

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
Odbor životního prostředí a zemědělství
Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava, Česká republika
tel.: 564 602 502, e-mail: posta@kr-vysocina.cz

Dle rozdělovníku:

Váš dopis značky/ze dne

Číslo jednací
KUJI 103195/2022
OZPZ 390/2020 Ča

Vyřizuje/telefon
Markéta Čadová
564 602 530

V Jihlavě dne
5. 12. 2022

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

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

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, jako věcně a místně příslušný orgán dle ustanovení § 22 písm. a) zákona o EIA (dále též „příslušný úřad“), za použití ustanovení § 9a odst. 1 zákona o EIA a přílohy č. 6 k zákonu o EIA,

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k posouzení vlivů provedení záměru

„I/37 Žďár nad Sázavou – SZ + JZ obchvat“

na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“)

I. POVINNÉ ÚDAJE

I. 1 Název záměru

I/37 Žďár nad Sázavou – SZ + JZ obchvat

I.2 Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je přeložka silnice I/37 v délce 6 019 m, která tvoří SZ a JZ obchvat města Žďár nad Sázavou v návrhové kategorii S 9,5/70.

Začátek přeložky je přibližně 500 m před křižovatkou silnic I/37 a III/35016 v severní části města a dále pokračuje západním směrem vzhledem k centru města. Trasa prochází v prostoru mezi rybníky Nový Žďár a Převorský a zástavbou v ulici Dvorská, za níž se stáčí po zemědělsky využívaných pozemcích jižním směrem k silnici I/19 do prostoru stávající zahrádkářské kolonie. Od křižovatky se silnicí I/19 je trasa vedena souběžně s železniční tratí ve východní poloze do přednádražního prostoru, kde kříží silnici II/353 (ul. Jihlavská) a dále pokračuje ke stávající okružní křižovatce silnic I/37 a I/19. Přitom pokračování obchvatu v úseku Jihlavská – Brněnská je řešeno jako samostatná stavba v předstihu předmětného záměru. Podmínky závazného stanoviska se tak na část obchvatu v úseku Jihlavská - Brněnská nevztahují.

Trasa obchvatu je rozdělena na dva úseky. 1. úsek (začátek přeložky – křižovatka I/37 x I/19) délky cca 2,4 km tvoří severozápadní segment obchvatu města a spolu s křižovatkou se silnicí I/19 tvoří samostatný funkční celek, který odklání tranzitní dopravu z prostoru historického centra města. 2. úsek zahrnuje obchvat v délce cca 3,6 km od křižovatky silnic I/37 a I/19 až po křižovatkou v ulici Jihlavská, resp. samostatně připravovaný úsek po křižovatkou v ul. Brněnská.

I.3 Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu o EIA

Kategorii II, bod 49 - Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích 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 (1000 voz/24 hod).

I.4 Umístění záměru

Kraj: Kraj Vysočina

Obec: Žďár nad Sázavou, Hamry nad Sázavou

Katastrální území: Město Žďár (795232), Zámek Žďár (795453), Hamry nad Sázavou (637106).

I.5 Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.6 IČ oznamovatele

659 93 390

I.7 Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/5, 145 05 Praha 4

I.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

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

Požadavky na technické řešení stavby

1. V rámci projektové přípravy budou v maximální míře minimalizovány zásahy do břehových porostů, přírodních stanovišť, významných krajinných prvků a prvků ÚSES.

- především zde nebudou umístovány manipulační plochy, přístupové cesty, zařízení stavenišť, přeložky technické infrastruktury a další objekty vyžadující pouze dočasný zábor stavby,
 - v případě nutnosti zásahu bude toto v projektové dokumentaci řádně zdůvodněno. Jako kompenzace za případné odstraněné břehové porosty bude provedena náhradní výsadba.
2. Trasa obchvatu v blízkosti Dolního hřbitova, řeky Sázavy a lokalit rybníků Nový Žďár a Převorský bude realizována na mostní estakádě s cílem minimalizace záboru pozemků, zachování prostupnosti území a funkčnosti obou rybníků.
 - navrhované řešení bude předjednáno se společností KINSKÝ Žďár a.s. a současně s AOPK ČR, Regionálním pracovištěm SCHKO Žďárské vrchy.
 3. V rámci projektové přípravy bude prověřen návrh úspornějšího typu křižovatky silnice I/37 se silnicí I/19 tak, aby se zmenšil zábor zahrádkářské osady. Jako alternativní řešení lze uvažovat s vymezením nových ploch pro zahrádky v předstihu zahájení realizace stavby.
 - navrhované řešení bude předjednáno se zástupci českého zahrádkářského svazu (Základní organizace Českého zahrádkářského svazu Žďár nad Sázavou 3).
 4. Případné osvětlení nové komunikace bude navrženo tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování. Nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, světelný tok bude směřován pouze do dolního poloprostoru.
 5. Technické řešení stavby bude dále respektovat navrhovaná opatření vyplývající z odborných podkladových studií
 - např. vyhodnocení vlivu stavby na krajinný ráz, biologického hodnocení a hlukové studie, jejichž aktualizace je v rámci navazujícího řízení vyžadována.

Aktualizace dopravního modelu

6. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení bude aktualizován dopravní model řešeného území, který bude zohledňovat posledně zveřejněné výsledky celostátního sčítání dopravy.
 - prognóza intenzit automobilové dopravy bude (pro potřeby hlukové a rozptylové studie) zahrnovat scénář, který odpovídá období alespoň 10 let od předpokládaného zprovoznění záměru,
 - scénář bude vypracován variantně pro stav bez / včetně předmětného záměru tak, aby byla patrná změna v dopravním zatížení území vyvolaná záměrem.

Aktualizace hlukové a rozptylové studie

7. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení bude aktualizována hluková studie pro období provozu záměru. Jako hlavní podklad pro stanovení dopravního zatížení území bude sloužit aktualizace dopravního modelu, viz podmínka č. 6.
 - návrh protihlukových opatření bude proveden pro výhledové období min. 10 let od předpokládaného zprovoznění záměru,
 - v případě objektů, u kterých nelze dosáhnout plnění platných hygienických limitů, bude hluková studie doplněna o návrh konkrétních individuálních opatření na těchto objektech,

- případný návrh transparentních (průhledných) protihlukových stěn musí být již v hlukové studii podmíněn zabezpečením před nárazy ptáků (použití svislých pruhů barevně kontrastujících s okolím ve vzájemné vzdálenosti max. 10 cm a šířce min. 2 cm),
 - na mostních objektech v blízkosti obytné zástavby budou použity nízkohlučné mostní závěry.
8. V rámci navazujícího řízení bude aktualizována rozptylová studie pro období provozu záměru. Jako hlavní podklad pro stanovení dopravního zatížení území bude sloužit aktualizace dopravně-inženýrských údajů, viz podmínka č. 6.
- modelové výpočty budou provedeny pro výhledové období min. 10 let od předpokládaného zprovoznění záměru.

Vizualizace stavby a vyhodnocení vlivu na krajinný ráz

9. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení bude aktualizováno vyhodnocení vlivu stavby na krajinný ráz. Jako podklad pro vyhodnocení bude provedena vizualizace stavby včetně všech souvisejících objektů např. protihlukových stěn.
- vizualizace stavby bude zanesena do reálných fotografií v území a mj. bude zahrnovat pohledy od kostela sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře,
 - zvýšená pozornost bude věnována prostoru u hospodářského dvora Lyra, u Dolního hřbitova a překročení řeky Sázavy,
 - případná opatření zmírňující narušení krajinného rázu budou převzata a zapracována do technického řešení stavby (např. úprava směrového a výškového vedení nivelety komunikace, požadavek na realizaci výsadeb apod.).

Biologické hodnocení

10. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení bude vypracováno biologické hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
- součástí hodnocení bude revize návrhu opatření k zachování migrační prostupnosti a propojení jednotlivých subpopulací obojživelníků se zvýšenou pozorností na místa sezónních tahů obojživelníků.

Požadavky naturového hodnocení - EVL Dívka

11. Z důvodu ochrany kuňky ohnivé bude v blízkosti rybníčku Pihoun při západním okraji obchvatu navržena a instalována trvalá nepropustná zábrana o délce cca 300 m.
12. Odvodňovací příkopy podél paty svahu komunikace nesmí být zaústěny do EVL Dívka (rybníčku Pihoun).

Ostatní

13. Projektová dokumentace pro navazující řízení bude v části popisující zásady organizace výstavby obsahovat požadavky, které splňují podmínky stanoviska pro fázi realizace záměru.

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

Zásady organizace výstavby

14. Veškeré stavební práce budou realizovány pouze v denní době v časovém intervalu od 7:00 do 19:00 hod. Stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. demolice, zemní práce, zakládání staveb apod.) nebudou realizovány ve státem uznávaných svátcích.
15. Demoliční práce budou prováděny v souladu s platným Metodickým návodem odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi.
16. Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny, aby nedocházelo k neúměrnému znečišťování veřejně přístupných komunikací a s tím spojené zvýšené prašnosti.
17. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění kontroly a řádnou údržbu (např. čištění tlakovou vodou) všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
18. Doplnění pohonných hmot a provozních kapalin do stavebních mechanismů bude prováděno na vodohospodářsky zabezpečených plochách.
19. Pro likvidaci případných havarijních úniků či úkapů závadných látek bude na staveništi k dispozici havarijní souprava s dostatečným množstvím sanačních prostředků.

Biologický dozor stavby

20. Po dobu realizace výstavby záměru musí být přítomen odborný biologický dozor stavby, který bude prováděn odborně způsobilou osobou.
 - úlohou dozoru bude zajistit správnou realizaci podmínek vyplývajících z rozhodnutí orgánů ochrany přírody a zmírňujících opatření vycházejících z biologického a naturového hodnocení,
 - před zahájením a v průběhu stavby kontrolovat v terénu vytyčené staveniště z hlediska výskytu zvláště chráněných druhů a v případě potřeby provést záchranné transfery.

Požadavky naturového hodnocení - EVL Dívka

21. Pro snížení rizika fyzické likvidace jedinců kuňky ohnivé (snůšek, larev a dospělých žab) bude po dobu výstavby instalována dočasná bariérová ochrana na okraj EVL Dívka (nikoli staveniště) v části rybníčku Pihoun ze severní, východní a jižní části (PE fólie s výškou 50 cm).
22. Případné splachy ze staveniště se nesmí dostat do kontaktu s vodou na lokalitě Pihoun z důvodu rizika změny chemismu vody.
23. Pro účely výstavby záměru nebude využívána místní nebezpečná komunikace, která vede od zahrádkářské osady přes hráz rybníčku Pihoun (resp. přes EVL Dívka) a dále severním směrem.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

Měření hluku, návrh dodatečných protihlukových opatření

24. V rámci zkušebního provozu bude provedeno měření hluku z dopravy v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb. Výběr měřicích míst bude reflektovat výsledky

aktualizované hlukové studie (nejvíce zatížené objekty) a odsouhlasen Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě.

25. V případě prokázání překročení hygienických limitů hluku vlivem záměru budou provedena dodatečná protihluková opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě.

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

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru nejsou podmínky nad rámec platné legislativy navrhovány.

II. ODŮVODNĚNÍ

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

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

- Dne 18. 2. 2020 obdržel příslušný úřad – Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství oznámení dle přílohy č. 3 k zákonu o EIA zpracované Ing. Jarmilou Paciorkovou.
- Dopisem ze dne 20. 2. 2020 rozeslal příslušný úřad oznámení územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření (informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce Kraje Vysočina dne 26. 2. 2020, města Žďár nad Sázavou dne 25. 2. 2020 a obce Hamry nad Sázavou dne 21. 2. 2020).
- Dne 9. 4. 2020 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. KUJI 35484/2020 OZPZ 390/2020 Ča, v němž nevyločil významný vliv na životní prostředí a požadoval záměr posoudit dle zákona o EIA.
- Dne 27. 4. 2022 byla příslušnému úřadu předložena dokumentace záměru zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu o EIA Ing. Jarmilou Paciorkovou, držitelkou autorizace ve smyslu § 19 zákona o EIA.
- Dne 10. 5. 2022 rozeslal příslušný úřad dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření (informace o dokumentaci byla zveřejněna na úřední desce Kraje Vysočina a obce Hamry nad Sázavou dne 11. 5. 2022, města Žďár nad Sázavou dne 12. 5. 2022).
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 7 vyjádření (obsah a vypořádání těchto vyjádření viz bod II.5 tohoto závazného stanoviska, kopie vyjádření jsou zveřejněna v posudku).
- Dopisem ze dne 6. 6. 2022 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí pověřen Ing. Josef Gresl, držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona o EIA.
- Kopie obdržených vyjádření k dokumentaci byla doručena zpracovateli posudku v zákonné lhůtě dne 16. 6. 2022.

Vzhledem k obdržení odůvodněných nesouhlasných vyjádření veřejnosti k dokumentaci nařídil příslušný úřad veřejné projednání dle § 17 zákona o EIA, které se konalo dne 3. 8. 2022 v prostorách Městského úřadu Žďár nad Sázavou.

Na základě dokumentace a všech podaných vyjádření k dokumentaci zpracoval Ing. Josef Gresl, držitel autorizace dle § 19 zákona o EIA (dále jen „zpracovatel posudku“), posudek s náležitostmi dle přílohy č. 5 k zákonu o EIA. Posudek byl příslušnému úřadu předán elektronicky dne 7. 11. 2022 a v písemné podobě dne 9. 11. 2022 (zpracovatel posudku byl vyzván k jeho doložení ve smyslu § 9 odst. 8 zákona o EIA).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěry dokumentace jako celku, hlavní opatření pro snížení negativních vlivů záměru uvedená v textové části a přílohách dokumentace pak byla převzata do podmínek stanoviska. Zpracovatel posudku dále konstatuje, že záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný při plnění podmínek stanoviska.

Vlivy na základní složky životního prostředí a charakteristiky (především ovzduší, hluk, veřejné zdraví, biologickou rozmanitost území a krajinný ráz) jsou hodnoceny jako přijatelné, řešitelné v rámci platných zákonů a dalších předpisů či norem. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou charakterizovány jako málo významné a lokální či dočasné a bez zvýšeného rizika negativních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Příslušný úřad dospěl na základě dokumentace, vyjádření k dokumentaci, veřejného projednání a posudku k závěru, že k záměru lze vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Stanovené podmínky mají zajistit předcházení, vyloučení, snížení, popřípadě minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dle požadavků zákona o EIA. Vycházejí jednak z výsledků hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a požadavků uplatněných dotčenými subjekty, případně z informací, které zazněly na veřejném projednání.

Základní soubor podmínek vychází z konkrétních opatření uvedených v textové části a přílohách dokumentace a relevantních připomínek vznesených v rámci vyjádření v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Podmínky jsou formulovány tak, aby odpovídaly účelu stanoviska, jejich splnění bylo kontrolovatelné a aby se mohly stát součástí rozhodnutí v navazujícím řízení na úseku stavebního řádu. Všechny podmínky bezprostředně souvisí s posuzovaným záměrem.

Pro fázi přípravy záměru jsou navrženy podmínky č. 1 - 13.

Přitom podmínky č. 1 – 5 zahrnují požadavky na úpravu technického řešení stavby. Podmínky jsou stanoveny na základě informací uvedených v dokumentaci a dílčích připomínek ze strany veřejnosti.

Podmínka č. 6 vyžaduje aktualizaci dopravního modelu, který bude sloužit jako hlavní vstup pro aktualizaci modelových výpočtů hlukové a rozptylové studie. Podmínka je stanovena z důvodu neaktuální prognózy intenzit dopravy.

Podmínka č. 7 a 8 zavazuje k aktualizaci hlukové a rozptylové studie v návaznosti na aktualizaci dopravního modelu řešeného území. Hlukové a imisní zatížení bude na straně bezpečnosti predikováno pro období min. 10 let od předpokládaného zprovoznění záměru.

Podmínka č. 9 se vztahuje k požadavku na provedení vizualizace stavby, která bude využita pro aktualizaci vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz území.

Podmínka č. 10. vyžaduje vypracování biologického hodnocení, jehož součástí bude na základě aktuálních průzkumů revize návrhu zmírňujících opatření.

Podmínky č. 11 - 12 vychází z naturového hodnocení, jedná se o opatření zmírňující vliv na EVL Dívka.

Podmínka č. 13 požaduje zapracování podmínek pro fázi realizace záměru do zásad organizace výstavby. Podmínka jednoznačně specifikuje, ve které části projektové dokumentace bude prokazováno respektování těchto závazných podmínek. Podmínka předchází skutečnosti, že podmínky uplatňované v rámci realizaci záměru se v rámci projektové přípravy často opomíjí.

Pro fázi realizace (výstavby) záměru jsou navrženy podmínky č. 14 - 23.

Podmínky č. 14 - 19 se týkají přímo zásad organizace výstavby, a sice omezení denní doby pro provádění stavebních prací se zvýšenou hlučností, snížení prašnosti a minimalizace havarijních stavů. Podmínky vycházejí z informací uvedených v dokumentaci jako celku.

Podmínka č. 20 definuje požadavek na biologický dozor stavby, přičemž podmínky č. 21 – 23 povinnosti biologického dozoru rozšiřují o požadavky vyplývající z naturového hodnocení pro fázi výstavby.

Pro fázi provozu záměru jsou navrženy podmínky č. 24 - 25.

Podmínka č. 24 a 25 je navržena pro ověření/zajištění plnění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb. Podmínka vychází z informací uvedených v dokumentaci a požadavků Krajské hygienické stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě.

Podmínky a požadavky, které vyplývají z všeobecně závazných předpisů, do podmínek závazného stanoviska zahrnuty nejsou, neboť povinnost splnit takovéto požadavky ukládá oznamovateli platná legislativa a není tedy nutno specificky je podmiňovat.

Zpracovatel posudku v návrhu stanoviska uvádí podmínku, aby byl nedílnou součástí projektové dokumentace návrh kompenzačních opatření za rušené parkovací plochy společnosti TOKOZ a.s., přičemž navrhované řešení má být předjednáno se zástupci společnosti TOKOZ a.s.

Dle názoru příslušného úřadu se vlivy záměru na hmotný majetek v rámci procesu EIA posuzují pouze z hlediska environmentálního, nikoli z hledisek jiných (např. ekonomických, majetkových vztahů). Jelikož tato podmínka není navržena za účelem snížení negativních vlivů záměru na životní prostředí či veřejné zdraví, příslušný úřad ji do podmínek závazného stanoviska nezařadil. Příslušný úřad přesto oznamovateli doporučuje se návrhem kompenzačních opatření za rušené parkovací plochy společnosti TOKOZ a.s. zabývat.

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

Předmětem záměru je přeložka silnice I/37 v délce cca 6,0 km, která tvoří SZ a JZ obchvat města Žďár nad Sázavou v návrhové kategorii S 9,5/70. Všechny uvedené vlivy na životní prostředí byly v rámci dokumentace pečlivě zváženy a vyhodnoceny. Zvláštní pozornost je věnována vlivům na imisní a hlukové zatížení, veřejné zdraví, biologickou rozmanitost území a krajinný ráz. V ostatních oblastech životního prostředí je vliv záměru malý a málo významný. Ke zmírnění negativních

dopadů na výše uvedené složky životního prostředí jsou v textové části a přílohách dokumentace navrhována konkrétní opatření, jejichž hlavní část byla převzata do podmínek závazného stanoviska.

Veškeré předpokládané důsledky realizace a provozu posuzovaného záměru jsou tak v přijatelných mezích jak z hlediska ochrany veřejného zdraví, tak ochrany všech složek životního prostředí v dotčeném území.

Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Hodnocení vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví bylo zpracováno držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví, MUDr. Bohumilem Havlem, a tvoří samostatnou přílohu dokumentace. Jako podklad pro hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví byla použita rozptylová studie (TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o., leden 2022) a akustická studie (Akustika Bartek s.r.o., únor 2022), které tvoří samostatnou přílohu dokumentace.

Z výsledků hodnocení vyplývá, že vypočtená budoucí hluková zátěž z provozu obchvatu sice může být pro část obyvatel okolní zástavby i při dodržení hlukových limitů zdrojem obtěžování a rušení hlukem ve spánku, avšak nedosahuje úrovně, při které by ji bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.

Znečištění ovzduší ve standardně hodnocených ukazatelích zdravotního rizika na základě imisního pozadí suspendovaných částic a obsahu benzo(a)pyrenu odpovídá podprůměrné úrovni rizika ve městech ČR.

Imisní vliv dopravy na navržené trase obchvatu vyhodnocený rozptylovou studií nebude pro obyvatele v okolí ve srovnání s celkovým imisním pozadím a imisními limity představovat významné zdravotní riziko. Přesto se bude podílet na riziku respirační nemoci vyvolané znečištěním ovzduší a tento vliv nelze považovat za zcela zanedbatelný.

Vlivy na ovzduší a klima

Hodnocení vlivů realizace záměru na ovzduší je postaveno na krátkodobém působení těchto zdrojů a uplatnění opatření pro snížení sekundární prašnosti ze stavby.

Hodnocení vlivů provozu záměru na ovzduší vychází z výsledků rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu dokumentace (TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o., leden 2022). V místě navrhované stavby dojde k navýšení imisní zátěže okolního ovzduší. Zároveň však bude odvedením zejména tranzitní dopravy zatížení ovzduší v obytné zástavbě Žďáru nad Sázavou, kterou prochází silnice I/37 v současné době, významně sníženo. Pohyb vozidel po nové přeložce i na trase stávající silnice I/37 bude plynulejší, což rovněž přispěje ke snížení celkové produkce emisí a s tím souvisejících imisních příspěvků.

Ovlivnění mikroklimatu bude nízké, při doplnění výsadeb po jejich zapojení bude i tento vliv minimální.

Příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy hluku z výstavby jsou v dokumentaci omezeny prováděním demoličních a stavebních prací ve vybrané části denní doby.

Hodnocení vlivů hluku z provozu záměru vychází ze závěrů hlukové studie (Akustika Bartek s.r.o., únor 2022). Dopravním provozem na přeložce silnice I/37 nebude docházet k překračování platných hygienických limitů při dodržení navržených protihlukových opatření a stavbu tak lze z hlediska hluku v území realizovat.

Příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Hodnocení vlivů na povrchovou a podzemní vodu vychází z údajů uvedených v dokumentaci. Vlivy jsou vyhodnoceny jako akceptovatelné (středně významné).

Vlivy na půdu

Hodnocení vlivů na půdu vychází z údajů uvedených v dokumentaci. Vlivy na půdu jsou celkově hodnoceny jako středně významné, neboť realizací záměru dochází k záborům pozemků zemědělského půdního fondu nejvyšší třídy ochrany.

Vlivy na půdu lze souhrnně hodnotit jako akceptovatelné.

Vlivy na přírodní zdroje

Hodnocení vlivů na přírodní zdroje vychází z údajů uvedených v dokumentaci. Zdroje nerostných surovin ani jiné přírodní zdroje se v místě záměru nenacházejí, záměr nemá vliv na horninové prostředí.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost vychází z údajů uvedených v dokumentaci, biologickém průzkumu (JP EPROJ s.r.o., leden 2022) a posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D., leden 2022). V obou podkladových studiích jsou uváděny zmírňující a kompenzační opatření.

Příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Hodnocení vlivů na krajinu a její ekologické funkce vychází z údajů uvedených v dokumentaci a Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz (JP EPROJ s.r.o., leden 2022). Vliv záměru je hodnocen pro zásah do krajinného rázu jako únosný za předpokladu dodržení navrhovaných opatření.

Navrhovaná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

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

Hodnocení vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví vychází z údajů uvedených v dokumentaci. Návrh trasy musí respektovat dominantní stavby v území, kterými jsou poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře s přilehlým areálem zámku, Dolní hřbitov a hospodářský dvůr Lyra. Celé území města je územím s archeologickými nálezy, v průběhu zemních prací bude proveden záchranný archeologický průzkum.

Navrhovaná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Přeshraniční vlivy

Záměr vzhledem k svému charakteru a umístění není zdrojem možných vlivů přesahujících státní hranice.

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

Popis technického řešení záměru obsahuje základní stavební i provozní řešení jeho jednotlivých částí.

Jedná se o přeložku silnice I/37 v délce cca 6,0 km, která tvoří SZ a JZ obchvat města Žďár nad Sázavou v návrhové kategorii S 9,5/70. Trasa obchvatu je rozdělena na dva úseky. 1. úsek (začátek přeložky – křižovatka I/37 x I/19) délky cca 2,4 km tvoří severozápadní segment obchvatu města a spolu s křižovatkou se silnicí I/19 tvoří samostatný funkční celek, který odklání tranzitní dopravu z prostoru historického centra města. 2. úsek zahrnuje obchvat v délce cca 3,6 km od křižovatky silnic I/37 a I/19 až po křižovátku v ulici Jihlavská, resp. samostatně připravovaný úsek po křižovátku v ul. Brněnská.

Technické řešení záměru navrhované oznamovatelem odpovídá možnostem daného území a požadavkům na vyloučení negativních vlivů. V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace bude docházet k upřesnění technického řešení záměru uvedeného v dokumentaci. Jedná se o běžný aspekt projektové přípravy, který nemá podstatný vliv na probíhající proces posuzování a který je mj. vyvolán plněním podmínek závazného stanoviska.

Při respektování podmínek a doporučení uvedených v podmínkách závazného stanoviska je navrhované řešení akceptovatelné.

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

Záměr byl předložen invariantně, pořadí variant není relevantní.

II.5 Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v zákonné lhůtě zasláno celkem 6 vyjádření, 1 vyjádření bylo zasláno po uplynutí lhůty pro vyjádření:

- 1) AOPK ČR, Regionální pracoviště SCHKO Žďárské vrchy – vyjádření ze dne 30. 5. 2022, č. j. 1628/ZV/2022,
- 2) Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí – vyjádření ze dne 1. 6. 2022, č. j. ŽP/793/22/MA-3,
- 3) Česká inspekce životního prostředí, OI Havlíčkův Brod – vyjádření ze dne 2. 6. 2022, č. j. ČIŽP/46/2022/3115,
- 4) Český zahrádkářský svaz - vyjádření ze dne 6. 6. 2022, evidované pod č. j. KUJI 52481/2022,
- 5) KINSKÝ Žďár a.s. – vyjádření ze dne 9. 6. 2022, evidované pod č. j. KUJI 51391/2022,
- 6) TOKOZ a.s. – vyjádření ze dne 9. 6. 2022, evidované pod č. j. KUJI 51487/2022 (podání prostřednictvím DS) a KUJI 51499/2022 (podání prostřednictvím e-mailové podatelny),
- 7) Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě – vyjádření ze dne 9. 6. 2022, č. j. KHSV/11507/2022 (vyjádření zasláno po uplynutí lhůty pro vyjádření).

Úplné znění jednotlivých vyjádření k dokumentaci je doloženo v příloze č. 2 posudku.

U jednotlivých vyjádření je vždy uveden zdroj vyjádření, dále následuje shrnutí podstaty vyjádření, které je v případě připomínek doplněno o vypořádání. Čtyři vyjádření příslušný úřad obdržel od orgánů státní správy, dvě od obchodních společností a jedno od zájmového svazu.

1) AOPK ČR, Regionální pracoviště SCHKO Žďárské vrchy (dále jen „Agentura“) – vyjádření ze dne 30. 5. 2022, č. j. 1628/ZV/2022

V rámci zjišťovacího řízení k výše uvedenému záměru Agentura uvedla ve svém stanovisku č. j. 00640/ZV/20 seznam připomínek, které bylo třeba prověřit a vypořádat v dokumentaci EIA.

Po prostudování předložené dokumentace Agentura konstatuje, že se zpracovatel vzhledem k vneseným připomínkami a doporučením zevrubně zabýval a v naprosté většině případů navrhl i adekvátní úpravy záměru a kompenzační opatření.

Za jediný významnější nedostatek dokumentace považuje v části D.IV (Opatření z hlediska ochrany přírody) absenci jinde zmiňovaného opatření v podobě instalace bariérové ochrany proti usmrcování obojživelníků v blízkosti rybníka Jordánek a dále obdobné bariérové ochrany v blízkosti rybníků Převorovský a Nový Žďár v případě, že tyto nebudou přemostěny a současně zde zůstane alespoň nějaká vodní plocha. Vlastní přemostění obou rybníků je totiž v seznamu opatření formulováno pouze jako „prověření možnosti“ a v případě, že nakonec nebude realizováno, mohly by tyto lokality zůstat bez adekvátní ochrany.

Agentura upozorňuje na některé další drobné nedostatky dokumentace:

- V části B.II.5. chybí významné druhy plazů, v území se aktuálně vyskytuje užovka obojková a ještěrka živorodá. V prostoru údolní nivy Sázavy bývá pravidelně pozorován ledňáček říční.
- V části D.I.7. (vliv na biologickou rozmanitost - flóra, fauna, ekosystémy) je na str. 198 uvedeno: „Ze savců byla při průzkumu zjištěna ve vzdálenosti cca 250 m od zájmového území vydra říční *Lutra lutra* (SO), ale mimo něj.“ Ve skutečnosti se vydra pohybuje po celém toku Sázavy a konkrétně úsek ovlivněný záměrem navštěvuje dle zjištění Agentury velmi často. Významným potravním biotopem je tento prostor i pro ledňáčka říčního, který je zde relativně často pozorován, ale v textu dokumentace EIA není vůbec zmíněn.

Po napravení výše uvedených nedostatků považuje Agentura předloženou dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí z hlediska ochrany přírody a krajiny za úplnou a kvalitně zpracovanou.

Vypořádání: Navrhovaná kompenzační opatření, o kterých se Agentura zmiňuje, byla převzata do podmínek tohoto závazného stanoviska. V rámci projektové přípravy pro navazující řízení je vyžadováno vypracování biologického hodnocení, resp. aktualizace biologických průzkumů – viz podmínka č. 10.

2) Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí – vyjádření ze dne 1. 6. 2022, č. j. ŽP/793/22/MA-3

Úsek vodního hospodářství, odpadového hospodářství, ochrany ovzduší, státní správy lesů – ochrany PUPFL a ochrany zemědělského půdního fondu ve vyjádření uvádí, že nemá k záměru připomínky. Vyjádření za úsek ochrany přírody obsahuje informaci, že se záměr nachází v CHKO Žďárské vrchy, proto je orgánem ochrany přírody příslušným k vyjádření AOPK ČR, Regionální pracoviště SCHKO Žďárské vrchy.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření ponecháno bez komentáře.

3) Česká inspekce životního prostředí, Ol Havlíčkův Brod (dále jen „Inspekce“) – vyjádření ze dne 2. 6. 2022, č. j. ČIŽP/46/2022/3115

Ve vyjádření je stručně shrnuto vyhodnocení vlivů záměru na vybrané složky životního prostředí s konstatováním, že na základě uvedeného nemá Inspekce k dokumentaci připomínky. Inspekce dále upozorňuje na povinnosti vyplývající ze zákonných ustanovení.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře. Opatření, která Inspekce zmiňuje ve svém vyjádření (instalace bariérové ochrany u EVL Dívka, ustanovení biologického dozoru), byla převzata do podmínek tohoto závazného stanoviska (podmínka č. 11, 20 a 21).

4) Český zahrádkářský svaz (dále jen „svaz“) – vyjádření ze dne 6. 6. 2022, evidované pod č. j. KUJI 52481/2022

Předložený záměr považuje svaz za nešťastný a poplatný době vzniku, kdy bylo město mnohem menší. Dnes se z obchvatu stává průtah a postrádá smysl. Jeho realizace by měla zásadní dopad na životní prostředí, možnosti územního rozvoje a veřejné zdraví obyvatel Žďáru nad Sázavou.

Soulad s novým generelem dopravy

Předložený záměr ignoruje nová zjištění z generelu dopravy od společnosti Mott McDonald schválený zastupiteli Žďáru nad Sázavou 16. 12. 2021 (uveden odkaz ke stažení).

Předložená západní varianta se ukázala při datové analýze pro řidiče jako velmi neatraktivní, přičemž bude využívána pouze při snížení rychlosti na 30 km/h v centru města. Následně by mohla odvést dopravu ze stávajících komunikací ve městě, ale současné způsobí, že na ní budou uživatelé najíždět po delších trasách a navýší tak výkon osobní i nákladní automobilové dopravy. Tento nárůst dopravního výkonu, který je o polovinu vyšší než u varianty východní, v sobě skrývá negativní dopad na prostředí města v podobě emisí znečišťujících látek do ovzduší a rovněž hluku. Rovněž hodnota dopravní indukce je zde významně vyšší než u dalších variant, a to způsobí nárůst automobilové dopravy na úkor chůze, cyklistiky a veřejné dopravy. Generel dále prokázal, že reálné časové úspory uživatelů tato varianta nevykazuje v podstatě žádné, protože uživatelů bude více a mnohem více naježdí. To bude mít další negativní dopad na zdraví obyvatel města a opět znehodnocuje celou investici.

Západní variantu se nepodařilo v rámci práce na generelu vylepšit ani pomocí pěti sjezdů, změnou na kruhové křižovatky ani částečnou kombinací s východní trasou. Všechny navržené změny výsledky ještě více zhoršily.

Navrhované řešení je zcela v rozporu se záměrem postavit obchvat, jehož smyslem je dosažení co nejmenšího možného výkonu automobilové dopravy při současném uspokojení přepravních potřeb, což se při této variantě ukázalo jako nereálné, protože se jedná o trasu vedenou uvnitř města nebo na jeho těsném obvodu.

Oproti tomu se v rámci generelu prokázalo, že východní varianta obchvatu vedená striktně extravilánem města bez kontaktu se zastavěným územím, dobře projevuje svou schopnost převést tranzitní vztahy mimo zástavbu města a dokáže uspořit nejvíce času uživatelů. Současně má nejlepší výsledky ze všech hodnocených variant při hodnocení růstu výkonů automobilové dopravy i indukci automobilové dopravy.

Vypořádání:

V dokumentaci skutečně není uvedena žádná zmínka o generelu dopravy, jehož zpracování si zadalo samo město Žďár nad Sázavou. Přitom generel obsahuje aktuální data o tranzitní dopravě včetně dopravních modelů pro výhledové období, jež lze v dokumentaci postrádat.

Na základě této skutečnosti je vyžadována aktualizace dopravního modelu pro výhledové období, ze kterého bude patrný přínos obchvatu města. Na základě aktualizovaných prognóz pak bude nutné aktualizovat i modelové výpočty rozptylové a hlukové studie. Především návrh protihlukových opatření se následně může projevit jako zásadní ve vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz území – viz podmínky č. 6 – 9.

Z hlediska navrhovaného koridoru pro západní obchvat města je přímo v odůvodnění územně plánovací dokumentace uvedeno: „Koncepti řešení rozvoje města do značné míry ovlivňují možnosti řešení základního komunikačního skeletu města a jeho napojení na nadřazenou silniční síť ČR (silnice I/37, I/19, II/353). Trasa obchvatu silnice I/37 v západní části města je převzata z nadřazené územně plánovací dokumentace a propojuje čtyři nejdůležitější radiální silnice vstupující do města. Úkolem obchvatu je odlehčit dopravní zátěži na komunikační páteři Žďár nad Sázavou zejména na ulicích Horní, náměstí Republiky, Dolní, Jungmannova, Bezručova a Santiniho.

Obchvat je rovněž důležitý pro možnosti zainvestování hlavního rozvojového území "Starý Dvůr" a řešení základního komunikačního skeletu města, ve kterém se navržené propojení ulic Jihlavské, Novoměstské, Neumannovy, Wonkovy, Libušínské a obchvatu I/37 v severozápadní části stává důležitým a z hlediska rovnoměrnějšího rozložení zátěží městské dopravy nepostradatelným prvkem tohoto systému. Přestože je náměstím Republiky nadále vedena silnice II. třídy, dojde ke snížení dopravní zátěže této komunikace.“

I přes výše uvedené zaznělo na veřejném projednání ze strany zástupce města Žďár nad Sázavou, že východní varianta bude dále sledována a pokud by se její realizace ukázala jako výhodnější oproti variantě západní, zadá město zpracování technické studie pro obchvat města ve východním koridoru. Vzhledem ke skutečnosti, že územně samosprávný celek město Žďár nad Sázavou je přímým účastníkem navazujících řízení, bude mít v dostatečné míře možnost vyjádřit se k trasování obchvatu města.

Pro úplnost lze dodat, že ke škodě procesu posuzování se město Žďár nad Sázavou k předmětné dokumentaci nevyjádřilo, a jeho názor byl prezentován pouze v rámci diskuse na veřejném projednání.

Vliv stavby na krajinný ráz a historické dědictví

Západní varianta znehodnocuje chráněnou národní kulturní památku kostel sv. Jana Nepomuckého (Zelená hora). Tato památka je zároveň od roku 1994 chráněna jako světové kulturní dědictví UNESCO. V západní pohledové ose ze Zelené hory bude znehodnocen celý výhled, který bude nově lemován obchvatem. Což je zcela v rozporu s dokumentací, která tvrdí, že stavba bude za viditelným horizontem.

Západní varianta průtahu je plánována také v těsné blízkosti (v řádech metrů) historické památky Dolní hřbitov, která tím bude zcela znehodnocena.

Oproti tomuto východní varianta zcela míjí památku UNESCO za horizontem kopce Černý les, takže nebude vůbec viditelná.

Vypořádání:

Z hlediska vyhodnocení vlivů na krajinný ráz je východní varianta oproti variantě západní výhodnější. Toto je ostatně konstatováno i v samotné dokumentaci. Z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí je však nutné vzít v úvahu i další aspekty, především propojení čtyř nejdůležitějších radiálních silnic vstupujících do města a související funkci obchvatu pro vozidla směřující z/do města, které by východní obchvat logicky nemohly využít.

V rámci navazující projektové přípravy je vyžadována vizualizace stavby včetně souvisejících stavebních objektů, která bude součástí aktualizace vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz území – viz podmínka č. 9.

Ekonomické posouzení

Hrubý cenový odhad obou variant podle Ing. Milana Strnada - autora konceptu východní varianty obchvatu:

- Západní varianta obchvatu v tunelové variantě - 5.0 miliard Kč,
- Západní varianta obchvatu v ostatních variantách. 4.0 miliardy Kč
- Východní varianta obchvatu silnice 1/19 a 1/37 - 3.5 miliardy Kč.

Žádáme o doplnění finančního posouzení obou variant do předložené dokumentace.

Vypořádání:

Ekonomické posouzení není pro potřeby procesu posuzování relevantní. Ekonomická náročnost související s realizací a provozem záměru je primárně věcí oznamovatele, který by měl předkládat k posouzení pouze takové varianty, jejichž provedení je schopn financovat. Obecně lze konstatovat, že striktní preference nejlevnější varianty by mohla vést až k omezování navrhovaných opatření ke snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Dopad na životní prostředí

V rámci hodnocení dopadu byly nedostatečně prověřeny meandry v nivě pod Pilákem, kde se vyskytuje například ledňáček říční a vydra říční. Také oblast Bránského rybníka, kde je potvrzený výskyt bobra evropského, vydry říční. Stavba bude mít vliv na migrační trasy vydry říční. Také ovlivní migrační trasu orlovce říčního, který má důležité odpočinkové místa v zasažené lokalitě.

V oblasti flóry není dobře ošetřen vstavač, kdy navržené přemostění nedává záruku výrazného zásahu do jeho populace. Svaz požaduje lepší zajištění.

Hlukový a emisní dopad na město je významný. Zveřejněný návrh nepomáhá vynesení hluku a emisí z města a naopak přivádí dopravu proudící skrze náměstí, kde není téměř žádné bydlení, do přímé blízkosti obytných čtvrtí Stalingrad, Nádraží a Zámek. Předložený návrh neřeší v hlukových a emisních studiích nově vznikající obytnou čtvrť Klafar. Tato čtvrť je hlavní plochou rozvoje města podle Územního plánu města určenou k bydlení.

Navržený obchvat zcela zlikviduje zahrádkářskou osadu a negativně ovlivní další. Hlavní zahrádkářská osada má 9 ha zemědělské půdy. Je zde rozparcelováno více než 300 zahrádek, na něž chodí včetně rodinných příslušníků nejméně 1000 obyvatel města. Obchvat se dotýká i dalších zahrádkových osad. Zahrádkářské osady jsou zcela unikátní přírodní prostor, na kterém probíhá přirozené neprůmyslové hospodaření. Současný stávající stav této lokality umožňuje dokonce život a výskyt zákonem chráněných živočichů - ještěrky zelené, slepýšů, různých druhů čmeláků, samotářských včel, motýlů - dokonce i otakárka fenyklového.

Oproti tomuto východní varianta přeložek I/19 a I/37 není téměř v žádném významném střetu s prvky životního prostředí.

V předložené dokumentaci není východní varianta kvalitně posouzena z hlediska proveditelnosti a z hlediska investičních nákladů. Svaz žádá, aby ŘSD v roli dobrého hospodáře nechalo vyhotovit pro obě varianty studie účelnosti a proveditelnosti a ekonomickou studii a vzájemně obě varianty posoudilo z pohledu investic, dopadu na životní prostředí i zdraví obyvatel Žďáru a až následně realizovalo tu výhodnější.

Pokud by se východní varianta seriózní analýzou ukázala jako neřešitelná a došlo by k realizaci západní varianty, svaz požaduje, aby došlo ke změně prováděcí dokumentace popř. územního plánu tak, aby přístupové komunikace byly vedeny mimo zahrádkářskou osadu, neboť by došlo k

likvidaci max. 25-30% osady a významná část by mohla fungovat i nadále, i když výrazně omezeně.

Svaz žádá o zařazení do územního řízení a pravidelné informování o všech chystaných změnách.

Vypořádání:

V podmínkách tohoto závazného stanoviska je obsažen požadavek na vypracování biologického hodnocení, které bude případné nedostatky biologického průzkumu zpracovaného pro potřeby dokumentace řešit – viz podmínka č. 10.

V případě zahrádkářské osady je v podmínkách tohoto závazného stanoviska vyžadováno prověření návrhu úspornějšího typu křižovatky silnice I/37 se silnicí I/19 tak, aby se zmenšil zábor zahrádkářské osady. Jako alternativní řešení lze uvažovat s vymezením nových ploch pro zahrádky v předstihu zahájení realizace stavby – viz podmínka č. 3.

5) KINSKÝ Žďár a.s. (dále jen „Společnost“) – vyjádření ze dne 9. 6. 2022, evidované pod č. j. KUJI51391/2022

Jedná se o nesouhlasné vyjádření. Společnost vlastní řadu nemovitostí v okolí dotčeného území, na kterém má být záměr realizován. Její vlastnická práva tak mohou být dotčena a je tedy dotčenou veřejností ve smyslu § 3 písm. i) bod 1 zákona EIA.

Ke kontextu území, na kterém má být záměr realizován

Společnost předně poukazuje na zanesení záměru do území, jak je navrženo v dokumentaci. Přestože obchvat vychází z územně plánovací dokumentace, je ve vztahu k posuzování vlivu na životní prostředí dle zákona o EIA nezbytné upozornit na její neaktuálnost. Obchvat byl zanesen do územně plánovací dokumentace v době, kdy příslušná trasa vedla okolo města Žďár nad Sázavou a skutečně tak plnila účel obchvatu. Tímto účelem je kromě urychlení dopravy také její vyvedení z obydlené části města z důvodu hlukové a emisní zátěže s negativním vlivem na zdraví obyvatel daného města. Rozvoj města v čase nicméně způsobil, že nynější trasa obchvatu v územně plánovací dokumentaci vede v místě, kde již existuje obytná zástavba.

Neaktuálnost územně plánovací dokumentace dokládá pak nově i Generel dopravy schválený Zastupitelstvem města Žďár nad Sázavou dne 16. prosince 2021 (uveden odkaz). V dokumentaci popsaná západní varianta se ukázala při datové analýze pro řidiče jako velmi neatraktivní a bude využívána, pouze pokud bude v centru města snižena rychlost na 30 km/h. Následně by mohla odvést dopravu ze stávajících komunikací ve městě, ale současně způsobí, že na ni budou uživatelé najíždět po delších trasách, a navýší tak výkon osobní i nákladní automobilové dopravy. Tímto nárůstem výkonu, který je zde o polovinu vyšší než u varianty východní, dojde mj. k negativním dopadům v podobě emisí znečišťujících látek do ovzduší a hlukové zátěži. Východní varianta pak v Generelu dopravy celkově vychází jako méně zatěžující tyto složky. Východisko územně plánovací dokumentace, kterou oznamovatel výrazně akcentuje, je tak Generalelem dopravy naopak výrazně oslabeno.

Z obecného pohledu dle § 2 zákona o EIA je tak nezbytné vnímat negativní vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví. V této souvislosti Společnost předesílá, že není odpůrcem obchvatu jako takového a vnímá jeho existenci jako potřebnou pro město Žďár nad Sázavou. Záměr je však i dle odborně zpracovaných podkladů možné uskutečnit jinou variantou, která má menší dopady na zájmy definované v zákoně o EIA (Tento smysl variantního posouzení již dříve vyzdvihl i Ústavní soud ve svém usnesení Pl. ÚS 24/2000, ze dne 12. října 2001, „Posuzování různých variant je jedním ze základních principů procesu EIA. Jeho účelem totiž není toliko popsat vlivy

záměru na životní prostředí, ale rovněž pokusit se nalézt takové řešení záměrů, které má nejméně negativní vlivy na životní prostředí.").

Vypořádání:

Přestože území má nepochybně svůj vývoj, trasování obchvatu města je v územně plánovací dokumentaci zaneseno již dlouhá léta a nově vznikající zástavba tak byla s trasováním přeložky silnice I/37 obeznámena.

Západní obchvat města má své opodstatnění, avšak jeho technické řešení by mohlo lépe reagovat na problematická místa. Proto je v rámci podmínek tohoto závazného stanoviska vyžadováno prověření technického návrhu stavby - viz podmínky č. 1 – 5.

K variantám řešení záměru

Jak již Společnost upozornila v rámci zjišťovacího řízení, záměr reflektuje pouze tzv. západní variantu obchvatu. Závěry Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz, Biologický průzkum, Hodnocení vlivů na veřejné zdraví a výsledky Akustické studie, které jsou součástí dokumentace, tak nelze porovnat s ničím jiným než současnou situací v dotčeném území.

Dle § 7 odst. 8 zákona o EIA může přitom příslušný úřad v odůvodněném písemném závěru navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné. Takový návrh uvedl krajský úřad v závěru výroku Závěru zjišťovacího řízení č. j. KUJI 35484/2020, ze dne 8. dubna 2020.

Zpracovatel dokumentace nicméně návrh krajského úřadu nezohlednil, ani se k němu blíže nevyjádřil. Na straně 38 dokumentace v části nazvané VARIANTY ŘEŠENÍ je sice stručně nastíněn dřívější požadavek společnosti TOKOZ a.s. na posouzení východní varianty. Následně je nicméně pouze opět konstatováno, že je záměr zanesen v územně plánovací dokumentaci a v jednom odstavci pak shrnuty vlivy na životní prostředí. Závěrem této části ve vztahu k východní variantě pak zpracovatel dokumentace uvádí, že „na základě uvedeného rámcového posouzení uvedená varianta lze konstatovat, že uvedená varianta není příznivější. Tyto závěry již nesporně byly vyhodnoceny při přípravě Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a přípravě Územních plánů obcí.“

Ze znění ustanovení § 7 odst. 8 lze dovodit, že účelem zpracování a posouzení jiných variant řešení je zejména prověření, zda je jejich „provedení účelné a z technických hledisek možné.“ V dokumentaci provedený popis východní varianty toto prověření neprovedl. Současně neprovedl ani porovnání s variantou, která je v dokumentaci navržena. Tento stručný popis tak nelze považovat za řádné vyhodnocení variant.

Společnost na tomto místě poukazuje na skutečnost, že posouzení tzv. východní varianty nebylo navrhováno pouze společností TOKOZ a.s. (a současně Společností), ale především samotným krajským úřadem v rámci Závěru zjišťovacího řízení. Tento návrh však zpracovatel dokumentace nijak nereflektoval. Přitom jak uvádí odborná literatura, v případě nezpracování navržené varianty ze závěru zjišťovacího řízení by oznamovatel „[...] měl počítat s tím, že stanovisko EIA může být formulováno jako nesouhlasné právě z důvodu nepředložení řešení přijatelného z hlediska vlivů na životní prostředí.“ Na základě výše uvedeného je Společnost přesvědčena, že dokumentace je z pohledu vyhodnocení variant navržených mj. v samotném Závěru zjišťovacího řízení zcela nedostatečná a je nezbytné ji v tomto ohledu doplnit.

Vypořádání:

Příslušný úřad souhlasí s vyjádřením, že reálné posouzení tzv. východní varianty a její porovnání s preferovanou západní variantou nebylo provedeno, ač v závěru zjišťovacího řízení zhodnocení

východní varianty řešení obchvatu doporučil. Zákon o EIA však neupravuje postup pro případ, kdy oznamovatel v dokumentaci nezpracuje variantu řešení, kterou mu příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení navrhl. Je tedy zcela na rozhodnutí oznamovatele, zda se navrženou variantou bude dále zabývat, či nikoli.

Společnost poukazuje dále na nedostatky dokumentace v dalších hlediscích:

Hledisko ochrany hmotného majetku a kulturního dědictví

Z pohledu kulturního dědictví jsou stěžejní pohledy z kostela sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře, který je evidovanou národní kulturní památkou, požívá ochrany světového kulturního dědictví UNESCO, a je tak jednou z kulturně nejvýznamnějších památek Kraje Vysočina. Navrhovaná varianta způsobuje, že v západní pohledové ose zámku Zelená hora bude znehodnocen celý výhled, který bude nově lemován obchvatem. Dlouhodobě správa CHKO a také NPÚ u jiných staveb velmi pečlivě a důsledně dohlíží na ochranu výhledů ze Zelené hory. Vzhledem k tomuto přístupu je Společnost přesvědčena, že by měla být preferována, nebo alespoň variantně posouzena, jiná řešení.

Západní varianta průtahu je také plánována v těsné blízkosti několika kulturních památek města Žďár nad Sázavou. Trasa obchvatu významně ovlivňuje mj. Zámek Žďár ve vlastnictví Společnosti, na jejíž straně se tak kumulují vlivy jak na kulturní dědictví, tak na významný hmotný majetek. Současně jsou dále ovlivněny kulturní památky Dolní hřbitov, Hospodářský dvůr Lyra a obecně ceněná cisterciácká krajina. Ta se nyní stala součástí mezinárodního projektu Cisterscapes —cisterciácké krajiny spojující Evropu, jehož cílem je získání prestižní značky EHL (European Heritage Label). V souvislosti s předpokladem růstu silničního provozu bude proto docházet k dalšímu znehodnocování a ohrožení tohoto významného kulturního dědictví.

Oproti tomuto východní varianta zcela mívá nejdůležitější historickou část města i zámek Zelená hora za horizontem kopce Černý les tak, že nebude mít negativní vliv na výhled zahrnující výše zmíněné kulturní památky, a stejně tak její hluková zátěž je předpokládána významně nižší.

Vypořádání:

V rámci podmínek tohoto závazného stanoviska je vyžadována aktualizace posouzení vlivů na krajinný ráz s uvedením konkrétních opatření, která budou zpracována do projektové dokumentace stavby. Povinnou součástí vyhodnocení vlivů na krajinný ráz bude i vizualizace stavby včetně všech souvisejících objektů (např. protihlukových stěn) – viz podmínka č. 9.

Hledisko krajinného rázu a ochrany životního prostředí

Pohled ze Zelené hory se promítá nejen do ochrany samotné kulturní památky, ale i do obecného hlediska krajinného rázu. Společnost v této souvislosti upozorňuje na nesoulad vyjádření Správy CHKO Žďárské vrchy ve vztahu k zásahu do krajinného rázu, který hodnotí jako „velmi silný“, a to zejména v pohledové ose od Zelené hory. Naproti tomu zpracovatel dokumentace se v tomto ohledu vyjadřuje tak, že je komunikace skryta za viditelným horizontem.

Společnost dále uvádí nedostatky z pohledu vlivů na životní prostředí. V rámci hodnocení dopadu byly především nedostatečně prověřeny meandry v nivě pod rybníkem Pilák. V této lokalitě stejně jako např. v další dotčené oblasti Bránského rybníka se vyskytují například ledňáček říční, bobr evropský či vydra říční, jejíž migrační trasy budou záměrem v navržené podobě významně ovlivněny. Vydra říční se řadí mezi evropsky významné druhy uvedené v příloze č. II směrnice č. 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Dle § 2 zákona o EIA platí, že „vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště.“ Opatření na ochranu tohoto a jiných

zvláště chráněných druhů jsou popsána v dokumentaci velmi obecně a je nezbytné je doplnit. I v tomto ohledu pak je žádoucí posoudit možnost východní varianty a srovnat její dopady na dané druhy.

V oblasti flóry je pak nedostatečně vypořádaný dopad na populaci vstavače, kdy navržené přemostění nedává záruku, že nedojde k výraznému zásahu do jeho populace.

Vypořádání:

Vzhledem k očekávané časové náročnosti projektové přípravy záměru je do podmínek tohoto závazného stanoviska zanesen požadavek na provedení biologického hodnocení v souladu s § 67 zákona č. 114/1992 Sb. – viz podmínka č. 10, a také je vyžadována aktualizace posouzení vlivů na krajinný ráz s uvedením konkrétních opatření, která budou zpracována do projektové dokumentace stavby – viz podmínka č. 9.

Společnost odkazuje na vyjádření Správy CHKO Žďárské vrchy, uplatněné v rámci zjišťovacího řízení k oznámení záměru. K tomu příslušný úřad dodává, že Správa CHKO Žďárské vrchy, jako příslušný orgán ochrany přírody, zhodnotil předloženou dokumentaci až na několik nedostatků za úplnou a kvalitně zpracovanou.

Hledisko vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Záměr v současné podobě zasahuje svým rozsahem do zástavby, když paradoxně přivádí dopravu dnes proudící skrze náměstí, které téměř není využíváno k bydlení, do přímé blízkosti obytných čtvrtí Stalingrad, Nádraží a Zámek.

Dle závěrů Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (součást dokumentace) může být záměr pro část obyvatel okolní zástavby i při dodržení hlukových limitů zdrojem obtěžování a rušení hlukem ve spánku. Tento závěr ovšem nelze porovnat se situací, která by nastala při zvolení východní varianty. Předložený návrh neřeší v hlukových a emisních studiích nově vznikající obytnou čtvrť Klafar. Tato čtvrť je hlavní plochou rozvoje města podle Územního plánu města Žďár nad Sázavou určenou k bydlení.

Z hlediska hlukové a emisní zátěže je tak nezbytné dokumentaci doplnit jak o dopady na nově vznikající obytnou čtvrť Klafar, tak o porovnání s východní variantou.

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace není možné dokumentaci použít jako podklad pro vydání posudku dle § 9 zákona o EIA a záměr v této podobě realizovat. Z toho důvodu navrhuje Společnost vrátit oznamovateli tuto dokumentaci k přepracování nebo doplnění dle § 8 odst. 5 zákona o EIA.

Vypořádání:

V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace je vyžadována aktualizace hlukové a rozptylové studie dle nově zpracovaného dopravního modelu, který bude zohledňovat poslední výsledky celostátního sčítání dopravy. Je zřejmé, že provoz záměru nemůže být spojován s překračováním hygienických limitů či emisních limitů v zájmovém území, což bude opětovně ověřeno. Nicméně trasování obchvatu města je v územně plánovací dokumentaci zaneseno již dlouhá léta a nově vznikající zástavba tak byla s trasováním přeložky silnice I/37 obeznámena (zde příslušný úřad odkazuje na § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví – resp. povinnost stavebníka bytového či rodinného domu v území, ve kterém je v územně plánovací dokumentaci zanesen plánovaný zdroj hluku).

6) TOKOZ a.s. - vyjádření ze dne 9. 6. 2022, evidované pod č. j. KUJI 51487/2022 (podání prostřednictvím DS) a KUJI 51499/2022 (podání prostřednictvím e-mailové podatelny)

Požadované prověření tzv. východní varianty obchvatu, jejíž koncepce je znázorněna v dokumentu (uveden odkaz), bylo Zadavateli doporučeno v rámci zjišťovacího řízení k záměru. Příslušné prověření je součástí dokumentace, ale způsob jeho provedení je zkratkovitý a operuje se závěry, které nejsou dostatečně podloženy fakty, a část faktorů navíc zcela opomíjí. Zároveň chybí jakékoliv smysluplné srovnání obou variant obchvatu.

Výčet kolizí s krajinnými prvky a ÚSES nepovažuje TOKOZ a.s. za korektní. Návrhová trasa východní varianty valnou většinu těchto prvků míjí a u zbytku lze předpokládat možnost minimalizace zásahu přemostěním. Navíc zpřesnění trasy v případě jejího detailnějšího rozpracování může případné problematické body minimalizovat. Z uvedené argumentace není nijak zřejmé, jakým způsobem dochází při takovémto vedení trasy k významným zásahům do ÚSES a v čem je případně situace horší proti zásahům do ÚSES západní variantou obchvatu (2x přemostění nivy Sázavy), nehledě na potenciální významné poškození biotopů rybníků Převorovský a Nový Ždár, přilehlé vlhké pcháčové louky a nevápnitého mechového slatiniště.

Uvedený argument, že východní varianta zasahuje více obcí a není v souladu s územními plány obcí, je paradoxní vzhledem k tomu, že na připomínku týkající se narušení podnikatelského záměru společnosti TOKOZ je uvedena odpověď, že „majetkoprávní vztahy či ekonomické otázky nejsou uvedeny v rozsahu posuzování v § 2 zákona“. Nehledě na tuto skutečnost jde zejména o záležitost politického rozhodnutí, přičemž koncepce západní varianty obchvatu je cca 50 let stará, významně poplatná době vzniku a dnes by s největší pravděpodobností ani nevznikla.

Argument, že trasa je vedena v území, které je vymezeno jako významné z hlediska migrace velkých savců, vyvrací de facto přímo informace uvedené dále v dokumentaci. Jmenovitě jde o obr. č. 63, ze kterého je zjevné, že návrhová trasa východní varianty zcela míjí migračně významné území.

Zcela opomenuto je téma vlivu na veřejné zdraví a akustických vlivů. Ačkoliv jsou tyto vlivy u západní varianty vyhodnoceny jako přijatelné, východní varianta je zcela odstraňuje z oblasti města a jeho rezidenčních čtvrtí, přičemž dopady těchto faktorů u východní varianty budou zasaženy jednotky, maximálně desítky obyvatel obce Stržanov, ve srovnání s řádově tisíci osob v případě varianty západní. Dosažení přijatelných akustických vlivů západní varianty je navíc podmíněno vybudováním 1459 m protihlukových stěn, které budou mít negativní vliv na krajinný ráz a celkový vizuální dojem v přilehlých částech města.

Na základě výše uvedeného není možné takto paušálně konstatovat, že východní varianta není příznivější.

Zásadním nedostatkem dokumentace je absence požadovaných vizualizací dle Závěru zjišťovacího řízení. Z nich by bylo zjevné, že závěry uvedené v příloze k dokumentaci č. 11 - Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz jsou prokazatelně nesprávné.

Zástupci společnosti TOKOZ a.s. jsou přesvědčeni, že bude narušena problematika cestovního ruchu v části města Zámek a jeho okolí. Východní varianta obchvatu by odvedla značnou část dopravy bez negativního vlivu na další rozvoj této oblasti.

Záměr západní varianty město ze západní strany uzavírá náspy a zářezy, a tudíž omezuje další potenciální růst města tímto směrem, ale zároveň převádí dopravu ze stávající trasy silnice I/37, která prochází významně obydlenými rezidenčními oblastmi v podstatě pouze na ulici Dolní, Bezručova a mírně na ulici Jungmannova, do blízkosti rezidenčních oblastí na ulici Chelčického, na sídlišti Stalingrad, k rostoucí rezidenční čtvrti Klafar a na ulici Dvorská. Blízkost podobně velké

silniční stavby lze jen stěží označit jako příjemnou pro život obyvatel. Nevhodnost zvolené trasy velmi dobře ilustruje požadavek na vybudování 1459 m protihlukových stěn a to při celkové délce trasy 6019 m.

Koncepčně je západní varianta obchvatu poplatná době vzniku, kdy byly nároky na dopady podobných staveb na kvalitu života obyvatel přilehlých oblastí hmatatelně nižší.

Na základě výše uvedených argumentů a nedostatků dokumentace společnost TOKOZ a.s. přesvědčena, že není vhodné k záměru VYS1000 - I/37 Žďár nad Sázavou - SZ + JZ obchvat, nové podání vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání:

Jak je uvedeno přímo ve vyjádření, prověření východní varianty bylo oznamovateli doporučeno v rámci zjišťovacího řízení. Doporučení však na rozdíl od ostatních podmínek není závazné. Přestože příslušný úřad souhlasí s tvrzením, že porovnání západní a východní varianty je v dokumentaci zkratkovité a operuje se závěry, které nejsou dostatečně podloženy fakty, oznamovatel nemá povinnost se touto variantou jakkoliv zabývat.

Požadavek na vizualizaci záměru je zanesen do podmínek tohoto závazného stanoviska, a to včetně souvisejících stavebních objektů, např. protihlukových stěn. Vizualizace bude provedena do reálných fotografií území, aby mohl být důkladně vyhodnocen vliv záměru na krajinný ráz území.

Pokud by byl záměr v prostoru západní varianty poplatný své době, objevila by se tato informace ve vyjádřeních dotčených orgánů státní správy. Ze strany zástupců města Žďár nad Sázavou však na veřejném projednání bylo řečeno, že zastupitelstvo zadá vypracování technické studie pro východní variantu obchvatu, která by následně mohla být interně porovnána s dosud preferovanou západní variantou.

Pokud se východní varianta ze strany města ukáže jako vhodná, má město jako přímý účastník řízení možnost její realizaci preferovat na úkor varianty západní a zahájit jednání v této věci s oznamovatelem záměru.

7) Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě (dále jen „KHS“) – vyjádření ze dne 9. 6. 2022, č. j. KHSV/11507/2022 (vyjádření zasláno po uplynutí lhůty pro vyjádření)

Po posouzení záměru z hlediska zdravotních rizik na obyvatelstvo a zhodnocení řešení předložené dokumentace s požadavky legislativy v oblasti ochrany veřejného zdraví, dospěla KHS k tomuto závěru: S předloženým záměrem se souhlasí.

V odůvodnění je dále uvedeno, že v žádosti odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 10. 5. 2022 je přílohou stejná akustická studie č. 201912-04, vypracovaná dne 10. prosince 2019 společností Akustika Bartek s.r.o. Z tohoto důvodu orgán ochrany veřejného zdraví konstatuje, že původní vyjádření zůstává nadále v platnosti.

Vypořádání:

Přílohu dokumentace tvoří akustické studie, jejíž zpracování je datováno ke dni 1. 2. 2022. Vzhledem k použití identické dopravní prognózy jsou však výsledky modelového výpočtu identické.

Ve vyjádření KHS v rámci zjišťovacího řízení, na jehož platnost se nyní KHS odkazuje, je upozorněno, že v závazných stanoviscích v následných řízeních dle stavebního zákona bude KHS uplatňovat podmínku pro provedení kontrolního měření hluku z dopravy po novém obchvatu po jeho dokončení v rámci zkušebního provozu stavby. Dále KHS upozorňuje, že pokud dojde do

doby zahájení stavebního řízení k zásadní změně v legislativě v oblasti hlukové problematiky, bude orgán ochrany požadovat zpracovat novou hlukovou studii.

Požadavek na provedení měření hluku, které ověří plnění hygienických limitů po realizaci stavby, je zaneseno do podmínek č. 24 a 25 tohoto závazného stanoviska.

Vypořádání vyjádření z veřejného projednání

Veřejné projednání záměru ve smyslu ust. § 17 zákona o EIA se konalo dne 3. 8. 2022 v prostorách Městského úřadu Žďár nad Sázavou.

Na veřejném projednání byla diskutována témata, která obsahově odpovídají zaslaným vyjádřením k dokumentaci. Vnesené připomínky k záměru byly vypořádány v rámci veřejného projednání, případně je na ně reagováno ve vypořádání k doručeným vyjádřením.

Průběh veřejného projednání je zaznamenán v zápisu z veřejného projednání, který je zveřejněn v Informačním systému EIA.

II.6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj - vyšší územní samosprávný celek:	Kraj Vysočina
Obec - základní územní samosprávný celek:	Žďár nad Sázavou Hamry nad Sázavou

Náklady na zpracování posudku ve smyslu § 18 odst. 3 zákona o EIA byly oznamovatelem uhrazeny na bankovní účet Kraje Vysočina dne 25. 11. 2022.

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

Správní úřad příslušný pro vydání rozhodnutí nebo opatření dle zvláštních právních předpisů je povinen zahrnout do svého rozhodnutí nebo opatření dle zvláštních právních předpisů podmínky k ochraně životního prostředí uvedené v tomto závazném stanovisku.

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

Krajský úřad zveřejňuje toto závazné stanovisko spolu s posudkem a zápisem z veřejného projednání v souladu s ustanovením § 16 odst. 1 písm. f), g) a h) zákona o EIA v Informačním systému EIA na adrese https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_VYS1000.

Kraj Vysočina, město Žďár nad Sázavou a obec Hamry nad Sázavou jako dotčené územní samosprávné celky žádáme ve smyslu ustanovení § 16 odst. 2 zákona o EIA o neprodlené vyvěšení informace o tomto závazném stanovisku a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, na úřední desce. Doba vyvěšení je nejméně 15 dní.

Současně jmenované dotčené územní samosprávné celky žádáme o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení této informace na úřední desce krajskému úřadu.

V příloze zasíláme zápis z veřejného projednání.

Poučení:

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

Ing. Markéta Čadová
úředník odboru životního prostředí a zemědělství

ROZDĚLOVNÍK***Dotčené územní samosprávné celky:***

1. Kraj Vysočina, zastoupený odborem životního prostředí a zemědělství - zde

Datovou schránkou (+ příloha):

2. Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, 593 31 Žďár nad Sázavou

3. Obec Hamry nad Sázavou, Hamry nad Sázavou 322, 591 01 Žďár nad Sázavou

Dotčené orgány:

4. Krajský úřad Kraje Vysočina - zde

Datovou schránkou (+ příloha):

5. Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, Tolstého 1914/15, 586 01 Jihlava

6. Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí, Žižkova 227/1, 593 01 Žďár nad Sázavou

7. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Havlíčkův Brod, Bělohradská 3304, 580 01 Havlíčkův Brod

8. Agentura ochrany přírody a krajiny, Regionální pracoviště Správa CHKO Žďárské vrchy, Brněnská 39, 591 01 Žďár nad Sázavou

Oznamovatel:

Datovou schránkou (+ příloha):

9. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Samostatné oddělení ŽP, Šumavská 31, 602 00 Brno

Zpracovatelka dokumentace:

Datovou schránkou:

10. JP EPROJ s.r.o., Ing. Jarmila Paciorková, U Statku 301/1, 736 01 Havířov

Zpracovatel posudku:

Datovou schránkou:

11. Ing. Josef Gresl, Podvesná XI 6470, 760 01 Zlín

Na vědomí:

Datovou schránkou:

12. Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor stavební, Žižkova 227/1, 593 31 Žďár nad Sázavou

13. Povodí Vltavy, s. p., závod Dolní Vltava, Grafická 36, 150 21 Praha 5