

**Praha:** 19.10.2016**Číslo jednací:** 080932/2016/KUSK**Spisová značka:** SZ\_080932/2016/KUSK**Vyřizuje:** Ing. Ondřej Černý I. 803**Značka:** OŽP/Če

ŘSD CR Závod Praha,

k rukám Ing. Josefa Jacka,

Na Pankráci 56

140 00 Praha 4

**PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA****K POSOUZENÍ Vlivů PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

(vydaného pod č.j. 016803/2009/KUSK/OŽP/Če dne 03.02.2009)

podle § 9a odst. 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“)

**Identifikační údaje****Název záměru:** Silnice I/18, Příbram – jihovýchodní obchvat 2. Část.**Charakteristika záměru:**

Posuzovaný úsek silnice I/18 začíná před obcí Bohutín cca 400 m před křižovatkou stávající silnice I/18 a silnice III. třídy č. 1914 a končí napojením na kruhovou křižovátku na silnici I/66 severozápadně od Brodu. Silnice je v celém řešeném úseku o délce 5 630 m navržena v kategorii S 9,5/70.

Trasa jihovýchodního obchvatu druhé části začíná před obcí Bohutín, cca 400 m před křižovatkou stávající I/18 a silnice III. třídy III/1914. Trasa výhledové komunikace se v tomto místě odklání pravostranným obloukem od stávající komunikace. Po cca 500 m kříží silnici třetí třídy III/1914, pokračuje levostranným obloukem kolem Tisové směrem k městské části Zdaboř. Cca v km 2,600 trasa obchvatu přechází přes mokřady Vokačovského potoka. Tuto lokalitu silnice I/18 přechází mostním objektem o délce 150 m. V km 3,000 je navržena okružní křižovatka se silnicí vedoucí od Zdaboře směrem k Narysovu. Jedná se o silnici III. třídy III/1911. Obchvat pokračuje dále východně kolem Zdaboře, v zářezu, kvůli hluku, směrem k silnici III/1912 vedoucí do Žežic. Trasa je nejprve vedena levostranným obloukem, navazuje oblouk pravostranný, tímto obloukem přechází Florentinskou štolu, za ní cca v km 4,400 je navržena výhledová křižovatka. Protože se jedná o výhledové připojení městské komunikace, jsou v situaci pouze navržena ramena křižovatky, odbočovací levé pruhy na hlavní komunikaci navrženy nejsou. Pravostranný oblouk dále pokračuje, navazuje na něj přímá. V km cca 5,000 je navržena další okružní křižovatka silnic I/18 a III/1912 (Žežice).

Silnice dále pokračuje směrem k I/66, mimoúrovňově kříží železniční trať a u Drnova mlýna a zahrádkářské kolonie se napojuje na okružní křižovatkou na silnici I/66. Trasa komunikace I/18 byla navržena v kategorii S 9,5/70, se směrodatnou rychlostí 90 km/hod. Výjimku tvoří úsek mezi okružní křižovatkou Žežice a okružní křižovatkou I/66. Tyto křižovatky jsou velmi blízko u sebe – jejich vzdálenost je cca 500 m, dle normy ČSN by vzdálenost měla být 1,5 km (s odůvodněným zkrácením na 0,750 m), při návrhové rychlosti 70 km/hod. Vzhledem k tomu, že v této lokalitě obchvat silnice I/18 prochází územím zahrádkářské kolonie, musí se napojit na stávající I/66, překročit žel. trať, úsek silnice mezi okružními křižovatkami byl navržen tak, aby vyhovoval rychlosti 50 km/hod. Pokud na tomto území bude snížena rychlost na 50 km/hod, vzdálenost křižovatek není definována a tudíž 500 m je vyhovující. Stávající ulice Brodská vedoucí přes žel. trať ke křižovatce se silnicí I/66 bude po výstavbě I/18 uzavřena pro automobilový provoz a bude sloužit jako smíšená stezka pro pěší a cyklisty.

Součástí návrhu a aktualizace druhé části studie byl i návrh smíšené stezky – tedy stezky pro pěší a cyklisty – vedoucí od Příbrami do Žežic. Tato stezka je v návrhu vedena v souběhu přeložky ulice Brodská a dále pokračuje v souběhu přeložky silnice III/1912. Výškově je navržena ve dvou alternativách, v jedné variantě je vedena úrovňově přes silnici I/18, na silnici je navržen ochranný ostrůvek pro chodce. Vzhledem k blízkosti OK a tedy zpomalení dopravy, se jedná o poměrně bezpečné řešení. Druhá varianta umožňuje pěším i cyklistům přechod silnice I/18 mimoúrovňově pomocí nově zbudované lávky. Návrh nové stopy stezky se snažil respektovat stezku pro pěší, kterou pro současný stav navrhl ing. Radim Kresl. Celková délka návrhu trasy obchvatu silnice I/18 je 5,630 km.

#### Křižovatky

Stavba obchvatu komunikace I/18 si vyžádá úpravu některých přilehlých komunikací, zejména v místech křížení s trasou obchvatu. V druhé části jihovýchodního obchvatu silnice I/18 Příbram, je navrženo pět úrovňových křižovatek a tři mimoúrovňová křížení.

#### Navržené křižovatky:

- Křižovatka silnice obchvatu I/18 a III/1914
- Okružní křižovatka silnice obchvatu I/18 a III/1911
- Výhledová křižovatka silnice obchvatu I/18 a místní komunikace
- Okružní křižovatka silnice obchvatu I/18 a III/1912
- Okružní křižovatka silnice obchvatu I/18 a I/66

#### Mimoúrovňová křížení

- Polní cesta v km 3,733
- Polní cesta v km 4,448
- Křížení silnice I/18 a železniční tratě č. 200

#### Křižovatka silnice obchvatu I/18 a III/1914

Tato křižovatka je navržena jako úrovňová průsečná s levými odbočovacími pruhy na hlavní komunikaci. Rameno vedoucí od Bohutína má navrženo samostatný odbočovací pruh vpravo směr na Rožmitál pod Třemšínem.

#### Okružní křižovatka silnice obchvatu I/18 a III/1911

Okružní křižovatka je navržena z důvodu nevhodného křížení komunikací (úhel křížení je příliš šikmý). Do křižovatky vstupují čtyři ramena.

Výhledová křižovatka silnice obchvatu I/18 a místní komunikace

Výhledová křižovatka u Florentinské štolky vznikla na žádost města, je součástí územního plánu města Příbram. Výhledová komunikace by měla být silnicí třetí třídy, nebo místní komunikací. Z důvodů, že se jedná o výhledovou komunikaci, na obchvatu I/18 nejsou zatím uvažovány levé odbočovací pruhy. Vzdálenost křižovatek – u Florentinské štolky a OK Žežice je cca 733 m, z důvodu, že v blízkosti výhledové křižovatky je umístěna štola, nedoporučuje se zvětšovat vzdálenost mezi těmito křižovatkami. Křižovatka je navržena jak o styková.

Okružní křižovatka silnice obchvatu I/18 a III/1912

Z důvodů snížení záborů a také kvůli nevhodnému úhlu křížení a také díky výhledovému silnému proudu vozidel z ulice Brodská – předpokládá se výhledová zátěž 7 770 voz/den ze směru od Rožmitálu pod Třemšínem, 9 940 voz/den z ulice Brodská od Příbrami, a 15 160 voz/den ze směru od silnice I/66, byla navržena okružní křižovatka se čtyřmi vstupujícími rameny.

Okružní křižovatka silnice obchvatu I/18 a I/66

Okružní křižovatka křížení silnic I. třídy byla navržena z důvodu silného proudu vozidel jak od Příbrami, od Milín a, tak od výhledového obchvatu, u křižovatky se předpokládají pouze tři vstupující ramena.

### **Protihluková opatření**

Trasa jihovýchodního obchvatu silnice I/18, druhá část prochází kolem zastavěných ploch většinou v zářezu, výstavba protihlukových stěn se nepředpokládá.

### **Objekty na trase**

Na trase budou vybudovány dva mostní objekty – jeden přes železniční trať, druhý přes Vokačovský potok.

Návrh mostního objektu přes železniční trať č. 200 respektoval podjízdnu výšku nutnou pro překročení tratě s elektrizací, tedy min 8,0 m. Stávající most na ulici Brodská výhledově podjízdnu výškou nevyhoví, pěší budou převedeni po mostním objektu silnice I/18. Další dva mostní objekty by měly být vybudovány při přechodu silnice I/18, most pro polní cestu v km 4,448, v této lokalitě je používaná cyklistická a turistická trasa. V km 3,733 je navržen opět most přes silnici I/18 kvůli napojení rodinného domu. Přesné řešení napojení bude upřesněno ve vyšším stupni dokumentace, po zaměření. Na trase je navržen most/trubní propust přes vodoteč a to v km 0,710.

Konkrétní návrh a přeložky všech polních cest a komunikací, přemostění atd. budou upřesněny a podrobněji zpracovány v dalším stupni dokumentace.

### **Inženýrské sítě v trase**

Od km 4,580 až do km 5,500 je trasa vedena přes vodovodní řad DN 300, v rámci stavby bude nutné vyřešit jeho přeložku. Další kolize s inž. sítěmi zjištěna nebyla. Teprve v dalším stupni dokumentace dojde k podrobnému průzkumu inženýrských sítí a návrhů opatření na jejich křížení nebo přeložky.

### **Etapizace výstavby**

Etapizaci výstavby jihovýchodního obchvatu předpokládá zpracovatel v souladu s územním plánem. Výstavba druhé části obchvatu se uvažuje v jedné etapě, s možností postupného uvádění jednotlivých podúseků komunikace do provozu.

### Směrové poměry

Trasa komunikace obchvatu I/18 je navržena dle norem ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102, s návrhovou rychlostí 70 km/hod a směrodatnou rychlostí 90 km/hod.

Úsek mezi OK Žežice a OK silnic I/18 a I/66 je navržen tak, aby vyhovoval parametrům pro návrhovou rychlost 50 km/hod. Ve výhledu se předpokládá snížení jízdní rychlosti na 50 km/hod. Největší směrový oblouk na trase je levotočivý oblouk o poloměru  $R = 850$  m s přechodnicemi 90 m, nejmenší pak pravotočivý oblouk na konci trasy o poloměru  $R = 250$  m s přechodnicemi 50 m.

Vzhledem k návrhům okružních křižovatek v trase silnice I. třídy je nutné zajistit – min. dopravními značkami - včasné postřehnutí okružních křižovatek na hlavní trase obchvatu. Trasa komunikace obchvatu prochází celá ve volném terénu, v okolí křižovatek je vedena v blízkosti stávající zástavby či zahrádkářských kolonií. Mezi křižovatkami se silnicí III/1911, výhledovou křižovatkou u Florentinské štolý a Okružní křižovatkou Žežice, až do konce úseku je silnice vedena v blízkosti zástavby městské části Zdaboře a Příbrami. Celková délka úseku je 5,629 529 km.

### Sklonové poměry

Sklonové poměry trasy jsou navrženy tak, aby byl dodržen max. podélný sklon pro komunikaci I. třídy v kategorii 9,5/70, tzn. 6,0%. Maximální sklon na trase dosahuje hodnoty 5,50%, nejmenší pak 0,5 %.

Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky v souladu s ČSN 736101. Minimální údolnicový - vydutý oblouk je  $R = 5\,000$  m a vypuklý výškový oblouk je  $R = 2\,500$  m. Sklonové a směrové poměry vyhovují rozhledovým poměrům na zastavení. Šířkové uspořádání, příčné uspořádání Šířkové uspořádání navrhované komunikace jihovýchodního obchvatu I/18 odpovídá normě ČSN 73 6101, požadované kategorie 9,5/70. Volná šířka vozovky je 9,50 m mezi zabezpečovacím zařízením (směrový sloupek nebo ocelové svodidlo), návrhová rychlost 70km/h.

Příčné uspořádání základní kategorie silnice – bez odbočovacích pruhů

jízdní pruhy	(2x3,75 m)	7,50 m
zpevněná krajnice	(2x 0,50 m)	1,00 m
nezpevněná krajnice	(2x 0,50 m)	1,00 m
celkem volné šířky		9,50 m

Jízdní pás lemují po obou okrajích vodící proužky v šířce 0,25 m, které jsou funkčně zahrnuty do zpevněné krajnice.

### Konstrukce vozovky

Silniční vozovka na tomto úseku obchvatu byla navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, složení bude upřesněno v dalším stupni dokumentace. Jedná se pouze o předběžný návrh konstrukce vozovky.

Skladba konstrukce v tloušťce 450 mm je navržena:

- asfaltový koberec mastixový	AKM I	40 mm
- asfaltobeton hrubý	ABH I	60 mm
- obalované kamenivo	OK I	50 mm

- kamenivo zpevněné cementem	KSC I	150 mm
- šterkodrt'	ŠD	150 mm
celkem		450 mm

**Umístění záměru:** kraj: Středočeský  
obec: Bohutín, Narysov, Příbram  
kat. území: Bohutín, Tisová u Bohutína, Narysov, Zdaboř, Žežice, Brod u Příbramě, Příbram

**Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Čerčanská 12,  
140 00 Praha 4

**IČ oznamovatele:** 65993390

**Na základě předložené žádosti dospěl Krajský úřad středočeského kraje, jako příslušný úřad podle § 22 zákona k závěru, že u záměru**

### **„Silnice I/18, Příbram – jihovýchodní obchvat 2. Část“**

nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru a platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného pod č.j. 016803/2009/KUSK/OŽP/Če dne 03.02.2009 se prodlužuje o 5 let, tedy do 03.02.2021.

#### **Odůvodnění :**

Záměr „Silnice I/18, Příbram – jihovýchodní obchvat 2. Část“ v k.ú. Bohutín, Tisová u Bohutína, Narysov, Zdaboř, Žežice, Brod u Příbramě, Příbram naplňuje dikci bodu 2.5 kategorie II, příl. č. 1 zákona. Dle § 10, odst. 3) zákona, byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí (platnost 2 roky), vydaného pod č.j. 016803/2009/KUSK/OŽP/Če dne 03.02.2009, tedy do 03.02.2011. Žádost oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska byla podána dne 02.02.2011, tj. v termínu pro vydání vyjádření k žádosti. Příslušným úřadem pro vydání vyjádření je Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství. Krajský úřad si vyžádal dopisem č.j. 038279/2011/KUSK doplnění žádosti o písemné prokázání skutečností, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru ve smyslu § 10 odst. 3 zákona. Dne 23.4.2013 předložil oznamovatel dokumentaci s požadovanými informacemi k aktuálnímu datu. Na základě výše uvedené dokumentace pro účely žádosti o prodloužení stanoviska k záměru dospěl Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný úřad podle § 22 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, **k závěru**, že u záměru „Silnice I/18, Příbram – jihovýchodní obchvat 2. Část“ nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru a platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného pod č.j. 016803/2009/KUSK/OŽP/Če dne 03.02.2009 se tedy prodloužilo o 5 let, tedy do 03.02.2016. Dne 01.02.2016 byla Krajskému úřadu Středočeského kraje doručena žádost o

prodloužení platnosti stanoviska k záměru. Krajský úřad vyzval oznamovatele dopisem ze dne 23.02.2016, č.j. 038279/2016/KUSK k doplnění žádosti o písemné prokázání, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru. Toto doplnění předložil oznamovatel dne 01.06.2016.

#### Rozsah záměru

Záměr je navržen v obdobném rozsahu jako v rámci posouzeného záměru „Silnice I/18, Příbram – jihovýchodní obchvat 2. Část“, pro kterou bylo vydáno stanovisko pod č.j. 16803/2009/KUSK/OŽP/Če dne 03.02.2009. Trasa obchvatu je dle přiložených výřezů z územních plánů fixována v územním plánu města Příbram a Bohutín. Nedošlo tedy k významné změně rozsahu záměru oproti záměru posouzenému v procesu EIA. Detailně bude řešen soulad s územním plánem v rámci následujících řízení (územní řízení).

#### Podmínky v dotčeném území

Oznamovatel shrnul podmínky v daném území v rámci kapitoly „Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“ a taktéž výřezy z platného územního plánu města Příbrami a obce Bohutín, v rámci kterých dochází ke kontaktu s obytnou zástavbou. Z těchto podkladů vyplynulo, že v území jsou navrženy plochy nové plochy pro bydlení a to především v rámci obce Bohutín (část Tisová).

Oznamovatel porovnal nově navržená obytná území s hlukovou studií, jež byla vypracována v rámci záměru. Z izofon hlukové studie lze dovodit, že hlukové limity budou plněny i pro novou výstavbu. Tatáž mapa hlukových izofon byla doložena i pro oblast Zdaboř, Žežičky a Brod. Detailní řešení problematiky hluku bude provedeno v rámci navazujících řízení, k čemuž též směřují podmínky v rámci vydaného stanoviska.

Oznamovatel též uvádí, že nejsou v dotčeném území realizovány jiné záměry, u kterých by bylo nutné vyhodnotit střety se záměrem výstavby silnice.

Kvalita ovzduší na lokalitě plánovaného záměru je v současné době dobrá, až mírně zhoršená. Byly splněny všechny imisní limity základních znečišťujících látek s výjimkou benzo[a]pyrenu, jehož imisní limity podle uvedených hodnot byly překročeny až o 48 %. Tato situace je typická pro většinu území větších měst.

V rámci programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, květen 2016 je jihovýchodní obchvat Příbrami přímo definován jako opatření pro snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší – opatření AB2 pro Příbram. Pro obchvatové komunikace nejsou též v rámci programu počítány emisní stropy, neboť jsou jedním ze zásadních opatření ke zlepšování kvality ovzduší.

Prakticky jediným významným reálným opatřením z hlediska kvality ovzduší týkajících se přímo vlastního záměru obchvatu je pravidelná očista komunikace a využití zeleně s tzv. protiprašnou funkcí. Zeleně je též obecně používána jako kompenzační opatření z hlediska benzo[a]pyrenu. Podmínky k výsadbě zeleně a očištění komunikace jsou součástí stanoviska č.j. 16803/2009/KUSK/OŽP/Če.

V následujícím stupni projektové přípravy – dokumentace pro územní rozhodnutí bude zpracována rozptylová studie, ve které bude vyhodnocen vliv záměru na kvalitu ovzduší.

Součástí dokumentace pro územní rozhodnutí bude návrh vegetačních úprav podél navrženého obchvatu.

Pro výhled dopravy byl uvažován rok 2030. Sčítání dopravy z roku 2010 neobsahují dle zpracovatele materiálu v lokalitách výrazné změny, lze tedy předpokládat, že i u predikovaných původních intenzit dopravy pro rok 2030 nedojde k výrazným změnám.

Z popisu dalších aspektů stavu dotčeného území uvedených v předloženém materiálu (územní systémy ekologické stability, zvláště chráněná území, NATURA 2000, významné krajinné prvky, krajinný ráz, kulturní památky, povrchové vody, ochranná pásma vod, záplavová území) nevyplynuly významné změny oproti projednanému záměru.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad došel k závěru, že z hlediska záměru nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území, které by byly pro daný záměr významné.

### Změny v legislativě

Od roku 2011 upravuje ochranu před hlukem Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Toto nové Nařízení vlády výrazně nemění přístup k hlukové zátěži chráněných objektů či území ani nemění hygienické limity. Proto lze výsledky hlukové studie z roku 2007 akceptovat i pro novou legislativu v oblasti hluku. Problematika ochrany před hlukem bude detailně prověřena v rámci hlukové studie pro navazující řízení.

### Vlivy na ovzduší

Rozptylová studie z dubna 2008 byla zpracována podle platného zák. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší. Zákon 86/2002 Sb. byl však s účinností od 01.09.2012 nahrazen zákonem 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. V souvislosti s tímto zákonem vstoupily v platnost některé změny týkající se zpracování rozptylových studií pro záměr realizace pozemních komunikací a s tím i změny schvalování umístění těchto zdrojů. Ve smyslu zákona 201/2012 Sb. není pozemní komunikace stacionárním zdrojem vyjmenovaným a nepodléhá vydání souhlasného stanoviska orgánu ochrany ovzduší k umístění tohoto zdroje.

Výjimku však tvoří pozemní komunikace podle § 11 odst.1 písm. b), které se nalézají v zastavěném území obce a předpokládaná intenzita dopravního proudu činí více jak 15 tis. vozidel/24hod. v návrhovém období nejméně 10 let. K umístění těchto komunikací pak vydává závazné stanovisko MŽP ČR na základě zpracované rozptylové studie.

Oznamovatel musí z povahy věci dodržovat platnou legislativu a dodržet ustanovení platného zákona o ochraně ovzduší. Rozptylová studie, kterou bude oznamovatel dle výše uvedeného zpracovávat, musí vycházet z platné legislativy.

V rámci programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, květen 2016 je jihovýchodní obchvat Příbrami přímo definován jako opatření pro snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší – opatření AB2 pro Příbram.

KÚSK po prostudování materiálu došel k závěru, že k významným novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru nedošlo.

Dle § 9a odst. 3 zákona oznamovatel písemně prokázal, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 9a odst. 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.

**Ing. Josef Keřka, Ph.D.**

vedoucí odboru životního prostředí  
a zemědělství

**v.z. Ing. Hana Švingrová**

vedoucí oddělení posuzování vlivu na  
životní prostředí