení a výplachů automixů; vybavení staveniště mobilními chemickými WC a sociálními zařízeními vybavenými bezodtokovými jímkami; věnování zvláštní pozornosti prevenci úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod; omezování úkapů ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků zajištěním jejich dobrého technického stavu; parkování stavebních mechanismů

a dopravních prostředků a doplňování pohonných hmot a olejů na vhodně vyčleněném místě s použitím záchytných van; provádění drobné údržby na zabezpečených místech; vybavení staveniště prostředky pro případnou sanaci úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod; zamezení kontaminace terénu při nátěrových a izolačních pracích; skladování nátěrových a izolačních hmot a ředidel v záchytných vanách; používání biologicky degradovatelných olejů pro mobilní techniku s otevřeným okruhem mazání, např. řetězové pily).

- e) Stanovit opatření pro zabránění eroze půdy v trase komunikace.
- f) Při řešení staveništní dopravy se orientovat na využívání stávající sítě komunikací a přístupových cest. S výjimkou dočasných pracovních pruhů, případně dočasných přístupových cest na zemědělské půdě, nevytvářet nové komunikace a cesty v krajině.
- g) Případná dopravní omezení na komunikační síti v průběhu výstavby řešit vhodnými dopravně organizačními opatřeními.
- h) Zpracovat opatření k zajištění informovanosti městyse Ledenice a jeho prostřednictvím obyvatelstva o průběhu stavebních prací (termínech a délce dílčích etap výstavby) a ustanovit kontaktní osoby, na které by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.

B. Podmínky pro fázi realizace (výstavby)

1. Skrývky humusového horizontu (ornice) a níže uložených zúrodnění schopných vrstev (podorničí) ukládat na samostatných deponiích. Při provádění skrývek zajistit, aby nedošlo ve významnějším množství k přibírání níže uloženého horizontu (hlušiny). Skrývku provádět postupně v rozsahu nezbytně nutném (dodržovat pravidlo ponechání po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení).
2. V místech křížení s komunikacemi nepřibírat ke skrývce ornice materiál příkopů, popř. krajnic a náspů, nacházející se v bezprostřední blízkosti komunikací.
3. Při následné rekultivaci ploch dočasného záboru na pozemcích zemědělského půdního fondu dodržet základní sled uložení skrývaných horizontů a návaznost na sousední pozemky.
4. K zajištění zájmů ochrany přírody zajistit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody biologický dozor výstavby odborně způsobilou osobou za účelem kontroly plnění stanovených opatření k ochraně přírody a popřípadě stanovení dalších opatření vyplývajících z aktuální situace.
5. Kácení dřevin provádět mimo období hnízdění ptactva, tj. neprovádět kácení v měsících III. - VIII. s tím, že po dohodě s biologickým dozorem může být toto termínové omezení upraveno podle aktuálního průběhu hnízdní sezóny.
6. Staveniště v případě varianty B v úseku údolní nivy drobného toku (v cca km 1,05) zaústěného do bezejmenného rybníčka zajistit po dobu výstavby proti vnikání obojživelníků. Zároveň zajistit jejich náhradní transfer v období tahu.
7. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření, popřípadě bezodkladnou nápravu zjištěných nedostatků.

C. Podmínky pro fázi provozu

1. Zajistit péči o vysázenou zeleň a její dosadbu v případě poškození do té doby, dokud nebude zajištěn její samovolný růst.
2. Zajistit pravidelnou údržbu odvodňovacích zařízení komunikace a zařízení k ochraně vod a popřípadě bezodkladně sjednat nápravu.
3. Při zimní údržbě komunikace (při sněhu a námrazách) minimalizovat používání chemických prostředků (pro zmenšení zátěže okolí zabezpečovat zimní údržbu technologií „skrápěného solení“, která umožňuje minimalizovat úlet zrn posypového materiálu mimo vozovku).

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 - prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B

1. Před zahájením výstavby provést průzkum v trase komunikace zaměřený na výskyt zvláště chráněných druhů. U druhů, kde je to účelné, pak ev. podle výsledků tohoto průzkumu provést záchranný přesun.
2. Po dobu 5 let po výstavbě monitorovat stav vysázených dřevin. Uhynulé jedince nahradit v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
3. Po dobu 3 let po výstavbě monitorovat výskyt invazních druhů rostlin na lokalitách dotčených výstavbou. V případě nálezu bezodkladně přijmout opatření k likvidaci porostů těchto druhů. Při likvidaci preferovat mechanické metody před metodami chemickými.

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Vydání závazného stanoviska je založeno jednak na posouzení výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v dotčeném/zájmovém území, jednak na posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví:

- a) Na základě posouzení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném/zájmovém území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší a stavu hlukové zátěže) lze s ohledem na charakter záměru, jeho environmentální charakteristiky a navržená opatření k ochraně životního prostředí považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný, a to i s ohledem na skutečnost, že realizací záměru dojde ke snížení dopravní zátěže na stávající komunikační síti procházející městysem Ledenice a tím (vlivem menší intenzity a vyšší plynulosti dopravy) i ke snížení emisí znečišťujících látek z dopravy a souvisejícího imisního zatížení znečišťujícími látkami v okolí příslušných komunikací a rovněž i ke snížení hlukové zátěže.
- b) Vlivy prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B) na životní prostředí a veřejné zdraví budou za předpokladu realizace opatření k ochraně

životního prostředí spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona celkově přijatelné (viz následující bod II.2. tohoto závazného stanoviska).

Podmínky 8.A.1., 8.A.2., 8.B.4., 8.B.5., 8.B.6., 8.C.1., 9.1., 9.2. a 9.3. jsou stanoveny v zájmu ochrany přírody a vyplývají z dokumentace, obdržených vyjádření k dokumentaci a posudku.

Podmínky 8.A.3. a 8.A.4. jsou stanoveny v zájmu ochrany krajiny a vyplývají z dokumentace a posudku.

Podmínky 8.A.5., 8.C.2. a 8.C.3. jsou stanoveny v zájmu ochrany vod a vyplývají z dokumentace a posudku.

Podmínky 8.A.6. a 8.B.7. jsou stanoveny v zájmu minimalizace potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva v etapě výstavby a vyplývají z dokumentace a posudku.

Podmínky 8.B.1., 8.B.2. a 8.B.3. jsou stanoveny v zájmu ochrany půdy a vyplývají z dokumentace.

Vlivy druhého úseku trasy záměru (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně) významně kolidují se zájmy ochrany přírody (viz následující bod II.2. tohoto závazného stanoviska).

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

- Vlivy prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny následujícím způsobem:

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

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, poněvadž 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 zčásti a/nebo prakticky bez obytné zástavby.

Tento přínos je vyhodnocen u obou variant a z hlediska imisní zátěže centra jsou varianty prakticky totožné. Z hlediska vlivů na obytnou zástavbu v prostoru ulice Mysletínská logicky vychází mírně příznivěji varianta A, která je od zástavby více vzdálena. Rozdíly však jsou nepatrné a s ohledem na stávající imisní zátěž nevýznamné. Přípustné bez výhrad jsou tedy obě varianty.

Vlivy na klima

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.

Z hlediska vlivu na globální klima nemá záměr 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 emise 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).

Záměr je připravován na dlouhé období provozu, v zásadě pokrývající staletí. Záměr je připraven na očekávaný vývoj klimatu, zejména pokud jde o stanovení množství srážek a jejich rozložení v čase. Odvodňovací zařízení a profily kritické pro převedení velkých vod jsou, resp. budou, navrženy v odpovídající dimenzi, mostní objekty, pod kterými procházejí lokální vodoteče, jsou potom více než dostatečných rozměrů tak, aby nebyly ovlivněny např. nahromaděním ledových bariér. Velké vodoteče s potenciálem vzniku ledových bariér trasou záměru neprocházejí. Záměr dále neprochází rozsáhlejšími lesními celky, které by byly ohroženy vznikem lesních požárů a mohly tak zpětně ovlivnit bezpečnost provozu na silnici. Případný vznik požáru v navazujících plochách bude řešen odpovídajícím zásahem hasičského záchranného sboru. Potenciální "uvěznění" vozidel uvnitř hořícího lesa je v měřítku záměru a výměry dotčených lesních ploch vyloučeno. Záměr tedy představuje robustní řešení, které je odolné vůči potenciální změně klimatu.

Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy hluku

Základním dopravním efektem záměru je vymístění tranzitní dopravy ze stávajících silnic, procházejících centrální částí městyse Ledenice, na nově vybudovanou obchvatovou trasu. To vede zároveň 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.

Vlivy dalších fyzikálních a biologických charakteristik

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 resp. obyvatelstvo je proto vyloučen.

Vlivy záření jsou vyloučeny.

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

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na povrchové vody

Vlivy na charakter odvodnění území

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.

Vlivy na hydrologické charakteristiky

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

Vlivy na kvalitu povrchových vod

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 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.

Vlivy na vodní útvary povrchových vod

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.

Vlivy na záplavová území

Na trase záměru není vymezeno záplavové území.

Vlivy na vodní zdroje

Záměr nemá potenciál s ohledem na jejich absenci v území ovlivnit vodní zdroje povrchových vod.

Vlivy na podzemní vody

Ovlivnění hydrogeologických charakteristik

Zástavbou území dojde k navýšení rozlohy zpevněných ploch na území a k lokální změně odtokových poměrů, bude v nevýznamném objemu navýšen přímý odtok srážkových vod z komunikace do povrchových toků.

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.

Vlivy na kvalitu podzemní vody

Potenciální ovlivnění kvality podzemních vod během provozu na projektované komunikaci představují standardní úkapy provozních kapalin z projíždějících vozidel, otěr pneumatik atp.,

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.

Vlivy na vodní útvary podzemních vod

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, jejichž potenciál nebude záměrem zvyšován.

Vlivy na vodní zdroje

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 vrty 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, kde 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.

Vlivy na půdu

Zábor půdy

Trasa obchvatu v prvním úseku trasy je v obou variantách vedena prakticky výhradně po pozemcích podléhajících ochraně zemědělského půdního fondu a vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v rozsahu 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.

Vlivy na kvalitu půdy, zachování půdní úrodnosti

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 skrývky, 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.

Vlivy na stabilitu a erozi půdy

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 území nehrozí výrazné eroze půdy. V průběhu výstavby a provozu nepředpokládáme ohrožení její stability.

Vlivy na znečištění půdy

Půda o blízkém okolí komunikace bude 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. Zároveň nedochází k významné změně intenzity dopravy, projíždějící dotčeným územím. V důsledku výstavby a provozu záměru tedy v tomto ohledu nevzniká žádný dodatečný negativní vliv.

Možný nepříznivý dopad používání rozmrazovacích prostředků na půdy je možné omezit snížením používaného množství solí (správná volba doby a intervalů použití) a způsobem aplikace (zvlhčená sůl), případně inertních materiálů.

Ostatní vlivy

Evidované krajinné prvky v zemědělské krajině nebudou realizací záměru ovlivněny.

Vlivy na přírodní zdroje

Vlivy prvního úseku trasy na přírodní zdroje jsou vyloučeny. Nebudou poškozeny evidované geologické ani paleontologické památky.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

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 jako relativně méně konfliktní se 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 byly shledány z hlediska bioty přijatelné. Hlavním (podmiňujícím) faktorem pro stanovení míry vlivů se jeví migrační propustnost územím.

Zvláště chráněná území nebudou realizací záměru dotčena.

Lokality Natura 2000 nebudou realizací záměru dotčeny.

Záměr nebude mít vliv na přírodní parky.

Památné stromy nebudou realizací záměru dotčeny.

V prvním úseku trasy záměru bude ovlivněn lokální biokoridor Pod Vápenicí (LBK 0251), resp. jeho funkce bude výstavbou významně narušena (z pohledu metodiky se jedná o limitující přerušení, které bude mít za následek jeho zneprostupnění).

Ve vztahu k ochraně přírody jsou stanovena zmírňující opatření.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Záměr nebude představovat významněji rušivý zásah do stávajícího krajinného rázu. Stavba svým charakterem, s absencí vertikálního rozměru, 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.

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. 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.

Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu

Záměr po realizaci převezme část dopravních vztahů a tím změní dopravní zátěž stávajících silnic. Tento efekt se projeví zejména v centrální části městyse, a to snížením intenzit dopravy.

Pokud jde o vlivy na ostatní dopravní infrastrukturu, záměr zachovává veškeré dopravní vazby v území. Záměrem dotčené komunikace (silnice, místní a účelové komunikace resp. polní a lesní cesty) budou upraveny resp. přeloženy. Bude zachována (popř. po úpravě) dopravní obsluha všech pozemků a nemovitostí.

Záměr umožňuje příčný pohyb nemotorové (pěší a cyklistické) dopravy.

Jiné vlivy na infrastrukturu nejsou očekávány. Sítě, dotčené záměrem, budou uvedeny do původního stavu (resp. stavu vyžadovaného jejich správci), nedochází tedy ani k rozvoji, ani k omezení technické infrastruktury území.

Jiné ekologické vlivy

Vlivy na horninové prostředí

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.

Vlivy na svahové nestability

Záměr prochází stabilním územím a je dimenzován na veškeré zatížení ze zemního resp. horninového prostředí. V dotčeném území a v jeho širším okolí nejsou Geofondem ČR registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby.

Vlivy na staré ekologické zátěže

Záměr neprochází žádnou evidovanou plochou staré ekologické zátěže.

Vlivy na poddolovaná území

Zjištěná důlní díla nejsou v prostorovém kontaktu s trasou navrženého obchvatu. Záměr nemá vliv na poddolovaná území.

Vlivy na geologicky významné lokality

Záměr neprochází žádnou geologicky významnou oblastí. Poškození nebo ztráta paleontologických památek se nepřepokládá.

Jiné charakteristiky životního prostředí

Nejsou specifikovány žádné další charakteristiky, které by mohly být záměrem dotčeny

Vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví

Z hlediska znečištění ovzduší nebude po uvedení prvního úseku trasy záměru do provozu 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 (v důsledku omezení/snížení intenzit dopravy na komunikaci v průtahu obytnými oblastmi) a tím i zdravotnímu přínosu oproti stávajícímu stavu.

Z hlediska hluku jsou limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. spolehlivě dodrženy v obou variantách, které procházejí ve více než dostatečné vzdálenosti od chráněného prostoru. 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.

Významné sociální resp. ekonomické důsledky nevznikají.

Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

První úsek trasy záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Vytváří pouze běžně akceptované riziko vzniku dopravních nehod, přičemž technické řešení silnice v souladu s platnými předpisy v oblasti projektování pozemních komunikací toto riziko minimalizuje.

Rizikem dopravní havárie může být poškození nákladního prostoru vozidla převážejícího nebezpečné a chemické látky se souvisejícím únikem. Při dodržování pravidel dopravy nebezpečných látek (ADR) je riziko havárií spojených s únikem nebezpečných látek nízké. Celkové riziko havárie s významnými dopady do životního prostředí je nižší než v případě nerealizace záměru.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky

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.

Závěr

První úsek trasy záměru, tj. propojení silnice II/157 a II/157 ve variantě A i B, prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní vodu, ovzduší, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek, kulturní dědictví a hlukovou situaci. Ovlivní sice 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.

Realizací tohoto záměru dojde k převedení významného podílu tranzitní dopravy procházející městysem Ledenice s pozitivním vlivem na zlepšení kvality ovzduší a hlukové situace vedoucí i k pozitivnímu vlivu na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, včetně zlepšení bezpečnostních parametrů dopravy.

Za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné.

- Vlivy druhého úseku trasy záměru (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně) na životní prostředí a veřejné jsou posouzeny obdobně jako v případě vlivů prvního úseku trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) s výjimkou vlivů na přírodu. Zatímco vlivy na přírodu jsou v prvním úseku trasy (propojení silnice II/157 a II/157, které bylo řešeno ve variantách A a B) při realizaci opatření k ochraně přírody celkově přijatelné, vlivy na přírodu ve druhém úseku trasy (propojení silnic II/157, III/14611 a III/14613, které bylo řešeno invariantně) 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 Kačerovce a do jeho hráze, tj. významných krajinných prvků).

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

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se vydává 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, platí následující hodnocení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Technické řešení záměru je 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.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná navazující správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků vyplývajících z posuzování podle zákona, které jsou v rámci závazného stanoviska formulovány jako podmínky k ochraně životního prostředí.

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

Vzhledem k tomu, že z hlediska zájmů ochrany přírody se vydává 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, platí následující hodnocení pro první úsek trasy záměru (propojení silnice II/157 a II/157) ve variantě A i B.

Pokud jde o posuzované varianty A a B obchvatu silnice II/157, je možno na základě provedeného hodnocení v dokumentaci a komentářů v rámci posouzení částí D.I.1. – D.I.11. a D.II. dokumentace obsažených v posudku, které se týkají porovnání variant záměru, zjednodušeně (vzhledem k záměrně zvoleným „hrubším vahám“ při posouzení) shrnout výsledky porovnání variant záměru podle příslušných dílčích hledisek následujícím způsobem:

Dílčí hlediska	Dílčí porovnání vlivů varianty A a varianty B	Dílčí preference	Hodnotící kritérium
vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na ovzduší a klima	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na hlukovou situaci	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na povrchové a podzemní vody	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na půdu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na přírodní zdroje	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na biologickou rozmanitost	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na krajinu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
jiné ekologické vlivy	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-
rizika při nestandardních stavech	vlivy varianty A ≈ vlivy varianty B	-	-

≈ - vlivy prakticky rovnocenné, resp. rovnocenné

÷ - vlivy téměř rovnocenné (hodnotící kritérium podpůrné)

> / < - vlivy větší / vlivy menší (hodnotící kritérium zásadní)

>> / << - vlivy mnohem větší / vlivy mnohem menší (hodnotící kritérium limitující)

Při komplexním posouzení variant A a B obchvatu silnice II/157 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, posuzované varianty A a B jsou prakticky rovnocenné a že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné. Preferenci mezi

variantami A a B bude proto možno stanovit v rámci další přípravy záměru na základě neenvironmentálních aspektů.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci vlivů záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí bylo doručeno Krajskému úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, celkem 5 písemných vyjádření (5 vyjádření dotčených správních orgánů - v případě Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví šlo o 3 dílčí vyjádření). Vyjádření dotčených územních samosprávných celků ani veřejnosti nebyla obdržena.

Písemná vyjádření obdržena 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 uvedených vyjádření 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

Dotčenými územními samosprávnými celky, jejichž správní obvody alespoň zčásti tvoří dotčené území, jsou:

kraje: Jihočeský kraj

obce: Ledenice

Poučení

Toto závazné stanovisko je vydáno podle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele záměru opakovaně prodloužena o 5 let v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 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 K l i m e š

vedoucí odboru životního prostředí,
zemědělství a lesnictví

PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU

Oznámení záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“
(Ing. Petr Mynář, březen 2017)

Vyjádření obdržena k oznámení záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“

Závěr zjišťovacího řízení Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví
(č.j.: KUJCK 82198/2017/OZZL ze dne 30. 6. 2017)

Dokumentace vlivů záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí
(Ing. Petr Mynář, březen 2019)

Vyjádření obdržena k dokumentaci vlivů záměru „Západní obchvat Ledenic, silnice II/157“ na životní prostředí

Poznatky z konzultací se zástupci oznamovatele, projektanta záměru a vyžádané podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku

Související právní předpisy a literatura