

Doplňující údaje:

Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
0	04/2011	1.vydání	Mgr. Plešková v.r.	Mgr. Plešková v.r.	RNDr. Grúz v.r.	RNDr. Bosák, MBA v.r.

Objednatel:

KRAJ VYSOČINA

Žižkova 57
587 33 Jihlava

Souprava:

Zhotovitel:

ECOLOGICAL CONSULTING a.s.

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc
tel: 585 203 166, fax: 585 203 169
e-mail: ecological@ecological.cz



Projekt:

**„Přeložka silnice I/38 v úseku
Želetava – Moravské Budějovice“**

Číslo
projektu:

411/11017

VP (HIP):

RNDr Grúz

Stupeň:

KÚ: Kraje Vysočina

OÚ, MÚ:

Datum:

04/2011

Obsah:

POSUDEK EIA
zpracovaný dle přílohy č.5 zákona č. 100/2001 Sb.

Archiv:

Formát:

Měřítko:

Část:

-

Příloha:

-

Objednatel: Obchodní firma: Kraj Vysočina
Adresa: Žižkova 57, 587 33 Jihlava
IČ: 708 907 49
DIČ: CZ 70890749

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.

RNDr Jiří Grúz

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí, číslo osvědčení
odborné způsobilosti 85189/ENV/08

Ecological Consulting a.s., Na Sřelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Duben 2011

RNDr. Jiří Grúz

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1.- 16. výtisk, 1. digitální verze: KRAJ VYSOČINA
Žižkova 57, 587 33 Jihlava

0 digitální verze: Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48,
779 00 Olomouc

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Jiří Grúz – technické složky životního prostředí, vedoucí autorského kolektivu
oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí, číslo osvědčení odborné
způsobilosti 85189/ENV/08
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Zuzana PLEŠKOVÁ – technické složky životního prostředí, ochrana přírody a krajiny
absolvent kurzu celoživotního vzdělávání Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo
změny využití území na krajinný ráz (osvědčení ČVUT, fakulta architektury ze dne 6.6.2008,
číslo No-2008-37-1)
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Lucie PETERKOVÁ – rozptylové studie
autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle § 15 odst. 1 písm. d) zákona o
ochraně ovzduší (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j.: 1693/820/09/KS ze dne
24.6.2009)
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Ing. Zdeněk BENÍČEK – hlukové studie
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 532 091 206

Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
I.1. NÁZEV ZÁMĚRU	6
I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU	6
I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU	7
I.4. OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE	7
I.5. IČ OZNAMOVATELE	7
I.6. SÍDLO OZNAMOVATELE	7
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	8
II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE	8
II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ	11
II.3. POŘADÍ VARIANT Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	31
II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	33
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	33
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	36
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	38
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	41
VII. NÁVRH STANOVISKA	44
VIII. PŘÍLOHY	63

Úvod

Předkládaný **Posudek byl vypracován** v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování tohoto posudku je skutečnost, že záměr „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ svým charakterem splňuje kritérium stanové v zákoně č. 100/2001 Sb., příloze I., kategorii II., sloupci B, bod 9.1 „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I.).

Jedná se o novostavbu dvoupruhové silnice I. třídy – přeložka silnice I/38 v celkové délce 15,6 km (km 39,210 – 54,857), v šířkovém uspořádání v kategorii S 11,5/90 (směrově nerozdělená silnice se dvěma jízdními pruhy). Součástí stavby jsou tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK), a to MÚK Želetava (se silnicí II/410), MÚK Lesonice (se silnicí III/4102) a MÚK Moravské Budějovice (se stávající silnicí I/38). Záměr si vyžádá úpravy a přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřebou stavby.

Hlavním důvodem pro realizaci posuzovaného záměru je ten, že stávající trasa a parametry silnice I/38 nevyhovují současným požadavkům na bezpečnost a plynulost dopravního provozu a jsou proto připravováno postupné překládání trasy do obchvatů jednotlivých sídel.

Dle výše uvedené přílohy zákona č. 100/2001 Sb. bylo k danému záměru provedeno zjišťovací řízení ve smyslu ustanovení §7 citovaného právního předpisu. Příslušným orgánem státní správy je v tomto konkrétním případě Krajský úřad kraje Vysočina. Tento vydal na základě předloženého oznámení dle téhož ustanovení citovaného zákona v srpnu 2007 závěr zjišťovacího řízení, který obsahoval podmínku dalšího posuzování zmíněného záměru. Pro daný záměr tak bylo nutno zpracovat dokumentaci s obsahem dle přílohy č. 4 citovaného zákona. Oznámení bylo zpracováno pro původní, cca 40 km dlouhý, úsek přeložky silnice I/38 mezi Jihlavou a Moravskými Budějovicemi. Vzhledem ke značné délce úseku došlo rozhodnutím investora k rozdělení záměru na tři části a k jejich posouzení ve třech samostatných dokumentacích (úsek Jihlava – Stonařov, Stonařov – Želetava a Želetava – Moravské Budějovice).

Dokumentace byla pro daný záměr v úseku Želetava – Moravské Budějovice zpracována v září 2010. Zpracována byla autorizovanou osobou ve smyslu ustanovení §19 citované právní normy, Mgr. Tomášem Šikulou.

K uvedené dokumentaci došlo celkem 5 vyjádření zástupců samosprávy a státní správy, veřejnost se nevyjádřila.

Posouzení vlivů daného záměru tak bude provedeno v průběhu celého procesu „EIA“, tj. včetně nutnosti zpracování předkládaného posudku. Na závěr celého procesu vydá potom uvedený příslušný úřad stanovisko ve smyslu ustanovení §10 citovaného právního předpisu, které je neopomenutelným odborným podkladem pro navazující správní řízení, tj. vydání rozhodnutí, případně opatření podle zvláštních právních předpisů. Platnost takto vydaného stanoviska je pět let od jeho vydání a může být na žádost oznamovatele prodloužena.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1. Název záměru

„Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“

I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba dvoupruhové silnice I. třídy v délce 15,6 km vedené obchvaty sídel podél stávající silnice I/38 v úseku mezi Svojkovicemi a Moravskými Budějovicemi, včetně tří mimoúrovňových křižovatek a vyvolaných přeložek touto stavbou.

Celková délka novostavby silnice je 15,6 km (od km 39,210 po km 54,857). Technická kategorie je pro silnici I/38 navrhována S 11,5/90 (směrově nerozdělená silnice se dvěma jízdními pruhy).

Součástí záměru je realizace 3 mimoúrovňových křižovatek (MÚK):

- MÚK Želetava (se silnicí II/410)
- MÚK Lesonice (se silnicí III/4102)
- MÚK Moravské Budějovice (se stávající silnicí I/38)

Přeložky vyvolané realizací záměru:

Úpravy a přeložky silnic nižších tříd (stávající silnice I/38, II/410, III/11272 a III/4102), polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřebou stavby.

I.3. Umístění záměru

Kraj: Vysočina
Obec: Svojkovice, Rozseč, Želetava, Martínkov, Jakubov u Moravských Budějovic, Litohoř, Moravské Budějovice
Katastrální území: Svojkovice, Rozseč u Třešti, Želetava, Šašovice, Horky, Martínkov, Jakubov u Moravských Budějovic, Litohoř, Moravské Budějovice

I.4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.5. IČ oznamovatele

65993390

I.6. Sídlo oznamovatele

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Zástupce oznamovatele: Ing. Michal Příkazský, tel.: +420 549 133 436
Mgr. Natálie Honová, tel.: +420 59 133 743

ŘSD ČR, Odbor přípravy staveb Brno
Šumavská 33, 612 54 Brno

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1. Úplnost dokumentace

Dokumentace uvedeného záměru s názvem „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ byla zpracovaná autorizovanou osobou, kterou je Mgr. Tomáš Šikula (Ateliér ekologie firmy HBH Projekt spol. s r.o.). Zpracována byla v září 2010.

Dokumentace je členěna dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a sestává z celkem osmi částí, které zahrnují jednak popis záměru, popis stávajícího prostředí a zhodnocení předpokládaných vlivů záměrů na životní prostředí včetně uvedení použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů. Následuje porovnání variant řešení záměru, kdy je srovnávána varianta aktivní s variantou nulovou, a závěrem je uvedeno shrnutí netechnického charakteru.

Dokumentace má 109 stran textu, následuje 5 textových příloh, 5 grafických příloh, 2 výkresy technického řešení záměru a samostatně uvedených 5 expertních příloh.

Textové a obrazové přílohy:

- Příloha č. 1: Vyjádření stavebních úřadů
- Příloha č. 2: Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska § 45i zákona č. 114/1992 Sb.
- Příloha č. 3: Přehled zjištěných druhů flóry a fauny
- Příloha č. 4: Soupis známých archeologických nalezišť + mapa archeologických nalezišť
- Příloha č. 5: Fotodokumentace

Grafické přílohy:

- Grafická příloha 1: Přehledná situace
- Grafická příloha 2.1: Environmentální charakteristiky – část 1
- Grafická příloha 2.2: Environmentální charakteristiky – část 2
- Grafická příloha 3: Základní hydrologické charakteristiky

- Grafická příloha 4: Základní klimatické charakteristiky
- Grafická příloha 5: Ochrana půdy

Technické řešení:

- Podélný profil úseku Želetava – obchvat
- Podélný profil úseku Jakubov – obchvat

Expertní přílohy:

- Hluková studie, ENVIROAD, Ostrava, 2010
- Rozptylová studie, ENVIROAD, Ostrava, 2010
- Stanovení intenzit dopravy, HBH Projekt (Ateliér ADIAS), Brno, 2010
- Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz, HBH Projekt (Ateliér ekologie), Brno, 2010
- Ornitologická studie, Ivan Kunstmüller, Havlíčkův Brod, 2010

Dokumentace obsahuje nad rámec standardního členění dle přílohy 4 Úvod, v němž je stručně a přehledně shrnut předmět posuzování a dosavadní průběh procesu EIA. Rovněž je zde nastíněn rozsah variantního posuzování a seznam expertních studií, které byly pro vyhodnocení vlivů záměru zpracovány.

„Část A – Údaje o oznamovateli“ dokumentace obsahuje údaje o oznamovateli v adekvátním rozsahu.

„Část B – Údaje o záměru“ udává informace o základních charakteristikách záměru a o požadavcích a výstupech záměru. Formálně je tato část v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., pouze u kapitoly B.III.4. není název zcela dle přílohy č.4, je zde však přímo uveden výčet problematik, kterými se kapitola zabývá, což je vhodné. Obsahová náplň kapitoly je popsána a hodnocena dále.

„Část C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“ je rovněž zcela v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Odpovídající pozornost je věnována charakteristikám, které mohou být záměrem nejvíce potenciálně ovlivněny.

„Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví a životní prostředí“ je také v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Nad rámec předepsaného obsahu dokumentace je zde uvedena kapitola *D.I.10. Vlivy na environmentální charakteristiky*, která díky podrobnému shrnutí vlivů na ÚSES, ZCHÚ, lokality NATURA 2000 a VKP přispívá ke komplexnosti a přehlednosti posouzení.

„Část E – Porovnání variant řešení záměru“ obsahuje srovnání dvou řešených variant – varianty nulové (zachování stávajícího stavu) a varianty aktivní (realizace záměru přeložky silnice I/38). Kapitola shrnuje zjištění jednotlivých kapitol části D a porovnává obě řešené varianty. Část E je rovněž v souladu s požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

„Část F – Závěr“, „Část G – Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ a „Část H – Přílohy“ jsou rovněž v dokumentu obsaženy v dostatečném rozsahu odpovídajícím příloze č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Názor zpracovatele posudku:

Na základě předloženého lze konstatovat, že autor dokumentace věcným, a až na malé výjimky a nepřesnosti, obsahově správným způsobem popsal a vyhodnotil hlavní problémy související s výstavbou a následným provozem posuzovaného záměru. Hodnoceny jsou jak předpokládané vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, tak na veřejné zdraví. Vlastní obsah a rozsah dokumentace odpovídá všeobecným požadavkům na hodnocení záměrů tohoto typu.

- a) *Dokumentace, tak jak byla s náležitostmi dle přílohy č. 4 hodnotiteli předložena, je v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Je zpracována relativně přehledně, pořadí jednotlivých kapitol je v souladu s přílohou č. 4 výše citovaného zákona. Věcná náplň jednotlivých kapitol je v souladu se zákonnými požadavky.*
- b) *Co se týče rozsahu předložené dokumentace, tento odpovídá všeobecným požadavkům na uvedený typ hodnotících materiálů, týkajících se rekonstrukcí, modernizací či novostaveb objektů. Dostatečná pozornost je věnována vazbě na dodržování stávající legislativy (de lege lata) pro jednotlivé složky životního prostředí.*
- c) *Vlastní zpracování dokumentace vykazuje vcelku vyhovující úroveň a z předložené dokumentace je patrné, že její zpracovatel je seznámen s požadavky i vzniklými problémy týkajícími se silničních staveb, včetně dalších navazujících objektů.*

Drobné nepřesnosti, které se v dokumentaci sporadicky objevují, budou ještě dále upřesněny. Již na tomto místě lze nicméně konstatovat:

- *Úplnost dokumentace je ovlivněna skutečností, že její zpracovatel neměl dostatečně přesné projektové podklady, takže mnohé vlivy nemohl dostatečně upřesnit (produkce odpadů a spotřeba vody ve fázi výstavby, odvozná trasy ve fázi výstavby, umístění zařízení stavenišť a pod.). Toto však ve fázi EIA není vyžadováno jako standardní*

součástí, logicky vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí předchází podrobným projektovým pracím.

- V dokumentaci jsou mnohdy použity pojmy, nekonzistentní se stávající legislativou (dešťové odpadní vody- str.21 – dešťové vody nejsou ex lege vodami odpadními)
- V kapitole B.1.9. je uvedena pouze následná potřeba územního rozhodnutí, avšak záměr si vyžádá celou řadu dalších vyžadovaných povolení od příslušných úřadů (např. souhlas k odnětí půdy ze ZPF, PUPFL, povolení ke kácení dřevin, povolení/souhlasy dle vodního zákona, rozhodnutí ze zákona o odpadech, apod.)

Celkově je možné konstatovat, že přiměřená pozornost byla v dokumentaci věnována jak popisu technického a dopravního řešení (jak již bylo uvedeno výše, zde jsem postrádali pro větší názornost zpracování části POV do dokumentace, aby byly zřejmé budoucí lokality zařízení stavenišť a použité přístupové komunikace), tak hodnocení vlivů tohoto provozu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Vlastní hodnotící části, týkajících se zejména údajů o vstupech a výstupech a popisu pravděpodobně ovlivněného životního prostředí a veřejného zdraví jsou zpracovány poměrně přehledně a na dobré odborné úrovni.

Posuzovaná dokumentace z hlediska kompletnosti a potřebného obsahu a rozsahu odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. Předložená dokumentace v podstatě odpovídá příloze č. 4 citované právní normy a splňuje tak požadavky na její obsah. V dokumentaci nechybí žádné zásadní části hodnocení a je ji tedy možno považovat za úplnou.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Při zpracování hodnocené dokumentace vlivů na životní prostředí byly použity na jedné straně podklady technického charakteru (publikace v časopisech, souhrnná pojednání, učebnice) a na druhé straně normativní právní akty platné pro ČR a členské státy EU.

Výchozí předpoklady pro toto hodnocení tak byly získány zejména:

- ze zpracované technické studie záměru a navazujících záměrů
- z relevantních územních plánů obcí, příp. VÚC
- studiem dostupné literatury

- studiem příslušných právních norem a metodických pokynů
- jednáním s investorem
- jednáním s dotčenými orgány státní správy a dalšími právními subjekty
- použitím výpočtového programu hlukové zátěže SoundPLAN, verze 7.0.
- využitím metodiky SYMOS´97 pro výpočet krátkodobých a průměrných ročních koncentrací látek znečišťujících ovzduší
- využitím metodiky hodnocení rizika Risk Assessment
- rekognoskační území a terénním biologickým průzkumem
- z dostupných informací na webových stránkách

Určité nedostatky v metodice hodnocení sebou vždy nese modelové zpracování (např. u rozptylové studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchyly od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě.

Vstupní údaje, získané zpracovatelem dokumentace z literatury, výše uvedené technické dokumentace, map a vlastním měřením/pozorováním, byly běžným způsobem zpracovány a porovnány s údaji a ukazateli z platných legislativních a správních předpisů.

Názor zpracovatele posudku:

Použité metody hodnocení lze charakterizovat jako standardní a z nich vyplývající správnost údajů jako vyhovující dané problematice. Další zpřesňování hodnot některých veličin nebylo možné provést z hlediska nedostatků statistických údajů, nebo nebylo účelné s přihlédnutím k možným chybám stanovení či výpočtů. Z hlediska úplnosti vstupních údajů lze předloženou dokumentaci hodnotit jako vyhovující. Dokumentace podává souhrnný přehled o zasaženém území včetně předpokládaných vlivů na životní prostředí.

Dále uvedené připomínky jsou spíše formálního charakteru a nesnižují kvalitu zpracované dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí.

Hodnocení správnosti údajů v části B

Souhrnně lze konstatovat, že na újmu dostatečného posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci není řešeno období výstavby záměru, především řešení příjezdových tras a umístění zařízení staveniště v kapitole B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.

Toto je však v několika kapitolách komentováno a vysvětleno, v současném stavu projekčního řešení není možné tyto údaje co nejvíce odpovídající realitě, získat.

K části B.I

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek

Část **B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru** obsahuje stručné uvedení rozsahu stavby včetně všech důležitých stavebních prvků.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola uvádí všechny důležité části záměru, bez připomínek.

Část B.I.3. Umístění záměru

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek

Část **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, respektive odmítnutí** je zpracována podrobně a přehledně, je zde uveden výčet a stav přípravy jednotlivých úseků a názorná mapa umístění posuzovaného záměru s přehledem navazujících úseků. Rovněž zdůvodnění výběru posuzované varianty je dostatečné.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje všechny potřebné atributy, bez připomínek.

Část B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Komentář zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek, postrádáme však bližší popis technického řešení včetně uvedení navrhovaných kategorií překládaných komunikací apod.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek

Část B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek

V části **B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat** je uvedeno pouze územní rozhodnutí.

Komentář zpracovatele posudku:

Jak již bylo zmíněno výše, záměr si vyžádá celou řadu dalších vyžadovaných povolení od příslušných úřadů (např. souhlas k odnětí půdy ze ZPF, PUPFL, souhlas k dotčení pozemků do 50 m od okraje lesa, povolení ke kácení dřevin, závazná stanoviska k zásahům do VKP, povolení/souhlasy dle vodního zákona, rozhodnutí ze zákona o odpadech, apod.), které zde nejsou uvedeny. Absence celkového výčtu následných rozhodnutí však nijak neovlivňuje samotné vyhodnocení vlivů na životní prostředí a není tedy vážnou závadou.

K části B.II

Část **B.II.1. Půda** uvádí orientační odhad trvalého záboru ZPF a PUPFL dle jednotlivých katastrálních území a celkový zábor ZPF a PUPFL.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro tuto fázi záměru jsou uvedené informace dostatečné. Upozorňujeme jen na nevhodné používání pojmu „zábor“ pro odnímání půdy ze ZPF a PUPFL. Absentuje zde odhad dočasného odnětí ZPF a není zde uvedeno zařazení půd dle BPEJ a tříd ochrany (toto je však dostatečně uváděno v jiných částech dokumentace – kapitola D.I.5., grafická příloha č. 5, na které však mohlo být v kapitole odkázáno). Rovněž zde postrádáme zmínku o dotčených pozemcích při zásahu do ochranného pásma lesa, které lze předpokládat.

Část **B.II.2. Odběr a spotřeba vody** uvádí, že ani v období výstavby, ani v období provozu nebude nedojde k významnějšímu zatížení životního prostředí odběrem vody. Pitná

voda bude odebírána z veřejných vodovodů a technologická voda se bude spotřebovávat převážně v místech přípravy betonových směsí u dodavatele.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek

Část **B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje** uvádí orientačně možné potřeby elektrické energie, plynu a dalších druhů surovin jak v období výstavby, tak v období provozu.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k tomu, že není rozpracován projekt řešeného záměru, budou zdroje surovin pro výstavbu upřesněny až v dalších stupních projektové dokumentace. Přesto by bylo vhodné alespoň orientačně uvést předpokládané množství potřebných surovin (zejména štěrkopísků) a odkud se předpokládá jejich dovoz. Toto bude nutné, i z hlediska možnosti posouzení hlukového zatížení v období výstavby, v dalších stupních zpracování projektové dokumentace.

V části **B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu** zpracovatel dokumentace uvádí, že pro období výstavby se předpokládá zachování stávajícího provozu, s dílčími omezeními a s provizorními objížďkami, či odstávkou provozu na nezbytnou dobu. Je zde konstatováno, že v této fázi není vypracován plán organizace výstavby, který by předpoklady upřesnil. Dále se zde v textu uvádí rozsah přeložek komunikací a tabulkově výhledové intenzity dopravy pro rok 2040 u varianty aktivní i nulové.

Komentář zpracovatele posudku:

Vcelku bez připomínek, pouze v případě intenzit dopravy mohly být pro dobrou orientaci uvedeny i současné intenzity dopravy na stávající komunikaci I/38. Toto je však uvedeno v příloze, na kterou je zde odkazováno. Ta se však nachází v samostatné přílohové části a ne pod v textu uvedenou přílohou č. 3.

K části B.III

Část **B.III.1. Ovzduší** popisuje zdroje emisí v období výstavby a provozu záměru. Kvantifikováno je období provozu, v této kapitole je uveden výtah rozptylové studie s tabulkovým přehledem celkových emisí hlavních škodlivin pro variantu nulovou a pro variantu aktivní. Období výstavby je popsáno slovně s obecnými tezemi a doporučeními s tím,

že kvantifikace není možná bez zpracovaného plánu organizace výstavby a stavebně technologického projektu.

Komentář zpracovatele posudku:

Z hlediska požadavků na obsah této kapitoly bez připomínek.

Část **B.III.2. Odpadní vody** popisuje jaké typy odpadních vod budou vznikat jak v období výstavby, tak v období provozu. Pro období provozu je navíc proveden výpočet předběžného odhadu množství vod odváděných z vozovky.

Komentář zpracovatele posudku:

Jak již bylo řečeno výše v předchozí kapitole, je použití některých pojmů nekonzistentní se stávající legislativou v oblasti vod. Pojem „dešťové odpadní vody“ česká legislativa nezná – dešťové vody nejsou ex lege (§38 odst.2 vodního zákona) vodami odpadními.

Jinak je kapitola bez připomínek, oceňujeme snahu autora dokumentace o kvantifikaci vznikajících srážkových vod a ovlivnění průtoků v recipientu.

V části **B.III.3. Odpady** je řešeno nakládání s odpady jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru. Jsou zde uvedeny tabulky s výčtem předpokládaných druhů odpadů zařazených dle Katalogu odpadů (dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 381/2001 Sb.)

Komentář zpracovatele posudku:

Není zde řešena fáze odstranění záměru, ale tato je z dlouhodobého hlediska velmi nepravděpodobná a zároveň lze předpokládat, že v době případného odstraňování stavby bude v platnosti jiná legislativa, než je v současnosti.. Navíc lze předpokládat vznik stejné sorty odpadů, jako ve fázi výstavby záměru.

V tabulce zařazených odpadů dle Katalogu odpadů se nacházejí v některých případech drobné nepřesnosti v názvech odpadů, kdy zcela neodpovídají názvu dle Katalogu odpadů (např. odpad s kódem 08 04 10, 12 01 13, 16 02,...).

Obsah kapitoly pro tuto fázi záměru je však zcela dostatečný.

V části **B.III.4. Hluk, vibrace, záření** je komentován vliv hluku a vibrací jak v období výstavby, tak v období provozu

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

V části **B.III.5. Doplnující údaje** jsou zařazeny údaje o významných terénních úpravách a demolicích.

Komentář zpracovatele posudku:

Zařazení těchto informací je velmi vhodné.

Hodnocení správnosti údajů v části C

Kapitola je zpracována v odpovídajícím rozsahu a odpovídá potřebě dostatečného posouzení stavu životního prostředí v oblasti dotčené záměrem.

Hodnocení správnosti údajů v části D

Kladně hodnotíme přehlednost jednotlivých kapitol, každá kapitola obsahuje jasně formulovaný závěr uvádějící jaký bude mít záměr vliv na jednotlivé faktory životního prostředí, zároveň je u každé kapitoly provedeno srovnání varianty aktivní s variantou nulovou.

Část **D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů** vychází ze studie „Hodnocení zdravotních rizik pro záměr Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“, kterou zpracoval Prof.MUDr.Jaroslav Kotulán, CSc. (nebyla přiložena k dokumentaci). Posouzení vlivů na obyvatelstvo bylo zpracováno metodou *Risk Assessment*, podkladem byly rozptylová a hluková studie. Dle výsledků hlukové studie byla vybrána 4 obytná území (Želetava, Horky u Želetavy, Jakubov u Moravských Budějovic, Litohoř).

Z hlediska znečišťování ovzduší jsou příspěvky hodnocené silnice v okolních obcích u sledovaných kontaminantů vesměs nízké a místní pozadí je většinou spolehlivě podlimitní. Výjimkou jsou krátkodobé maximální koncentrace suspendovaných látek v ovzduší, kde se imisní úrovně pravděpodobně pohybují v blízkosti limitu. Příspěvky záměru (zejména u varianty aktivní) jsou velmi nízké a nemohou místní situaci významně ovlivnit.

Z hlediska hlukové zátěže závěr studie uvádí, že přínosem aktivní varianty oproti variantě nulové je snížení počtu obyvatel exponovaných úrovním, které by byly po zdravotní stránce obzvláště závažné (65 – 70 dB ve dne, kolem 60 dB v noci), a to o 570 osob ve dne a o 210 osob v noci a zároveň významné snížení počtu lehce, středně i těžce rušených, ve dne i v noci. Podmínkou je realizace protihlukové stěny.

Dále byla hodnocena úrazovost, psychologické vlivy a vlivy v době výstavby. Z hlediska úrazovosti a psychologických vlivů je aktivní varianta hodnocena jako výhodnější. K vlivům v době výstavby je konstatováno, že vzhledem k tomu, že není známa organizace stavby, není možné posoudit v detailech míru a charakter rušení obyvatelstva.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována dostatečně podrobně, pro identifikaci vlivů na obyvatelstvo byla zpracována riziková analýza (Risk Assessment), využívající závěrů hlukové a rozptylové studie, dále byly obecně zhodnoceny vlivy záměru na úrazovost a na psychiku obyvatelstva. Komentovány jsou rovněž vlivy v době výstavby, v závěru kapitoly je provedena kvantifikace exponovaného obyvatelstva varianty aktivní a nulové – v případě hlukového zatížení jsou provedeny výpočty L_{dn} , výpočet procenta mírně, středně a vysoce obtěžovaných osob. Nemáme zásadních připomínek. Se závěry vyhodnocení vlivu na obyvatelstvo souhlasíme.

Část **D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima** shrnuje v případě hodnocení vlivů na ovzduší výsledky Rozptylové studie, která je součástí samostatné přílohové části dokumentace. Samostatně je v textu zhodnocen vliv na klima.

Komentář zpracovatele posudku:

Rozptylová studie, jejíž závěry jsou v textu uváděny, je metodicky zpracována správně a nemáme k ní zásadních připomínek, drobné nedostatky jsou řešeny dále v posudku při hodnocení rozptylové studie. Lze se ztotožnit se závěry k hodnocení vlivu záměru na ovzduší i vlivu na klima.

Část **D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci** uvádí výsledky hlukové studie uvedené v samostatné přílohové části a komentované samostatně v textu níže. Kapitola uvádí následující závěry – při zachování stávajícího stavu silnice I/38 (varianta nulová) jsou překračovány základní limity hluku 60 dB den a 50 dB noc v obytné zástavbě v intravilánech všech obcí, kterými silnice I/38 prochází, u nejbližší zástavby jsou překračovány limity s korekcí na starou hlukovou zátěž (70 dB den/60 dB noc). Překračování hlukových limitů nelze v převážné většině případů řešit výstavbou účinných protihlukových stěn. Realizací aktivní varianty dojde ke snížení hlukové zátěže v obytné zástavbě jednotlivých obcí v bezprostředním okolí stávající trasy silnice I/38, především díky novému přerozdělení dopravy. Toto snížení intenzit dopravy sníží hlukové zatížení nejbližší zástavby v okolí stávající I/38 pod hygienické limity hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž.

Ke zvýšení hlukového zatížení pak dojde v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněných venkovních prostorech v okolí navrhovaného obchvatu, nicméně hygienické limity hluku v případě realizace protihlukové stěny nebudou překročeny. K navýšení hlukového zatížení nad hodnoty s korekcí na starou hlukovou zátěž z důvodu navýšení intenzit dojde v chráněném venkovním prostoru staveb ležících podél komunikace II/410 v intravilánu Želetavy.

Celkově je varianta aktivní hodnocena jako výhodnější než varianta nulová.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyhodnocení hlukové zátěže okolí řešeného záměru vychází z hlukové studie, která je zpracována metodicky správně bez zásadních nedostatků. Samotná hluková studie je komentována dále v textu. Chybí však podrobnější údaje o stávajícím hlukovém zatížení, které vychází z podkladu od firmy Akustické centrum s.r.o., Praha (prosinec 2005), které však není ani v přílohách studie doloženo. Rovněž postrádáme aktuální měření hluku, které by bylo vhodnější k přesnější kalibraci hlukového modelu, než převzaté údaje z r. 2005. Výpočtové body byly zvoleny povětšinou vhodně, rovněž je v textu uvedeno hlukové zatížení variant v jednotlivých výpočtových bodech. V dalších fázích přípravy záměru bude potřeba hlukovou studii zaktualizovat včetně návrhu protihlukových opatření i s ohledem na skutečnost, že nelze použít korekci na starou hlukovou zátěž u příjezdové komunikace k MÚK Želetava..

Část D.I.4. **Vlivy na povrchové a podzemní vody** řeší komplexně problematiku možného znečištění povrchových a podzemních vod, fázi výstavby i provozu. Je zde konstatováno, že záměr nepředstavuje ani v době výstavby, ani v době provozu významně negativní zatížení. Ochrana povrchových i podzemních vod před znečištěním bude zajištěna v souladu s platnými předpisy pro daný typ silnice. Z hlediska jakosti vod je záměr srovnáván s výsledky studií u podobných záměrů, kdy lze předpokládat, že nebude překročena povolená úroveň znečištění. Problematická je pouze koncentrace iontů Cl⁻, které se používají do posypových materiálů. Po naředění iontů Cl⁻ po vyústění v recipientech však dle orientačních výpočtů nebude docházet k překračování povolených koncentrací dle Nařízení vlády č. 229/2007 Sb. Zpracovatel dokumentace z hlediska ochrany vod dále v kapitole D.IV. navrhuje několik opatření k minimalizaci možného znečištění, při jejichž dodržení nepředpokládá významné zatížení povrchových či podzemních vod.

Komentář zpracovatele posudku:

Se závěry k vlivům na povrchové a podzemní vody se se zpracovatelem dokumentace lze ztotožnit. Většina potenciálních vlivů záměru je řešena v dostatečné míře. Chybí zde údaje o zranitelných oblastech, většina dotčených katastrálních území k nim náleží (dle Nařízení vlády č. 103/2003 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech, v platném znění), rovněž bylo vhodné zmínit, že některé vodní toky náleží k vodám kaprovým (vodní tok Želetavka, Šašovický potok,..) dle Nařízení vlády č. 71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod, v platném znění. Toto je však podchyceno orientačním výpočtem znečištění vodních toků realizací aktivní varianty, kde srovnáním s limity v Nařízení vlády č. 229/2007 Sb. nedojde k překročení limitních hodnot, kromě iontů Cl⁻.

Část **D.I.5. Vlivy na půdu** srovnává variantu nulovou a variantu aktivní. Autor v ní konstatuje, že aktivní variantou dojde k dočasnému i trvalému úbytku pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF), i pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Je zde uveden předběžný odhad procentuálního záboru (u ZPF i dle tříd ochrany). Převážná míra dotčených pozemků (43,9 % z pozemků ZPF) náleží k I.třídě ochrany ZPF z celkových 91 % odnímané zemědělské půdy vlivem realizace záměru. Pozemky určené k plnění funkce lesa představují 8,9 % celkové odnímané půdy. Kapitola se zabývá také znečištěním půdy se závěrem, že negativní zatížení půd bude jistě pod limity, které stanovilo MŽP ČR. Jako vhodnější je z hlediska ovlivnění půd hodnocena varianta nulová bez realizace záměru. K minimalizaci vlivu záměru na ZPF bylo v kapitole D.IV. stanoveno několik opatření.

Komentář zpracovatele posudku:

Na základě skutečností uvedených v dokumentaci lze konstatovat, že vliv na realizace záměru na ochranu zemědělského půdního fondu bude zásadní. Dopady tohoto vlivu tak bude nutné snížit na únosnou míru důslednou skrývkou ornice, použitím ochranných prvků na stavebních mechanismech proti úkapům ropných látek, přednostním využíváním ostatních ploch k umístění zařízení stavenišť v době výstavby, apod. V tomto smyslu byla zpracovatelem posudku rozšířena některá opatření.

Část **D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje** shrnuje, že ani nulová, ani aktivní varianta neprochází žádným územím s ochranným režimem dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství. Je popisován také vliv na místní topografii, která variantou nulovou nebude nijak ovlivněna a variantou aktivní dojde k lokálnímu ovlivnění místní topografie. Vliv aktivní a nulové varianty je hodnocen jako přibližně rovnocenný.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře, problematice byla věnována dostatečná pozornost.

Část **D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy** obsahuje shrnutí, že v posuzované lokalitě se nevyskytují zvláště chráněné druhy rostlin, kromě sněženky podsněžník (*Galanthus nivalis*). Ze zvláště chráněných druhů živočichů zde bylo zastiženo několik druhů bezobratlých byla zastižena ještěrka obecná a předpokládá se výskyt dalších plazů a celé řady obojživelníků v okolí záměru. V území se pravidelně vyskytuje řada chráněných druhů ptáků, při vhodném načasování zahájení stavebních prací však bude jejich ovlivnění minimální. Ze savců byly zjištěny běžné druhy savců, kteří budou záměrem ovlivnění především z hlediska migrační prostupnosti silničního tělesa. Z tohoto pohledu je v kapitole sděleno, že vliv stavby bude při dodržení opatření uvedených v kapitole D.IV. únosný, mimo křížení stavby

s regionálním biokoridorem R011 na lokalitě Černý les, kde zpracovatel dokumentace navrhuje najít jiné projekční řešení, než je současný návrh křížení stávající silnice s navrhovanou přeložkou. Z hlediska vlivu na ekosystémy se zpracovatel dokumentace soustředil na přírodně hodnotnější ekosystémy, detailněji je řešen vliv na lesní porosty, kdy budou především dva lesní porosty, Lipka a Černý les, dotčeny významně. Z hlediska ekologické stability zpracovatel dokumentace soudí, že zásahy do lesních porostů nebudou v delším časovém měřítku významné. Celkově je aktivní varianta hodnocena hůře než nulová, za dodržení všeobecně platných podmínek při výstavbě je akceptovatelná.

Komentář zpracovatele posudku:

S vyhodnocením v části D.I.9 lze souhlasit, v dalších řízeních je však třeba důsledně dbát na dodržení navržených opatření v kapitole D.IV. Tato byla zpracovatelem posudku dále upravena. Především je nutné vyřešit problematiku křížujícího regionálního biokoridoru R011.

Část **D.I.8. Vlivy na krajinu** hodnotí vliv na ráz krajiny, jehož závěry vycházejí ze samostatné přílohy dokumentace *Posouzení vlivu na krajinný ráz*, která je komentována dále v textu. Vliv aktivní varianty na krajinný ráz byl zhodnocen jako slabý až středně silný s konstatováním, že za dodržení navržených opatření (kapitola D.IV.) lze negativní působení záměru eliminovat. Významný negativní vliv na rekreační využití krajiny nebyl doložen, záměr zasáhne do vedení několika turistických a cyklistických tras, které však zůstanou zachovány díky převedení záměru po mostních objektech.

Celkově je z hlediska vlivu na krajinu lépe hodnocena varianta nulová.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Část **D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky** uvádí rozsah demolic (jeden hospodářský objekt), které bude nutné v souvislosti se záměrem provést a zároveň uvádí, že se záměr dostane do kolize se čtyřmi kulturními památkami lokálního významu (kříže při stávající silnici I/38), z nichž tři bude nezbytné přemístit. V souvislosti s narušením území s archeologickými nálezy bude nutné provést záchranný archeologický průzkum. Celkově je vliv aktivní varianty hodnocen přibližně rovnocenně s variantou nulovou.

Komentář zpracovatele posudku:

Vliv aktivní varianty bude rozhodně významnější než vliv varianty nulové, není však hodnocen v rovině „významně negativní“, proto lze vyhodnocení této kapitoly akceptovat.

Část **D.I.10. Vlivy na environmentální charakteristiky** řeší křížení záměru s prvky ÚSES. Záměr je v kolizi s šesti lokálními biokoridory a jedním regionálním biokoridorem, převedení většiny z nich je řešeno mostními objekty a jeden lokální biokoridor, vedený okrajem zemědělsky obhospodařovanou krajinou, bude nutné přetrasovat a propojit s navazujícími skladebnými částmi ÚSES. Záměr není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím, lokalitou soustavy NATURA 2000 ani s žádným přírodním parkem. Následuje zhodnocení vlivu na významné krajinné prvky, z nichž nejvýznamněji budou dotčeny lesní porosty Lipka a Černý les (středně silný vliv záměru). U vodních toků je nezbytné zachovat jejich migrační funkci. Registrované významné krajinné prvky nebudou dotčeny. Varianta aktivní je celkově hodnocena rovnocenně až hůře, než varianta nulová, technické řešení však umožňuje průchodnost podél všech křížících vodních toků.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Záměr je však v kolizi s regionálním biokoridorem R011, jehož projektem navrhované převedení pod mostním objektem je pro parametry regionálního biokoridoru nedostatečné a zároveň na most navazuje křížení stávající silnice s navrhovanou přeložkou, což je nevyhovující, proto bude nutné najít nové projekční řešení pro provedení regionálního biokoridoru.

Část **D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů** obsahuje shrnutí vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola komentuje všechny potenciálně nejvýznamnější vlivy záměru, bez připomínek.

Část **D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech** zmiňuje především riziko havárií, při nichž může dojít k úniku ropných látek a olejů, které by mohly mít negativní vliv především na vodní zdroje a hydrologie v území a na cenné biotopy v území.

Komentář zpracovatele posudku:

Rizika jsou zhodnocena správně a v dostatečném rozsahu, bez připomínek.

Část **D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.**

Komentář zpracovatele posudku:

Podrobněji řešeno dále v kapitole IV. tohoto posudku.

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

Komentář zpracovatele posudku:

S rozsahem a obsahem kapitoly souhlasíme. Popsán je metodický postup hodnocení rizika (Risk Assessment). Na metody zpracování rozptylové a hlukové studie autor odkazuje na příslušné studie, k čemuž rovněž nemáme připomínek. Blíže mohla být komentována metodika biologického průzkumu (počet a termíny terénních průzkumů apod.), absentuje zde popis či odkaz na metodiku hodnocení vlivu na krajinný ráz. To je však rovněž obsahem příslušné části.

Část D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována dostatečně, bez připomínek.

Hodnocení správnosti údajů v části E

V kapitole jsou porovnány varianta nulová (zachování stávajícího stavu silniční sítě) a varianta aktivní (realizace přeložky silnice I/38) grafickou sumarizací jednotlivých dílčích hodnocení provedených v kapitole D.

Varianta aktivní bude mít přínos z hlediska snížení hlukové zátěže a vlivu na obyvatelstvo. Negativa lze spatřovat ve vlivu na půdu a krajinu, v menší míře ve vlivu na faunu, flóru a ekosystémy a na environmentální charakteristiky.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola správně popisuje klady i záporny hodnoceného záměru. S celkovým vyhodnocením, že lze aktivní variantu za dodržení navržených opatření považovat za únosnou, lze souhlasit. Opatření minimalizující vliv aktivní varianty jsou uvedena v návrhu stanoviska.

Hodnocení správnosti údajů v části F

Komentář zpracovatele posudku:

Jasně a stručně formulovaný závěr se zhodnocením záměru a jednotlivých variant.

Hodnocení správnosti údajů v části H

V části H je uveden seznam příloh, které jsou součástí dokumentace. Přílohy představují nedílnou součást dokumentace a jsou nezbytným podkladem pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Dokumentace obsahuje přílohy č. 1 – 5, grafické přílohy č. 1, 2.1., 2.2., 3, 4 a 5, 2 přílohy technického řešení a 5 expertních příloh v samostatné přílohové části.

Níže uvádíme komentář k těmto přílohám.

Příloha č. 1 – Vyjádření stavebních úřadů

Komentář zpracovatele posudku:

Povinná součást dokumentace, je zde doložena, bez připomínek.

Příloha č. 2 – Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Komentář zpracovatele posudku:

Opět povinný doklad, je zde doložen, bez připomínek.

Příloha č. 3 – Přehled zjištěných druhů flóry a fauny

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Příloha č. 4 – Soupis známých archeologických nalezišť + mapa archeologických nalezišť

Komentář zpracovatele posudku:

Zajímavý materiál dokreslující bohatou historii území, přehledná mapová příloha, bez připomínek.

Příloha č. 5 – Fotodokumentace

Komentář zpracovatele posudku:

Vhodně zařazená příloha, bez připomínek.

Grafická příloha č. 1 – Přehledná situace

Komentář zpracovatele posudku:

Mapa přehledně znázorňuje rozsah stavby, obsahuje všechny potřebné atributy (není zde pouze uvedena severka), bez připomínek.

Grafická příloha č. 2.1 – Environmentální charakteristiky – část 1

č. 2.2 – Environmentální charakteristiky – část 2

Komentář zpracovatele posudku:

Kvalitně a přehledně zpracované mapové výstupy (pouze v některých místech jsou nevhodně zvoleny překryvy jednotlivých vrstev a zanikají tak některé prvky – např. památkové objekty místního významu - není však na velkou závadu vypovídací schopnosti mapy), bez připomínek.

Grafická příloha č. 3 – Základní hydrologické charakteristiky

Komentář zpracovatele posudku:

Přehledné zpracování, bez připomínek.

Grafická příloha č. 4 – Základní klimatické charakteristiky

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Grafická příloha č. 5 – Ochrana půdy

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Přílohy technického řešení

Komentář zpracovatele posudku:

Vhodně zařazená příloha k doplnění představy o technickém řešení záměru, které je ve vlastní kapitole Bl.6. popsáno pouze stručně bez větších detailů, bez připomínek.

Samostatná přílohová část - expertní přílohy:

Hluková studie

Zpracovatelem hlukové studie je firma ENVIROAD s.r.o., studie byla zpracována v srpnu 2010 za použití programu SoundPLAN, verze 7.0. Pro výpočet byly použity intenzity dopravy pro rok 2040. Hodnocena a srovnávána byla varianta aktivní s variantou nulovou.

Jedním ze vstupních podkladů pro zpracování hlukové studie byla také „Kalibrace provedených akustických výpočtů, zpřesnění hlukové mapy a rekognoskace lokalit pro měření

vnitřního hluku Silnice I/38 km 159,20 – 218,50“ (Akustické centrum s.r.o., Praha, prosinec 2005), která však není přílohou studie.

Díky přerozdělení dopravy v případě realizace aktivní varianty dojde ke snížení hlukového zatížení zejména v obytné zástavbě v bezprostředním okolí stávající trasy silnice I/38 v intravilánech jednotlivých sídel. Toto snížení intenzit dopravy sníží hlukové zatížení nejbližší zástavby v okolí stávající silnice I/38 pod hygienické limity hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž.

Ke zvýšení hlukového zatížení dojde v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněných venkovních prostorech v okolí navrhovaného obchvatu, nicméně hlukové limity nebudou překročeny za předpokladu realizace protihlukové stěny u Želetavy, kde v úseku mezi stávající a plánovanou trasou I/38 u Želetavy dojde k navýšení hlukového zatížení o cca 2,8 dB z důvodu navýšení intenzit dopravy především osobních automobilů. To může ve výhledu způsobit navýšení hlukového zatížení v chráněném venkovním prostoru staveb ležících podél komunikace II/410 v intravilánu Želetavy nad hodnoty s korekcí na starou hlukovou zátěž. V ostatním území v okolí trasy navrhovaného obchvatu, kde dojde k očekávanému navýšení hlukového zatížení území, se nenachází žádné chráněné venkovní prostory staveb ani ostatní chráněné venkovní prostory, kde by toto navýšení způsobilo překračování hygienických limitů hluku.

Komentováno je období výstavby – vzhledem k tomu, že celková hladina akustického tlaku bude záviset na řadě faktorů, které nejsou v současnosti známy a nelze tak hluk v období výstavby kvantifikovat. V závěru byla formulována 4 doporučení pro další stupeň projektové přípravy.

Komentář zpracovatele posudku:

K vlastním závěrům hlukové studie nemáme významných připomínek, které by zpochybňovaly výstupy hlukové studie. Studie byla zpracována stručně a přehledně, obsahuje vesměs všechny potřebné údaje k ověření správnosti výstupů. Mapové výstupy jsou zpracovány přehledně a ve standardní kvalitě.

K hlukové studii máme jen několik připomínek:

- ve studii bylo vhodné pro lepší možnost srovnání stávajícího stavu s výhledovým při realizaci aktivní varianty více rozepsat vstupní hodnoty nulové varianty, podklad číslo 5 (Akustické centrum s.r.o., Praha 2005) není ve studii doložen a není tedy možné jeho výstupy ověřit. Není zde explicitně uvedeno, ke kterému roku je současný stav vztahován, současný stav je komentován pouze okrajově*
- nejsou zde uvedeny informace o akustických měřeních, která zřejmě nebyla provedena. Pro kalibraci modelu bylo vhodné (i vzhledem k tomu, že se pracovalo*

s podkladovými materiály z r. 2005) doložit několik měření na trase stávající komunikace.

- ve studii nejsou provedeny výpočty pro druhá patra zástavby. Provedené výpočty ve výšce 2 m nad terénem odpovídají sice výpočtu vlivu hlukové zátěže na osoby, ale pro zjištění vlivů na zástavbu se výpočty standardně provádějí pro výšku 3 m. Není to však na závadu studie, výpočty ve výšce 2 m jsou rovněž vyhovující.

Doporučení hlukové studie byla zahrnuta do kapitoly D.IV. dokumentace. Vzhledem k tomu, že období výstavby bude významným zdrojem hluku zejména v místech nejbližší zástavbě obcí a nelze tuto problematiku podcenit, byla v posudku rozšířena opatření, která je nutno v rámci dalších navazujících řízení zahrnout do podmínek realizace záměru.

Rozptylová studie

Zpracovatelem rozptylové studie je rovněž společnost ENVIROAD s.r.o., studie byla zpracována v srpnu 2010. K predikci imisního zatížení okolí posuzovaného záměru byl použit modelový výpočet dle metodiky SYMOS'97. Hodnoceny byly následující škodliviny – CO, NO_x, NO₂, PM₁₀, C₆H₆, C₂₀H₁₂ (benzo(a)pyren). Z porovnání vypočtených údajů pro nulovou a aktivní variantu vyplývá, že realizací aktivní varianty dojde k poklesu emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu vlivem převedení podstatné části provozu na přeložku silnice I/38, navrženou s příznivějšími podélnými sklony. Vlivem rozdělení provozu (intenzit dopravy) na širší území dojde k mírnému snížení příspěvků imisních koncentrací hl. škodlivin ve velké části záměrem dotčeného území. Veškeré imisní příspěvky u obou variant budou s rezervou pod v současnosti dovolenými imisními limity. Protože se v oblasti neprovádí kontinuální monitoring imisních koncentrací, nelze objektivně posoudit, zda vypočtené imisní příspěvky v součtu s „pozařovým“ znečištěním budou, či nebudou překračovat v současnosti povolené limity. V modelu nebyl kvantifikován podíl druhotné prašnosti (tj. víření prachu vlivem pojezdu motorových vozidel), toto je zatím nad možnosti reálných modelových výpočtů.

Komentář zpracovatele posudku:

Rozptylová studie byla zpracována metodicky správně a lze s jejími výsledky souhlasit. Máme pouze několik připomínek, které však nemají vliv na důvěryhodnost výstupů.

- použité emisní faktory (dle MEFA 02) již nejsou aktuální, vhodnější je používat novější databázi MEFA 06 .
- zpracovatel na straně 4 uvádí, že limitní hodnoty nejsou pravděpodobně překračovány, přičemž z tabulky 2 vyplývá, že denní průměrné koncentrace PM₁₀ překračují na všech měřících stanicích povolené limity dle nařízení vlády č. 597/2006 Sb. Zároveň jsou, jak je uvedeno na straně 3, překračovány hodnoty cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren.

- Na straně 4 v tabulce 3 je chybně uveden imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{10} $20 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$, platný imisní limit je $40 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$.
- Na straně 5 autor uvádí, že měrné emise byly prognózovány k horizontu roku 2010, neboť vzdálenější časový horizont MEFA 02 neobsahuje. Výše zmiňovaná MEFA 06 však obsahuje možnost výpočtu emisí z dopravy až do roku 2020. Jedná se však spíše o formální připomínku, použití horizontu r. 2010 dle MEFA 02 je na straně předběžné opatrnosti, neboť takto není počítáno s dalším snižováním exhalací z motorových vozidel.
- Je třeba konstatovat, že ve výsledcích výpočtu již je částečně zahrnuto i imisní pozadí, jelikož je v rozptylové studii uvažováno s absolutními počty automobilů, z nichž určité procento je na silnicích v provozu již v současnosti (nejedná se tedy o příspěvek k aktuální imisní situaci).
- V rozptylové studii chybí odborný odhad stavu imisního pozadí pro rok 2040, k němuž je výpočet prováděn. Bylo by vhodné specifikovat alespoň trend vývoje imisního pozadí jednotlivých sledovaných škodlivin dle výsledků měřících stanic v okolí v minulých letech.
- V přílohách rozptylové studie chybí mapa rozložení uvažovaných referenčních bodů v oblasti. Ve výkresech navíc nejsou uvedeny referenční body u obytné zástavby – není tak zřejmé, kde konkrétně jsou uvažované body vyhodnocené v tab. 6. – 9. umístěné.

Stanovení intenzit dopravy

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Posouzení vlivu na krajinný ráz

Studie byla zpracována firmou HBH Projekt spol. s r.o. v září 2010 za pomoci metodiky vycházející z metodického postupu „Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz“ z r. 2004. Detailně jsou popsány charakteristiky oblasti krajinného rázu a dotčeného krajinného prostoru. Identifikována byla tři místa krajinného rázu, a to MKR Želetava, MKR Horky a MKR Údolí toků Žlabského potoka, Jakubovky a Rokytky. V jednotlivých MKR byly identifikovány jejich přírodní, kulturní a historické charakteristiky a byla provedena klasifikace znaků. V textu jsou popsány také estetické charakteristiky jednotlivých MKR. Následuje vyhodnocení vlivu záměru v MKR a celkové shrnutí vlivů záměru shrnuté do závěrečné tabulky. Nejvýznamnější vliv (středně silný zásah) byl určen v případě vlivu na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky a v případě vlivu na harmonické vztahy v krajině. Následuje

řada doporučení pro další projektovou přípravu, která mohou přispět k zakomponování nového liniového prvku do krajiny a přispějí tak k zmírnění dominantního projevu, který je dán charakterem významné dopravní stavby.

Komentář zpracovatele posudku:

Posouzení vlivu záměru na krajinný ráz bylo zpracováno podrobně za dodržení doporučované metodiky zpracované kolektivem Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička. Jsou zhodnocena všechna zákonem daná kritéria krajinného rázu a z větší části se lze s vyhodnocením ztotožnit. Máme jen několik drobných připomínek.

- V jednotlivých místech krajinného rázu nejsou vymezeny a hodnoceny znaky estetické charakteristiky, vlivy na estetické charakteristiky jsou pak v tabulkách zřejmě částečně hodnoceny v rámci přírodních a kulturních a historických charakteristik, což působí místy nepřehledně – příkladem je hodnocení MKR Želetava na str. 63, vyhodnocení vlivu záměru na přírodní charakteristiku „Přítomnost soustavy rybníků s břehovou vegetací“ jako silný zásah není vůči přímé míře zásahu adekvátní (do rybníků nebude fyzicky zasaženo), spíše bychom zvolili míru zásahu jako slabý až středně silný zásah, pouze z důvodu přímého dotčení břehové vegetace. Pokud je však hodnocena estetická charakteristika, potom je míra vlivu záměru posouzená jako silný zásah adekvátní vlivu záměru.
- Vliv záměru na estetické hodnoty krajiny (jako součást posouzení vlivu záměru na vizuální změny) je pak hodnocen v samostatné tabulce společné pro všechna místa krajinného rázu. Způsob hodnocení a prezentace výsledků je vhodný, avšak pro lepší přehlednost a porovnatelnost vlivu záměru v jednotlivých MKR by bylo příhodné posoudit vliv na estetické charakteristiky v rámci jednotlivých míst krajinného rázu.
- V závěrečné tabulce celkového vyhodnocení vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je zhodnocen vliv na VKP jako žádný, s čímž se neztotožňujeme - vliv záměru považujeme z důvodu zásahu do lesních porostů a dotčení řady vodních toků a jejich údolních niv jako středně silný zásah.
- Navržená řada opatření k minimalizaci vlivu záměru na krajinný ráz však tyto zásahy alespoň částečně kompenzuje
- Bylo by vhodné vyvarovat se gramatickým chybám ve studii
- Mapový výstup je zpracován přehledně s poměrně správně vymezeným dotčeným krajinným prostorem a místy krajinného rázu.
- Studie se nezabývá přeložením tří památek místního významu (kříže), které jsou v kolizi se záměrem, ani nenavrhuje vhodné lokality k jejich přemístění.

Ornitologická studie

Zpracovatelem ornitologické studie je pobočka České společnosti ornitologické na Vysočině. Studie byla vyhotovena v září 2010. Autor vychází z dlouhodobé znalosti místní avifauny, průzkum hnízdní avifauny tak zahrnuje období 2001 – 2010. Ve studii je uveden seznam pozorovaných druhů ptáků za zmíněné období včetně uvedení statusu ochrany (dle Vyhlášky MŽP, červeného seznamu ptáků kraje Vysočina a uvedení významnosti hnízdišť), u jednotlivých druhů jsou uvedena hnízdní kritéria (kritéria pro určování významnosti hnízdění) a hnízdní výskyt (na trase záměru či v okolí). V textu jsou popsány ornitologicky významnější biotopy a zda dojde k jejich dotčení záměrem. Za nejvíce problematické byly označeny tři lokality, a to Přední díly (k.ú. Želetava), Podhájský rybník (k.ú. Šošovice) a okolí rybníků Vidlák a Jakubovský (k.ú. Jakubov u Moravských Budějovic). Doporučení k minimalizaci vlivu záměru na avifaunu představují především realizaci záměru u tří výše uvedených lokalit mimo hnízdní období, vytěžený materiál nesmí být odvážen či skladován v bezprostředním okolí ve studii uvedených rybníků. Pokud budou doporučení respektována, nebude mít plánovaný projekt dle autora studie negativní dopad na místní hnízdní avifaunu.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Doporučení uvedená v ornitologické studii nebyla vyspecifikována v kapitole D.IV. dokumentace a vzhledem k tomu, že je považujeme za oprávněná, jsou tato zahrnuta do doporučení v návrhu stanoviska.

Z hlediska hodnocení použitých metod použil autor dokumentace při identifikaci vlivů výstavby a provozu záměru na životní prostředí metodiku EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., dále různé doplňující pokyny, metodiky a doporučení, která jsou odpovídající současnému stavu poznání v daném oboru. Dále autor použil, tak jak je obvyklé, literárních údajů, norem a dalších metodik a pramenů, jak jsou v dokumentaci uvedeny.

Výchozí předpoklady pro toto hodnocení tak byly získány z výše uvedených pramenů (technická dokumentace, územní plány, literatura, jednání se zainteresovanými subjekty, webové stránky apod.).

Určité nedostatky v metodice hodnocení s sebou vždy nese modelové zpracování (např. u rozptylové studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě.

Komentář zpracovatele posudku:

Použité metody hodnocení lze charakterizovat jako standardní a z nich vyplývající správnost údajů jako vyhovující dané problematice. Další zpřesňování hodnot některých veličin nebylo možné provést z hlediska nedostatků statistických údajů, nebo nebylo účelné s přihlédnutím k možným chybám stanovení či výpočtů (např. plán (zásady) organizace výstavby, který nelze za současného stavu znalostí objektivně zpracovat).

Z hlediska úplnosti a správnosti údajů a vstupních informací uvedených v dokumentaci a jejích přílohách lze konstatovat, že tyto materiály obsahují podklady a informace s akceptovatelnou vypovídající schopností pro pokračování procesu posuzování vlivů na životní prostředí a zpracování posudku s návrhem stanoviska příslušného úřadu vč. specifikace doporučení pro realizaci záměru a podmínek pro příslušná následná správní řízení.

Dokumentace včetně příloh je vyhovujícím materiálem pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí s některými připomínkami, doplňky a doporučeními, které jsou uvedeny a komentovány v tomto posudku.

II.3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Řešený záměr byl v dokumentaci navržen v jedné aktivní variantě, porovnávané s variantou nulovou (zachování stávajícího stavu silniční sítě).

V r. 1995 byla firmou HBH Projekt zpracována vyhledávací studie „Přeložka silnice I/38 Jihlava – Znojmo“, jejímž cílem bylo prozkoumat průchozí koridory pro tento dopravní tah. Studie prověřovala dvě základní varianty, tzv. Základní variantu a Třebíčskou variantu s řadou subvariant v dílčích úsecích. V námi posuzovaném úseku byla dokladována subvarianta 1C, obcházející obec Horky z východu. Tato stopa však nebyla především vlivem větší délky a přiblížení k obci Hory dále sledována. Obecně se varianty lišily v úseku mezi Jihlavou a Moravskými Budějovicemi, od Moravských Budějovic po Znojmo byla již trasa invariantní.

Základní varianta respektovala koridor stávající silnice I/38, s obchvaty jednotlivých sídel.

Třebíčská varianta byla vedena Novým koridorem, od Jihlavy, kolem Brtnice, Třebíče, Jaroměřic nad Rokytnou do Moravských Budějovic, kde se spojila s trasou Základní varianty.

Obě trasy byly ve studii komplexně posouzeny, jak z ekonomického a dopravně-inženýrského hlediska, tak z hlediska urbanismu a dopadů na životní prostředí. Na základě tohoto posouzení byla vybrána a doporučena Základní varianta, která byla po redukci subvariant zahrnuta do příslušných územně plánovacích dokumentací.

V dokumentaci a v předkládaném posudku EIA je tedy hodnocena pouze jedna aktivní varianta. Jiné varianty technického řešení v hodnocené dokumentaci nebyly předloženy.

Aktivní varianta je s variantou nulovou v dokumentaci pravidelně srovnávána v závěru každé kapitoly, následuje celkové shrnutí a srovnání obou variant v kapitole „E. Porovnání variant řešení záměru“.

Ve většině případů lze provedená porovnání obou variant akceptovat. Ztotožňujeme se s názorem, že největším přínosem bude aktivní varianta z důvodu snížení hlukové zátěže obyvatel žijících podél stávající silnice I/38. V sídlech podél stávající komunikace I/38 dojde k významnému snížení intenzit dopravy a k jejich celkovému zklidnění. K navýšení hlukového zatížení z důvodu navýšení intenzit dopravy dojde v chráněném venkovním prostoru staveb ležících podél komunikace II/410 v intravilánu obce Želetava, proto je v tomto místě navržena protihluková stěna a v dalších fázích přípravy projektu bude hluková studie a rozsah protihlukových opatření dále zpřesňován.

Z hlediska ovlivnění ovzduší lze vliv aktivní varianty záměru vyhodnotit jako neutrální, příspěvky hodnocené komunikace jsou v okolních obcích u v rozptylové studii sledovaných kontaminant vesměs nízké a místní pozadí je většinou spolehlivě podlimitní. Z hlediska imisních koncentrací se tedy situace znečištění ovzduší oproti variantě nulové prakticky nezmění.

Další dopady realizace záměru v aktivní variantě jsou víceméně neutrální, jako je například vliv na povrchové a podzemní vody, vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje, vliv na hmotný majetek a kulturní památky.

Spíše negativní vliv lze očekávat v případě vlivu na krajinu, kdy záměr dle vyhodnocení v samostatné odborné studii nezasahuje do unikátních ani význačných krajinných typů, přesto však vždy dojde realizací přeložky silnice takového rozsahu k zásahu do krajinného rázu.

Jednoznačně negativní vliv realizace záměru je nutno spatřovat v značném rozsahu potřebného odnětí kvalitních pozemků zemědělské výrobě (v I. třídě ochrany to je 29,95 ha, ve II. třídě ochrany to je 12,60 ha) a dále v možném ovlivnění lokálních systémů ÚSES a na ně vázaných biotopů a migračních tras živočichů, vč. jejich zvláště chráněných druhů.

V dokumentaci je tedy hodnocena pouze výše popisovaná aktivní varianta, srovnána s variantou nulovou (bez realizace záměru), jiné varianty v hodnocené dokumentaci navržené nebyly. Návrh pořadí variant není z uvedených důvodů opodstatněný.

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

Lokalita realizace záměru se nachází v dostatečné vzdálenosti od státních hranic a potenciální vlivy přesahující státní hranice tak nejsou v předložené dokumentaci předpokládány. Vliv záměru na území sousedních států nelze očekávat v žádné z relevantních složek životního prostředí ani v žádné z předložených variant.

Názor zpracovatele posudku:

Na základě výše uvedeného lze tedy v tomto směru akceptovat závěry dokumentace s tím, že realizace záměru a následný provoz na zrekonstruovaných komunikacích nebude mít žádné přímé přeshraniční vlivy.

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

Posuzovaný záměr „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ představuje novostavbu dvoupruhové silnice I. třídy – přeložka silnice I/38 v celkové délce 15,6 km (km 39,210 – 54,857), v šířkovém uspořádání v kategorii S 11,5/90 (směrově nerozdělená silnice se dvěma jízdními pruhy). Součástí stavby jsou tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK), a to MÚK Želetava (se silnicí II/410), MÚK Lesonice (se silnicí III/4102) a MÚK Moravské Budějovice (se stávající silnicí I/38). Záměr si vyžádá úpravy a přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřebou stavby.

Počátek posuzovaného úseku přeložky silnice I/38 je v km 39,210, mezi obcemi Svojkovice a Želetava, kde navazuje na předchozí navrhovaný úsek přeložky silnice I/38 zpracovaný v technické studii „Přeložka silnice I/38 Markvartice, křižovatka Kasárna“ (PROfi Jihlava, 2002). Součástí technického řešení je také cca 300 m dlouhé provizorní napojení na stávající silnici I/38, pro případ etapovité výstavby a cca 470 m dlouhá úprava nevyhovujícího oblouku stávající silnice I/38.

Trasa je v počátečním úseku vedena v mírném zářezu a oddaluje se západním směrem od stávající silnice I/38. V km 39,171 je umístěn most na polní cestě přes přeložku silnice I/38. Trasa postupně přechází do mírného násypu a klesá do údolí Želetavky. Obec Želetavu míjí od západu, průchodem mezi obytnou zástavbou obce a areálem zemědělského družstva. V km 41,713 přechází trasa na mostním objektu s délkou přemostění 43 m přes silnici II/410. S touto komunikací je propojena prostřednictvím MÚK Želetava. Následuje mostní objekt v km 42,066 přes údolí Želetavky s polními cestami s délkou přemostění 166 m.

Trasa je dále vedena v souběhu se stávající polní cestou, úbočím Šašovického vrchu v zářezu až cca 7 m hlubokém. Po té přechází na násypu údolí Šašovického potoka. Zpevněná polní cesta zde bude přeložena v délce cca 1200 m. V km 43,360 přechází na mostním objektu přes silnici III/11272, následuje mostní objekt přes Šašovický potok v km 43,470 s délkou přemostění 67 m.

Trasa dále prochází lesním celkem Lipka, v délce cca 600 m, stále na násypu. V km 43,699 je umístěn mostní objekt přes bezejmenný vodní tok a biokoridor o délce přemostění 67 m. Je zde také navržena přeložka propojující lesní cesty v délce cca 200 m.

Po průchodu lesním celkem trasa přechází do zářezu a od západu míjí obec Horky. V km 43,730 a 44,967 podchází pod mosty na přeložkách polních cest. V následujícím úseku se trasa přibližuje ke stávající silnici I/38 a vstupuje do lesního celku Černý les. Prochází mírně zvlněným terénem s údolím bezejmenného vodního toku, který překonává na mostním objektu v km 45,264. V souběhu vpravo je také vedena přeložka polní cesty v délce cca 700 m, zajišťující propojení polních a lesních cest.

V místě křížení se stávající silnicí I/38 končí úsek zpracovaný v technické studii HBH Projektu (2002) a navazuje úsek zpracovaný v technické studii PROfi Jihlava (2004). V tomto místě lze v případě etapovité výstavby oba úseky provizorně napojit na stávající silnici I/38. V km 45,716 je umístěn mostní objekt přes přeložku stávající silnice I/38 a bezejmenný vodní tok, s délkou přemostění 85 m. Křížení se stávající silnicí I/38 vyžaduje její směrovou úpravu v délce cca 600 m.

V následujícím cca 4 km dlouhém úseku je trasa vedena v souběhu se stávající silnicí I/38, v odstupu cca 70 m. Vedení je převážně na násypu s výškou do 7 m, s výjimkou úseku kolem MÚK Lesonice, kde trasa prochází v cca 7 m hlubokém zářezu.

V km 47,350 trasa přechází přes přeložku polní cesty na mostním objektu s délkou přemostění 10 m. Přeložka polní cesty bude realizována v délce cca 300 m. V km 48,226 trasa podchází pod mostem na přeložce silnice III/4102, s níž je propojena prostřednictvím MÚK Lesonice.

V km 48,759 je umístěn rámový propustek pro převedení bezejmenného vodního toku. Jeho koryto bude v rámci optimalizace křížení přeloženo. V km 50,187 je umístěn most přes silnici I/38. Stávající silnice I/38 bude v místě křížení směrově upravena v délce cca 750 m.

V následujícím úseku trasa obchází od západu obec Jakubov, z větší části v zářezu. V km 50,689 trasa podchází pod mostem na přeložce polní cesty a v km 51,799 podchází pod stávající silnicí I/38, kterou bude nezbytné směrově upravit v délce cca 650 m.

Trasa dále pokračuje východním obchvatem obce Litohoř, je vedena převážně na násypu a přechází údolí Jakubovky a Litohořského potoka. Údolí Jakubovky překonává na mostním objektu v km 52,400 s délkou přemostění 96 m, údolí Litohořského potoka na mostním objektu v km 52,961 s délkou přemostění 69 m. V km 53,348 podchází pod mostem na přeložce polní cesty.

Trasa je dále vedena na násypu, v km 54,239 přechází přes stávající silnici I/38 a napojuje se na v současné době budovaný obchvat Moravských Budějovic. Propojení stávající a nové silnice I/38 je zajištěno prostřednictvím MÚK Moravské Budějovice.

Ukončení posuzovaného úseku přeložky silnice I/38 je v km 54,857.

Názor zpracovatele posudku:

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno víceméně dostatečně a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví obyvatelstva. Jak je z uvedeného popisu zřejmé, bude jedním ze základních negativních vlivů přeložky silnice I/38 negativní dopad na kvalitní zemědělské půdy a na významné krajinné prvky (lesní porosty a vodní toky s údolními nivami) a s nimi související prvky ÚSES, včetně na ně vázaných biotopů a migračních cest. Tento problém se snaží řešit už samotné technické řešení záměru vycházející z požadavků legislativy v oblasti ochrany životního prostředí. V projektu je řešeno převedení vodních toků pod dostatečně kapacitními mostními objekty či propustky, snaha o minimalizaci zásahu do lesních porostů apod., součástí dokumentace je biologický průzkum včetně vytipování migračních cest a stanovení řady doporučení pro následné fáze zpracování projektu a pro následná řízení.

Negativní dopady záměru budou pozorovatelné jak ve fázi výstavby, tak provozu.

Ve fázi výstavby mohou být některé lokality nebo jejich části poškozeny nebo zničeny a vyloučena není ani kontaminace prostředí, zejména ropnými látkami. Během výstavby lze vlivem hluku ze stavební činnosti očekávat částečné vyprázdňení okolí stavby a přesun živočichů do klidnějších částí krajiny. Tento stav je však pouze dočasný, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení opuštěného území.

Ve fázi provozu lze předpokládat negativní působení tělesa na migrační cesty (pohyb zvěře za potravou, tah živočichů podél vodních toků na rozmnožiště, pravděpodobné narušení hnízdišť a tahových tras ptáků a netopýrů). Technické řešení komunikace (mimoúrovňové křížení, střední dělicí pruh, vysoké násypy) sníží úspěšnost přeběhnutí silnice a zvýší riziko střetu vozidel s migrujícími živočichy (zvýšení rychlosti vozidel, střední dělicí pruh jako bariéra migrace). Tyto vlivy je třeba minimalizovat dále uvedenými opatřeními.

Nicméně z hlediska technického řešení se jedná o záměr navržený na odpovídající úrovni současných technických znalostí a je možné jej považovat za vhodné. Vzhledem k dostatku poznatků z řady obdobných záměrů, kdy je již technické řešení vyzkoušené obdobně u nás i v zahraničí, lze říci, že hodnocený záměr splňuje evropskou úroveň obdobných staveb.

Souhrnně lze konstatovat, že navržená koncepce technického řešení záměru a jeho technologie má za dodržení určitých podmínek zohledněných v dokumentaci a v následných doporučeních posudku předpoklady pro zajištění takových výstupů, které nebudou nepřijatelným způsobem ovlivňovat životní prostředí.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro vyloučení, resp. minimalizaci nepříznivých vlivů stavby a provozu hodnoceného záměru byla v předložené dokumentaci navržena opatření směřující proti nepříznivým vlivům záměru.

V textu kapitoly D.IV. hodnocené dokumentace jsou navrhována opatření, rozčleněná dle jednotlivých složek životního prostředí.

Tato opatření byla průběžně uváděna a zdůvodňována a měla by sloužit k minimalizaci negativních dopadů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Počty navržených opatření jsou tyto:

Opatření z hlediska ochrany před hlukovou zátěží.....	celkem 4 opatření
Opatření z hlediska ochrany vod.....	celkem 8 opatření
Opatření z hlediska ochrany zemědělské půdy.....	celkem 6 opatření
Opatření z hlediska ochrany památek.....	celkem 1 opatření
Opatření z hlediska ochrany flóry, fauny, ekosystémů a krajiny.....	celkem 15 opatření (+ dalších 18 subopatření s požadavky na technické provedení stavby)
Opatření z hlediska ochrany estetických hodnot a rázu krajiny.....	celkem 35 opatření
Požadavky na úpravu technického řešení.....	celkem 9 opatření

V navržených opatřeních byla zdůrazněna především opatření k ochraně přírody, k ochraně krajinného rázu dotčeného území, k ochraně před hlukovou zátěží, opatření směřující k ochraně vod.

Z dokumentace a jejích příloh dále vyplynulo, že z hlediska vlivu stavby na životní prostředí bude zásadním dopadem na životní prostředí nutnost odnětí kvalitní zemědělské půdy a zásah do lesních porostů a vlivy na krajinu (krajinný ráz), dále je to vliv na faunu a flóru a environmentální charakteristiky, jako jsou především prvky ÚSES a významné krajinné prvky. Vzniká riziko ohrožení či znečištění povrchových a podzemních vod v místech vedení silnice v nové stopě.

Co se týče následné ochrany před hlukem, byl již v hodnocené dokumentaci vysloven požadavek na zpracování aktualizace hlukové studie v dalším stupni projektové dokumentace. Na základě aktualizace a případných kontrolních měření hluku před výstavbou a po zprovoznění záměru by měla být při překročení limitů hluku realizována dodatečná protihluková opatření.

V hodnocené dokumentaci byla největší část zmírňujících opatření navržena na období přípravy záměru, neboť řádná projektová příprava záměru může do značné míry eliminovat možné negativní důsledky na životní prostředí, případně na veřejné zdraví, které by se jinak v období následného provozu záměru projevil.

V hodnocené dokumentaci tak byla navržena opatření k prevenci a vyloučení negativních vlivů se snahou o zabezpečení co nejlepšího průběhu navržené stavby bez střetů

se životním prostředím. Jak již bylo řečeno, byla tato opatření specifikována jak pro období přípravy záměru, tak pro období vlastní realizace stavby a pro období provozu záměru a byla zaměřena na složky životního prostředí, u nichž lze předpokládat možné negativní vlivy.

Navržená opatření byla zpracovatelem posudku dále upravena a rozšířena způsobem, jak je uvedeno v kapitole VII.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

K předložené dokumentaci bylo zasláno celkem 5 vyjádření správních orgánů a samosprávných celků, občanská sdružení a veřejnost se k záměru nevyjádřila. Vyjádření byla příslušnému orgánu zaslána v zákonné lhůtě 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci, jak je požadováno dle ustanovení §8 odst. 3 zák.č. 100/2001 Sb.

Jednalo se o následující vyjádření (viz příloha 1):

Vyjádření obce Litohoř ze dne 12.1.2011

Připomínky:

Obec Litohoř ve svém vyjádření uvedla, že k záměru nemá připomínek.

Vypořádání:

Není potřeba.

Vyjádření Městského úřadu Moravské Budějovice, odboru strategického rozvoje a investic, ze dne 25.1.2011

Připomínky:

Město Moravské Budějovice uvádí, že nemá námitek a souhlasí s předloženou projektovou dokumentací.

Vypořádání:

Není potřeba.

Vyjádření KHS kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě ze dne 25.1.2011

Připomínky:

KHS s dokumentací souhlasí za předpokladu splnění následujících připomínek:

- 1) V dalším stupni dokumentace bude předložena podrobnější hluková studie řešící vliv hluku z dopravy na jednotlivé chráněné objekty. V případě překročení limitních hodnot hluku bude studie obsahovat návrh protihluk. Opatření včetně posouzení jejich účinnosti. Studie bude doplněna o posouzení příjezdové trasy do obce Želetava – silnice II/410 v úseku od nově navržené mimoúrovňové křižovatky po křížení se stávající trasou komunikace I/38.
- 2) Doporučujeme v rámci konkretizace záměru (podrobnější hluková studie) provést aktualizaci hodnocení zdravotních rizik u nejvíce exponovaných lokalit dotčených obcí.
- 3) V dalším stupni projektové dokumentace bude podrobněji řešena ochrana vodních zdrojů (včetně zdrojů individuálních).
- 4) Budou realizována veškerá opatření navržená v předložené dokumentaci, kapitole D.IV.

KHS dále ve svém vyjádření upozorňuje, že pro silnici II/410 v úseku od nově navržené mimoúrovňové křižovatky po křížení se stávající trasou komunikace I/38 při realizaci aktivní varianty (přeložky komunikace) nelze použít limitní hodnoty s korekcí na tzv. „starou hlukovou zátěž“, neboť nesplňuje základní požadavky pro přiznání této korekce.

Vypořádání:

Zpracovatel posudku souhlasí s požadavkem Krajské hygienické stanice na předložení podrobnější hlukové studie (včetně navazujícího hodnocení zdravotních rizik), tento požadavek byl uveden jako součást návrhu stanoviska posudku.

Tato aktualizovaná hluková studie bude předložena nejpozději v rámci řízení o umístění stavby.

Součástí aktualizované hlukové studie budou rovněž aktualizované výpočty s uvedením limitních hodnot bez zahrnutí staré hlukové zátěže v lokalitě silnice II/410 od nového mimoúrovňového křížení po křížení se stávající silnicí I/38 a pokud navržená protihluková opatření nebudou dostatečná, budou dále rozšířena.

Vyjádření Městského úřadu Moravské Budějovice, odboru životního prostředí, ze dne 31.1.2011

Připomínky:

Odbor životního prostředí MěÚ Moravské Budějovice nemá k záměru zásadních připomínek.

Z hlediska vodního hospodářství je konstatováno, že respektování zájmů vodního hospodářství bude řešeno v následujících správních řízeních.

Z hlediska odpadového hospodářství a ochrany ovzduší není požadováno posuzovat záměr dle zákona č. 100/2001 Sb.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny je ve vyjádření uvedeno, že je nutno respektovat doporučení k ochraně zájmů přírody a krajiny uvedená v dokumentaci. Konkrétní podmínky budou stanoveny při vydání závazného stanoviska k dotčení významných krajinných prvků vodních toků, rybníků, údolních niv a lesa.

Z hlediska ochrany ZPF – příslušným orgánem ochrany ZPF je v případě odnímání plochy nad 10 ha MŽP.

Z hlediska ochrany PUPFL městský úřad upozorňuje na nevhodné zařazení lesního porostu na levém břehu Želetavky a lesního celku Černý les do kategorie lesů ochranných. Vzhledem k tomu, že u nich není známo žádné rozhodnutí o kategorizaci těchto lesů, požaduje městský úřad toto tvrzení opravit a uvádět výsledek šetření např. takto: lesy svým charakterem mohou splňovat podmínky pro zařazení do kategorie lesů ochranných...

Vypořádání:

Vyjádření z hlediska vodního hospodářství, odpadového hospodářství, ochrany ovzduší, ochrany přírody a krajiny a ochrany ZPF jsou autorem posudku akceptována.

Připomínka ke kategorizaci lesních porostů byla vzata v potaz a v dalším stupni projektové dokumentace budou lesní porosty charakterizovány navrženým způsobem.

Vyjádření ČIŽP, OI Havlíčkův Brod, ze dne 1.2.2011

Připomínky:

Oddělení ochrany lesa:

ČIŽP ve svém vyjádření, vzhledem k významnému záboru lesních pozemků, doporučuje investorovi před zahájením těžebních prací spojit se s vlastníky lesů a jejich odborným lesním hospodářem a domluvit způsob těžby a následné úpravy cest, vytyčit místa

ukládání deponií, apod. Vlastní řízení o trvalém odnětí lesních pozemků, včetně stanovení poplatku a jiných podmínek spadají do kompetence krajského úřadu Vysočina.

Oddělení odpadového hospodářství:

ČIŽP nemá z pohledu odpadového hospodářství zásadních připomínek. Upozorňuje na důsledné zařazování odpadů dle vyhl. 381/2001 Sb., přičemž některé odpady nejsou zařazeny v souladu s touto vyhláškou.

Oddělení ochrany přírody:

ČIŽP ve svém vyjádření shrnuje vlivy záměru na zvláště chráněná území, lokality NATURA 2000, prvky ÚSES, VKP, památné stromy, popisuje zjištěné a předpokládané chráněné druhy rostlin a živočichů, vliv na krajinný ráz.

Z důvodu možného hojného výskytu obojživelníků ČIŽP navrhuje, aby zejména v období výstavby byla realizována dočasná opatření proti vstupu na stavenišť.

ČIŽP souhlasí s opatřeními navrženými v dokumentaci i v posouzení vlivu stavby na krajinný ráz k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. V případě posouzení vlivu na krajinný ráz se pouze pozastavuje nad vyhodnocením vlivu na VKP, který dle posouzení nebude žádný. Trasa vede přes několik lesních porostů, které budou významným způsobem dotčeny, stejně jako všechny vodní toky v trase záměru, proto je uvedený závěr nelogický. Jako nedostatek posudku by bylo možné spatřovat i to, že se vůbec nezabývá tím, jak ovlivní krajinný ráz likvidace některých úseků původní komunikace I/38, zejména ve vztahu k doprovodné zeleni podél těchto úseků.

Oddělení ochrany vod:

K předložené dokumentaci nemá připomínek.

Vypořádání:

Požadavky a připomínky zásadního rázu jsou promítnuty do návrhu stanoviska. Doporučení z hlediska dotčení lesních pozemků budou řešena v dalších fázích projektové dokumentace.

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

Hodnocení vlivu na životní prostředí je posuzovanou dokumentací řešeno na základě řady podkladů zpracovaných v průběhu dlouhodobé přípravy záměru. Souhrn těchto podkladů je prezentován v závěru dokumentace.

Popis záměru a hodnocení vlivů záměru na životní prostředí je řešeno ve vyhovující informační podobě a to na základě prezentovaných studií, hodnocení a podkladů z dosud zpracované projektové dokumentace.

Následnou projektovou dokumentací a dalšími technickými projekty budou postupy výstavby a provozu záměru detailně rozpracovány při respektování příslušných předpisů, technických norem i navrhovaných studií, doporučení a opatření uvedených v hodnocené dokumentaci a zejména v předkládaném posudku.

Realizací záměru bude do značné míry ovlivněna půda, včetně bonitně cenných pozemků, řazených do I. a II. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. Z celkového záboru zemědělské půdy ve výši 62,11 ha náleží do I. třídy ochrany 43,9 %, do II. třídy 18,5 %. Jedná se přitom o pozemky, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Pozemky určené k plnění funkce lesa budou dotčeny v rozsahu 6,06 ha.

Realizací záměru nevznikne nový stacionární zdroj znečišťování ovzduší. Silnice, zahrnutá v hodnoceném záměru bude představovat liniový zdroj emisí z dopravy. Z hlediska celkových emisí dojde realizací záměru v zastavěném území převážně k jejich poklesu oproti nulové variantě a to v důsledku převedení velké části dopravy na přeložku silnice I/38 mimo intravilány obcí.

Pro minimalizaci emisí v období výstavby bude nezbytné provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek. K těmto opatřením patří především dodržování denní pracovní doby, vyloučení výstavby o víkendech a státních svátcích, pravidelné kropení ploch stavenišť, překrývání deponií prašných materiálů (výkopových zemin, stavebních materiálů apod.).

Při realizaci varianty aktivní se předpokládá mírné navýšení průměrných koncentrací většiny hlavních škodlivin při sídlech vzdálených od stávající silnice I/38, v ostatních obcích pak k jejich snížení. Dle zpracované rozptylové studie jsou vypočtené imisní příspěvky hluboko pod stanovenými limity, které patrně nedosáhnou ani v součtu s požadovým znečištěním.

Co se týče problematiky hluku, tato byla zpracována v samostatném akustickém posudku pro nulovou variantu a navržený záměr, vše k roku 2040. V současnosti jsou překračovány základní limity hluku v intravilánech všech obcí, kterými prochází silnice I/38. Realizací aktivní varianty dojde ke snížení hlukové zátěže v obytné zástavbě v bezprostředním okolí stávající silnice I/38. Naopak ale dojde ke zvýšení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněných venkovních prostorech v okolí navrhovaného obchvatu. Toto se týká především obce Želetava, kde vzhledem k nedodržení hlukových limitů byla navržena protihluková stěna.

Otázka vibrací byla v hodnocené dokumentaci posouzena spíše kvalitativně. Vibrace se mohou projevit především v časově omezeném období výstavby. Zde mohou být

generovány použitými, těžkými, mechanismy v období výstavby. Vzhledem k tomu, že realizace záměru bude převážně probíhat ve volné krajině mimo zástavbu obcí, nebude dopad na širší okolí významný.

V rámci výstavby, případně provozu záměru mohou vznikat odpadní vody. Nakládání s nimi musí být v souladu s ustanovením §38 vodního zákona, tj. odpadní vody musí být před vypouštěním do recipientu čištěny na hodnoty, předepsané vodoprávními úřady. Srážkové vody musí být odvedeny z území a to ve smyslu ustanovení §20 vyhl.č. 501/2006 Sb.

Při nakládání s odpady budou dodržena ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou v souladu s ustanovením §12 zákona o odpadech.

Pokud by byly produkovány odpady v období provozu záměru, je s nimi nutno zacházet podle výše uvedených zásad. Za nakládání s odpady po zahájení provozu odpovídá jejich původce.

Z hlediska zájmů hájených ochranou přírody a krajiny můžeme konstatovat, že vlivy záměru jsou v dokumentaci dostatečně hodnoceny. Záměr jako liniová stavba bude mít nesporně vliv na existující VKP a prvky ÚSES v okolí navrhovaného záměru. V nejvýznamnějších lokalitách byl proveden biologický průzkum a byla zde dostatečně řešena migrační prostupnost. V dalších fázích projektu je však potřeba dořešit parametry převedení regionálního biokoridoru R011.

Možnost migrace živočichů v území může být negativně ovlivněna vysokými náspy silnice a velkým počtem křížení s VKP a prvky ÚSES.

Jako negativní důsledek realizace záměru je třeba vnímat i rozšíření emisí a hluku do volné krajiny, zvýšení solnosti v okolí silnice, možnost havárií a další vlivy. V posuzované dokumentaci bylo přitom důsledně vycházeno ze známých parametrů současného stavu životního prostředí v dané lokalitě. Podle názoru zpracovatele posudku je vliv na přírodu a krajinu v hodnocené dokumentaci dostatečně popsán a jeho nesporně negativní vlivy budou, při respektování navržených podmínek a ustanovení legislativních norem přijatelného rozsahu.

Lze předpokládat, že při realizaci záměru bude nakládáno se závadnými látkami (srv. §39 vodního zákona) „ve větším množství“. Tato skutečnost tedy vyvolá nutnost zpracovat havarijní plán (resp. i povodňový plán) pro období výstavby, budou-li stanovené limity množství závadných látek překročeny. Tyto činí i u nejnižší kategorie „závadných látek“ 500 l kapalné látky, event. 1000 kg pevné látky, jak uvádí vyhl.č. 450/2005 Sb.

Závěrem můžeme konstatovat že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ koresponduje s úrovní, která

je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky i v rámci Evropské unie. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity. Eventuelní negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou sníženy projektovanými a dalšími dodatkovými organizačními a technickými opatřeními ve smyslu doporučení dokumentace, hlukové a rozptylové studie, posudku a podmínek vydaného stanoviska.

Na základě provedených komplexních rozborů a posouzení předloženého řešení a hodnocení záměru lze tento z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za akceptovatelný při respektování v dokumentaci a v posudku uvedených stanovisek, připomínek, upozornění a doporučení, a při zohlednění dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu uvedených podmínek souhlasu s realizací záměru.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Na základě výše uvedeného doporučujeme, aby k předloženému záměru vydal příslušný úřad (Krajský úřad kraje Vysočina) dále uvedené stanovisko. Stanovisko bude

vydáno ve smyslu ustanovení §10 zák.č. 100/2001 Sb. a jeho náležitosti budou v souladu s přílohou č.6 citovaného zákona.

STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU KRAJE VYSOČINA

**k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí**
(dále jen „zákon“) zpracované podle přílohy č. 6 zákona

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.Název záměru:

Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba dvoupruhové silnice I. třídy v délce 15,6 km vedené obchvaty sídel podél stávající silnice I/38 v úseku mezi Svojkovicemi a Moravskými Budějovicemi, včetně tří mimoúrovňových křižovatek a vyvolaných přeložek touto stavbou.

Celková délka novostavby silnice je 15,6 km (od km 39,210 po km 54,857). Technická kategorie je pro silnici I/38 navrhována S 11,5/90 (směrově nerozdělená silnice se dvěma jízdními pruhy).

Součástí záměru je realizace 3 mimoúrovňových křižovatek (MÚK):

- MÚK Želetava (se silnicí II/410)
- MÚK Lesonice (se silnicí III/4102)
- MÚK Moravské Budějovice (se stávající silnicí I/38)

Přeložky vyvolané realizací záměru:

Úpravy a přeložky silnic nižších tříd (stávající silnice I/38, II/410, III/11272 a III/4102), polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřebou stavby.

3. Umístění záměru

Kraj: Vysočina
Obec: Svojkovice, Rozseč, Želetava, Martínkov, Jakubov u Moravských Budějovic, Litohoř, Moravské Budějovice
Katastrální území: Svojkovice, Rozseč u Třešti, Želetava, Šašovice, Horky, Martínkov, Jakubov u Moravských Budějovic, Litohoř, Moravské Budějovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

65993390

6. Sídlo oznamovatele

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Zástupce oznamovatele: Ing. Michal Příkazský, tel.: +420 549 133 436
Mgr. Natálie Honová, tel.: +420 59 133 743

ŘSD ČR, Odbor přípravy staveb Brno
Šumavská 33, 612 54 Brno

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení

Zpracovatel: RNDr. Vladimír Ludvík

držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
osvědčení č.j. 46170/ENV/06

Datum předložení: 23.7.2007

2. Dokumentace

Zpracovatel: Mgr. Tomáš Šikula
držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
osvědčení č.j. 69749/ENV/07 ze dne 14.4.2008

Datum předložení: 28.12.2010

3. Posudek

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.,
RNDr. Jiří G r ú z
číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222
e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Datum předložení:

4. Veřejné projednání

Datum veřejného projednání:

Místo veřejného projednání:

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Závěry hodnocení:

Záměr „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ představuje novostavbu dvoupruhové silnice I. třídy – přeložka silnice I/38 v celkové délce 15,6 km (km 39,210 – 54,857), v šířkovém uspořádání v kategorii S 11,5/90 (směrově nerozdělená silnice se dvěma jízdními pruhy). Součástí stavby jsou tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK), a to MÚK Želetava (se silnicí II/410), MÚK Lesonice (se silnicí III/4102) a MÚK Moravské Budějovice (se stávající silnicí I/38). Záměr si vyžádá úpravy a přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřebou stavby.

Hlavním důvodem pro realizaci posuzovaného záměru je ten, že stávající trasa a parametry silnice I/38 nevyhovují současným požadavkům na bezpečnost a plynulost dopravního provozu a jsou proto připravováno postupné překládání trasy do obchvatů jednotlivých sídel.

Zamýšlená stavba tak naplňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze I., kategorii II, bodu 9.1 „*Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*“.

Dle této přílohy bylo k danému záměru provedeno zjišťovací řízení ve smyslu ustanovení §7 citovaného právního předpisu. Příslušným orgánem státní správy je v tomto konkrétním případě Krajský úřad kraje Vysočina. Tento vydal na základě předloženého oznámení dle téhož ustanovení citovaného zákona dne 23.8.2007 závěr zjišťovacího řízení, který obsahoval podmínku dalšího posuzování zmíněného záměru. Pro daný záměr tak bylo nutno zpracovat dokumentaci s obsahem dle přílohy č.4 citovaného zákona.

Vzhledem ke značné délce úseku předloženého v Oznámení (cca 40 km) rozhodl investor o jeho rozdělení na tři části a jejich posouzení ve třech samostatných Dokumentacích EIA. Jedná se o části Jihlava – Stonařov, Stonařov – Želetava a Želetava – Moravské Budějovice. Posuzovaná dokumentace řeší úsek Želetava – Moravské Budějovice a byla zpracována v září 2010. Zpracována byla autorizovanou osobou ve smyslu ustanovení §19 citované právní normy, Mgr. Tomášem Šikulou.

K uvedené dokumentaci došlo celkem 5 vyjádření správních orgánů a územních samosprávních celků.

Co se týče zpracované dokumentace pro uvedený záměr, lze konstatovat, že požadavky, dané přílohou č. 4 zákona a jeho příslušnými ustanoveními byly splněny. Z hlediska úplnosti a správnosti údajů a vstupních informací uvedených v dokumentaci lze uvést, že dokumentace obsahuje podklady a informace s akceptovatelnou vypovídací schopností pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí, s doplňky a některými připomínkami, které jsou uvedeny a komentovány v posudku dokumentace a v podmínkách tohoto stanoviska. Hodnocení vlivu na životní prostředí je dokumentací EIA řešeno na základě řady podkladů zpracovaných v průběhu

dlouhodobé přípravy záměru. Tyto podklady jsou prezentovány v dokumentaci a doplněny a komentovány v posudku.

Posudek, hodnotící uvedenou dokumentaci, byl zpracován v souladu s přílohou č. 5 zákona č. 100/2001 Sb. a zahrnuje vypořádání připomínek dotčených správních úřadů, územních samosprávných celků eventuelně účastníků procesu EIA k dokumentaci. Na základě posudku lze považovat předloženou dokumentaci o posuzování vlivů předmětného záměru na životní prostředí za akceptovatelnou. Při zohlednění doložených údajů o vlivech záměru na životní prostředí, technického řešení záměru a na základě podmínek realizace záměru uvedených v návrhu tohoto stanoviska lze učinit závěr, že negativní vlivy záměru na životní prostředí nebudou (při realizaci aktivní varianty) přesahovat míru stanovenou příslušnými složkovými zákony a dalšími dotčenými předpisy.

Závěry veřejného projednání:

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

1. Obec Litohoř
2. Městský úřad Moravské Budějovice, Odbor strategického rozvoje a investic
3. Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě
4. Městský úřad Moravské Budějovice, Odbor životního prostředí
5. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Havlíčkův Brod

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

V posuzované dokumentaci je na základě řady podkladů provedeno hodnocení vlivu záměru „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ na životní prostředí. Přehled použitých podkladů je prezentován v závěru dokumentace. Z hlediska postupů realizace záměru, vč. provádění stavebních prací, dodávek a montáží technologických zařízení a z hlediska následného provozování záměru jsou zmíněné vlivy posuzovanou dokumentací řešeny ve vyhovující informační podobě.

Následnou projektovou dokumentací a dalšími technickými projekty budou uvedené postupy výstavby a provozu záměru detailně rozpracovány při respektování příslušných

předpisů, technických norem i navrhovaných studií, doporučení a opatření uvedených v hodnocené dokumentaci a zejména v předkládaném posudku.

Vliv záměru na akustickou situaci

Pro vyhodnocení vlivu záměru byla zpracována samostatná akustická studie pro nulovou variantu a navržený záměr, vše k roku 2040. V současnosti jsou překračovány základní limity hluku v intravilánech všech obcí, kterými prochází silnice I/38. Realizací aktivní varianty dojde ke snížení hlukové zátěže v obytné zástavbě v bezprostředním okolí stávající silnice I/38. Naopak ale dojde ke zvýšení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněných venkovních prostorech v okolí navrhovaného obchvatu. Toto se týká především obce Želetava, kde vzhledem k nedodržení hlukových limitů byla navržena protihluková stěna.

Vliv záměru na znečištění ovzduší

Realizací záměru nevznikne nový stacionární zdroj znečišťování ovzduší. Silnice, zahrnutá v hodnoceném záměru bude představovat liniový zdroj emisí z dopravy. Z hlediska celkových emisí dojde realizací záměru v zastavěném území převážně k jejich poklesu oproti nulové variantě a to v důsledku převedení velké části dopravy na přeložku silnice I/38 mimo intravilány obcí.

Pro minimalizaci emisí v období výstavby bude nezbytné provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek. K těmto opatřením patří především dodržování denní pracovní doby, vyloučení výstavby o víkendech a státních svátcích, pravidelné kropení ploch stavenišť, překrývání deponií prašných materiálů (výkopových zemin, stavebních materiálů apod.).

Při realizaci varianty aktivní se předpokládá mírné navýšení průměrných koncentrací většiny hlavních škodlivin při sídlech vzdálených od stávající silnice I/38, v ostatních obcích pak k jejich snížení. Dle zpracované rozptylové studie jsou vypočtené emisní příspěvky hluboko pod stanovenými limity, které patrně nedosáhnou ani v součtu s pozadovým znečištěním.

Vliv záměru na veřejné zdraví

Stávající silnice I/38 v území negativně ovlivňuje obyvatelstvo obcí, kterými prochází. Realizací záměru dojde k přerozdělení dopravy na přeložku silnice I/38 a stávající silnici I/38. Z hlediska zatížení obyvatelstva hlukem z dopravy a tím spojených negativních zdravotních dopadů možno konstatovat, že realizace *varianty Aktivní* s protihlukovými stěnami se sníží počet obyvatel vystavených negativními dopady hluku dopravy v denní i noční době. Z hlediska vlivu vzdušných škodlivin na obyvatelstvo jsou obě varianty srovnatelné, příspěvky

automobilové dopravy u jednotlivých škodlivin jsou několikanásobně nižší než je stanovený limit.

Vliv záměru na environmentální charakteristiky (flóra, fauna, ÚSES, VKP a ZCHÚ)

Trasa varianty aktivní prochází v převážné míře přes pozemky zemědělského půdního fondu, ke střetu s cennými biotopy, hájenými na různém stupni ochrany (ÚSES, VKP), dochází převážně lokálně a to v nivách vodních toků, při přechodu lesnými celky a při kontaktu se soustavou mezí agrárních teras. Zvláště chráněných území se záměr nedotýká.

Vliv záměru na povrchové a podzemní vody

Realizací varianty aktivní nedojde k zásadním změnám odtokových charakteristik v dotčeném území. Křížení s vodními toky jsou řešena dostatečně kapacitními mostními objekty. Z hlediska ovlivnění kvality vody u rybníků bude nezbytné řešit při vypouštění vod z vozovky, přeložky silnice I/38, do zdrojových toků zařízení pro předčištění odváděných vod.

Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky

Vliv záměru na tyto charakteristiky lze označit jako únosný, realizací záměru v aktivní variantě dojde k demolici jedné hospodářské budovy v km 44,720 a k přeložení 3 drobných kulturních památek.

Vliv záměru na půdy

Posuzovaný záměr zabírá převážně půdy řazené k zemědělskému půdnímu fondu (ZPF) cca 62 ha, v menší míře pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) cca 6 ha. Ve velké míře (cca 69%) zasahuje cenné půdy náležící do I a II. třídy ochrany. Lesní pozemky dotčené posuzovaným záměrem náleží do kategorie lesů hospodářských.

Vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje

Realizací varianty aktivní nedojde ke konfliktu s přírodními zdroji, dojde pouze k lokálnímu ovlivnění místní topografie.

Vliv záměru na produkci odpadů

Lze předpokládat, že produkce odpadů bude při realizaci aktivní varianty poměrně značná, při dodržení všech stanovených podmínek lze záměr akceptovat.

Shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí

Závěrem můžeme konstatovat že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky i v rámci Evropské unie. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity. Eventuelní negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví byly popsány výše a budou sníženy projektovanými a dalšími dodatkovými organizačními a technickými opatřeními ve smyslu doporučení dokumentace, hlukové a rozptylové studie, posudku a podmínek vydaného stanoviska.

Na základě provedených komplexních rozborů a posouzení předloženého řešení a hodnocení záměru lze tento z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za akceptovatelný při respektování v dokumentaci a v posudku uvedených stanovisek, připomínek, upozornění a doporučení, a při zohlednění dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu uvedených podmínek souhlasu s realizací záměru.

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

Souhrnně lze konstatovat, že navržená koncepce technického řešení záměru a jeho technologie má za dodržení určitých podmínek zohledněných v dokumentaci a v následných doporučeních posudku předpoklady pro zajištění takových výstupů, které nebudou nepřijatelným způsobem ovlivňovat životní prostředí.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, rezultující z procesu posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru. Uvedeny jsou přehledně v kapitole III.6. tohoto stanoviska.

Základní opatření v tomto smyslu jsou dána vlastním technickým řešením záměru a podmínkami tohoto stanoviska, zajišťujícími z hlediska bezpečnosti přijatelný způsob výstavby

a provozu záměru i přijatelnou úroveň všech emisí výstupů ze záměru, které budou v souladu s limity stanovenými příslušnými správními úřady, příslušnými složkovými zákony a jejich prováděcími předpisy, resp. příslušnými technickými normami.

Dalším významným faktorem zajišťujícím dostatečnou úroveň sledování a hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v průběhu jeho realizace a provozování je potřebný monitoring, zahrnující kontrolu dostatečné účinnosti a bezpečnosti provozu technologií záměru a sledování vlivu záměru na všechny dotčené složky životního prostředí, s eventuelní realizací následných opatření.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Řešený záměr byl v dokumentaci navržen v jedné aktivní variantě, porovnávané s variantou nulovou (zachování stávajícího stavu silniční sítě).

Aktivní varianta je s variantou nulovou v dokumentaci pravidelně srovnávána v závěru každé kapitoly, následuje celkové shrnutí a srovnání obou variant v kapitole „E. Porovnání variant řešení záměru“.

Ve většině případů lze provedená porovnání obou variant akceptovat. Ztotožňujeme se s názorem, že největším přínosem bude aktivní varianta z důvodu snížení hlukové zátěže obyvatel žijících podél stávající silnice I/38. V sídlech podél stávající komunikace I/38 dojde k významnému snížení intenzit dopravy a k jejich celkovému zklidnění. K navýšení hlukového zatížení z důvodu navýšení intenzit dopravy dojde v chráněném venkovním prostoru staveb ležících podél komunikace II/410 v intravilánu obce Želetava, proto je v tomto místě navržena protihluková stěna a v dalších fázích přípravy projektu bude hluková studie a rozsah protihlukových opatření dále zpřesňován.

Z hlediska ovlivnění ovzduší lze vliv aktivní varianty záměru vyhodnotit jako neutrální, příspěvky hodnocené komunikace jsou v okolních obcích u v rozptylové studii sledovaných kontaminantů vesměs nízké a místní pozadí je většinou spolehlivě podlimitní. Z hlediska imisních koncentrací se tedy situace znečištění ovzduší oproti variantě nulové prakticky nezmění.

Další dopady realizace záměru v aktivní variantě jsou víceméně neutrální, jako je například vliv na povrchové a podzemní vody, vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje, vliv na hmotný majetek a kulturní památky.

Spíše negativní vliv lze očekávat v případě vlivu na krajinu, kdy záměr dle vyhodnocení v samostatné odborné studii nezasahuje do unikátních ani význačných krajinných typů, přesto však vždy dojde realizací přeložky silnice takového rozsahu k zásahu do krajinného rázu.

Jednoznačně negativní vliv realizace záměru je nutno spatřovat v značném rozsahu potřebného odnětí kvalitních pozemků zemědělské výrobě (v I. třídě ochrany to je 29,95 ha, ve II. třídě ochrany to je 12,60 ha) a dále v možném ovlivnění lokálních systémů ÚSES a na ně vázaných biotopů a migračních tras živočichů, vč. jejich zvláště chráněných druhů.

V dokumentaci je tedy hodnocena pouze výše popisovaná aktivní varianta, srovnána s variantou nulovou (bez realizace záměru), jiné varianty v hodnocené dokumentaci navrženy nebyly. Z uvedených důvodů se varianty řešení ani jejich pořadí nenavrhují.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku.

Vyjádření všech dotčených subjektů k dokumentaci byla přehledně a úplně vypořádána v posudku v souladu s § 8 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Rovněž vyjádření všech dotčených subjektů k posudku byla přehledně a úplně vypořádána v dokumentaci vypořádání připomínek k posudku v souladu s § 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Souhrnně lze považovat veškerá vyjádření a připomínky jak k dokumentaci tak k posudku za vypořádané způsobem, který umožňuje dokončení procesu posuzování vlivů, vydání souhlasného stanoviska příslušného úřadu a pokračování dalšího postupu přípravy realizace záměru v následných správních řízeních.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru

Na základě dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti a ostatních účastníků procesu EIA, a dále na základě doplňujících informací, zpracovaného posudku, výsledků veřejného projednání a vypořádání připomínek k posudku

vydává

Krajský úřad kraje Vysočina, odbor životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 22 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) v platném znění v souladu s ustanovením §10 odst.1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů záměru „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“ na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Doporučená varianta:

Ve vztahu k charakteru záměru a jeho vlivům na životní prostředí a ochranu veřejného zdraví se doporučuje řešit uvedený záměr v navržené variantě s tím, že budou respektovány dále uvedené podmínky tohoto stanoviska. Zvážením doplnění navrženého řešení již ve fázi přípravy může dojít k eventuelní modifikaci územního a technického řešení předloženého záměru s cílem další minimalizace negativních vlivů navrženého záměru.

I. Podmínky pro fázi přípravy

1. V dalším stupni zpracování projektové dokumentace zpracovat aktualizovanou hlukovou studii
 - a. studii doplnit o příjezdové trasy od obce Želetava – silnice II/410 v úseku od nově navržené MÚK po křížení se stávající trasou komunikace I/38 (bez použití limitů pro starou hlukovou zátěž)
 - b. optimalizovat protihluková opatření
2. Zvážit přehodnocení polohy mimoúrovňové křižovatky u Želetavy tak, aby jejím vlivem nedocházelo k navýšení intenzit dopravy na silnici II/410 v intravilánu obce
3. V projektu realizace výstavby vést obslužné komunikace stavby v maximální možné míře v trase stavby. V případě, že bude část obsluhy stavby probíhat po stávajících komunikacích přes intravilány obcí, nebo v blízkosti obytné zástavby, zpracovat hlukovou studii pro období výstavby
4. Pokud bude orgánem ochrany veřejného zdraví požadováno měření hluku před výstavbou a po zprovoznění stavby, lze pro tato měření doporučit následující rozmístění měřících bodů (v místě uvedených výpočtových bodů nebo v jejich bezprostředním okolí):
 - Želetava – 4, 7
 - Jakubov u Moravských Budějovic – 11
 - Litoň – 13

5. V dalším stupni projekční přípravy navrhnout a s orgánem ochrany vod projednat koncepci odvodnění, včetně návrhu zařízení na předčištění odpadních vod (usazovací nádrže, lapoly, odlučovače ropných látek)
6. Při řešení koncepce odvodnění bude nezbytné u zdrojových toků rybníků umístěných po proudu vodního toku od posuzovaného záměru řešit sedimentační nádrže pro předčištění vod odváděných z vozovky.
7. V dalších stupních projektové přípravy provést hydrogeologický průzkum se zvláštním zřetelem na ochranu vodních zdrojů, včetně domovních studní s návrhem vhodných technických opatření.
8. Před vypouštěním vod do recipientů navrhnout na základě výsledků směšovacích rovnic (zejména pro Cl) případná opatření v podobě předčištění odpadních vod v usazovacích nádržích.
9. Před zahájením stavebních prací provést zaměření hladin podzemní vody u studní a objektů měření hladin v okolí plánované trasy a provést též vzorkování několika vybraných objektů.
10. Zajistit náhradní zdroj pitné vody za zrušenou studnu v km 53,800 zásobující zemědělský areál Agro Měřín.
11. V případě ohrožení stávajících studní v obci Jakubov u Moravských Budějovic zajistit náhradní zdroje pitné vody nebo řešit kompenzaci jiným způsobem ve smyslu ustanovení §29 vodního zákona.
12. Zajistit převedení průtoků všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
13. Pro období výstavby zpracovat, nechat vodoprávním úřadem schválit a dodržovat havarijný plán pro látky závadné vodám, ve smyslu vodního zákona č.254/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhl.č. 450/2005 Sb.
14. Provést podrobný pedologický průzkum v dotčeném území pro zjištění mocnosti orniční vrstvy a stanovit množství skryté ornice.
15. V případě přebytku ornice (pokud nebudou skrývky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF.
16. Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny.
17. Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení
18. Zařízení staveniště navrhovat přednostně na ostatních plochách, přesuny hmot provádět po stávajících komunikacích nebo v trase budované přeložky silnice I/38

19. Celá trasa musí být archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů). Doporučuje se uzavřít v dostatečném časovém předstihu dohodu investora s Archeologickým ústavem AV ČR nebo jinou oprávněnou organizací o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu, a to na základě povinnosti investora, vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších ustanovení.
20. V rámci dalšího stupně projektové přípravy aktualizovat biologické průzkumy a na jejich základě stanovit konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné druhy (zejména s ohledem na zajištění migrační průchodnosti, znemožnění vstupu do prostoru staveniště)
21. Odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření rozsahu odlesnění v terénu
22. Vlivy na lesní porost minimalizovat vhodnou volbou směru přibližovacích linek pro odlesnění s cílem zabezpečit svahy před erozí a následným poškozením níže položených částí lesa
23. Minimalizovat trvalý a dočasný zábor (odnětí) půdy při průchodu lesními celky
24. Uvnitř lesních celků nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě
25. Vyloučit staveništní dopravu v oblasti lesního celku Lipka a Černý les
26. V dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech; konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody
27. Pro kompenzační výsadby mimolesní i lesní zeleně je nezbytné použít geograficky původní dřeviny (za předpokladu jejich odolnosti vůči důsledkům silničního provozu), přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu)
28. Přeložku bezejmenného vodního toku v km 48,759 provést tak, aby měla v maximální míře charakter přirozeného toku, pro opevnění břehů a dna toku použít přednostně přírodní materiály.
29. V rámci dalšího stupně projektové přípravy zpracovat podrobnou migrační studii s upřesněním navržených opatření. Na základě biologických průzkumů a podrobné migrační studie je také nutné zajistit během výstavby průběžný monitoring migračních tras především v okolí vodních toků a biokoridorů a v případě ohrožení migrujících živočichů stavební mechanizací provést opatření minimalizující škodlivé činnosti

- (realizací suchých propustků, dočasných migračních zábran, odchyťových zařízení, záchranných transferů apod.)
30. Technické provedení stavebních objektů provést se zachováním požadavku na migrační prostupnost silničního tělesa (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách objektů, trvalé naváděcí bariéry pro drobné živočichy, výsadby okolo migračních objektů)
 31. Konstrukce mostů a propustků by měly umožňovat průchodnost těchto objektů pro živočichy – je nutné pokud možno zajistit co největší průměr (světlost) průchodů, s přírodě blízkým podmostím - nejlépe s nezpevněným dnem, zajištění migrační prostupnosti suchou i mokrou cestou, při nutném zpevnění preferovat místní přírodní materiál, v nezbytných případech použít zpevnění kameny různé velikosti ke zvýšení drsnosti dna.
 32. Zvláštní pozornost je zapotřebí věnovat průhledným a zrcadlícím se plochám (sklo, plexisklo) používaných na protihlukových stěnách a často na mostech. Použití těchto materiálů nelze (ani částečně) doporučit, a to zejména z hlediska ochrany ptáků před nárazem do prosklených stěn. Pokud by však nešlo jinak, je nutné tyto plochy pojmout pouze jako neprůhledné, nebo s pruhováním (šířka pruhů 30 mm a rozestupy 5 cm, nebo 2 a 10 cm). Běžně používané siluety dravých ptáků jsou málo účinné. Pro omezení mortality ptáků a netopýrů je minimální výška stěny 2,5 m, optimální 4 m (odvozeno od výšky nákladních automobilů)
 33. V případě umístění mýtných bran v lesních úsecích, je vhodné je upravit tak, aby byly využitelné jako přechod (nadchod) pro veverky, plchy a další drobné živočichy
 34. Z hlediska estetických hodnot a rázu krajiny pomocí vegetačních úprav v návaznosti na stávající zeleň v krajině zakomponovat nové těleso silnice včetně MÚK, mostních objektů a zářezů do krajinného prostoru. Pás zeleně se doporučuje vysadit v minimálně třech řadách s keřovou a stromovou etáží.
 35. Zbytkové plochy mezi koridorem stávající silnice a navržené přeložky I/38 (v km cca 46,500 – 50,000) doporučujeme vyčlenit jako plochy pro krajinnou zeleň (např. květnaté louky) s přímou návazností na vegetační úpravy obou silnic.
 36. Přeložku silnice III/4102 směrem do Lesonic doporučujeme osázet alejí, která má v tomto místě historickou opodstatněnost.
 37. Zářezové svahy v případě malých zářezů ponechat bez vegetačních úprav, aby se v krajině nezvýrazňovala linie nově vytvořeného liniového prvku. V případě hlubokých zářezů je osázet keři, bez vysokých dřevin. Keře se doporučují vysadit i v případě směrového vedení přeložky přes zemědělsky obhospodařovanou půdu na koruně svahu o maximální šířce 3 m.

38. Výsadbu na násypových svazích řešit jen v případě pokud přímo navazují na vegetaci v okolí, případně pokud svahy vytvářejí dominantu území, vegetačními úpravami zjemnit jejich celkové vizuální působení v území.
39. Z hlediska technického řešení doporučujeme v km 42,850 - 43,015, v km 43,510 – 44,095 a v km 48,800 zvážit umístění migračních objektů.
40. Bude zpracován harmonogram výstavby (POV, nově ZOV) tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
41. V ZOV vymežit plochy pro zařízení staveniště mimo prvky ÚSES (biokoridorů) a v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Vymežit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu a nezasahovaly do prvků ÚSES (biokoridorů).
42. Upřesnit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
43. Zpracovat bilance odpadů (vč. bilancí při zemních pracech) pro období realizace stavby, se specifikací druhů odpadů a způsobů jejich využití či odstranění. V případě přebytku výkopového materiálu zajistit místa pro využití nebo uložení přebytečné výkopové zeminy.
44. Stanovit trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště a pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Trasy stanovit případně i ve variantě (pro případ dopravních nebo povětrnostních komplikací- povodeň, náledí) a konfrontovat je s požadavkem ochrany životního prostředí.
45. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.

II. Podmínky pro fázi realizace

1. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy, návoz materiálu apod.) nebudou v blízkosti zástavby realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích, a v nočních hodinách, provoz hlučných stacionárních zařízení bude stíněn mobilními protihlukovými zástěnami. Po dobu výstavby bude dbáno na dodržení limitů hluku vč. limitů, daných nař.vl.č. 9/2002 Sb. pro jednotlivé výrobky. Nepoužívané technologie důsledně vypínat.
2. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornice a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.

3. Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny. Skládky situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.
4. Vytěžený materiál nesmí být skladován v bezprostředním okolí blízkých rybníků (Podhájský rybník, Jakubovský rybník, rybník Vidlák) a mokřadů, ani zde neprovádět terénní úpravy.
5. Zajistit přemístění tří stavbou dotčených křížů (památky místního významu) na důstojné místo v blízkém okolí.
6. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a do přírodních ploch (zaplachtování). Přesuny stavební techniky, vytíženost nákladních automobilů a dopravní trasy musí být navzájem koordinovány/optimalizovány.
7. Během stavebních činností především v údolních nivách a v blízkosti sídel předcházet kropením vzniku prašnosti.
8. Zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů, pracujících na stavbách z hlediska jejich ekologické nezávadnosti.
9. Stojící stavební mechanismy budou opatřeny záchytnými vanami proti úkapům. Plochy zařízení stavenišť budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou okamžitou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.
10. Parkovací a čerpací plochy, sklady PHM a zařízení stavenišť neumísťovat v nivách vodních toků a jiných exponovaných územích. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby záměru respektovat schválený havarijný plán. V případě havárie zajistit její sanaci u odborné firmy.
11. Na plochách zařízení stavenišť neskladovat pohonné hmoty. Údržba a opravy stavebních mechanismů budou prováděny mimo tyto plochy. Na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toků neskladovat sypké a plovoucí materiály. Instalovat zde chemická WC pro příslušný počet pracovníků. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště záměru do povrchových vod na př. provizorními sedimentačními jímkami.
12. Minimalizovat zásahy do koryt a dna dotčených vodních toků, pod vícepolovými mostními objekty do koryt vodních toků vůbec nezasahovat.

13. V průběhu výstavby minimalizovat pohyb mechanizace ve vodních tocích
14. Kácení dřevin bude provedeno diferencovaně, v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. a to na základě dendrologického průzkumu, zpracované žádosti a v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního orgánu ochrany přírody a krajiny. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu (konec srpna – cca polovina dubna), vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – srpen).
15. Při pracích, které mají za následek víření prachu, provádět kropení ploch.
16. U stávajících dřevin, jež mají být zachovány, zajistit při stavebních činnostech odpovídající ochranu dle ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).
17. Během stavby nesmí dojít k vytvoření bariér nebo změně biotických podmínek v plochách biokoridorů a VKP. V nivách toků musí být zajištěn trvalý stavební dozor, se zaměřením na prevenci možných havárií.
18. Pokud při realizaci záměru vzniknou odpady s obsahem asbestu, je nutno je vložit do utěsněných obalů, opatřených nápisem, upozorňujícím na obsah asbestu. Odstranění je možné pouze na skládce skupiny S-NO. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
19. Umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
20. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcem pozemních komunikací.
21. Rozproštění ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.
22. Po ukončení stavby budou plochy v okolí stavby rekultivovány a terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků). Zbývající plochy budou uvedeny do původního stavu.

III. Podmínky pro fázi provozu

1. Po ukončení výstavby provést úplnou likvidaci stavebních dvorů a účelových komunikací a provést rekultivaci stavebních ploch.

2. Po realizaci a zprovoznění stavby provést po dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví kontrolní měření hluku u nejbližších obytných objektů a v případě překročení hygienických limitů realizovat dodatečná protihluková opatření.
3. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace.
4. Odpady vznikající z provozu záměru zařadit do odpadového hospodářství správce komunikace.
5. Podle potřeby bude po ukončení stavby proveden jednorázový biomonitoring ponechaných nebo transferovaných živočichů a okolních biotopů.
6. Zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES v dané lokalitě.
7. Bude monitorován nástup neindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
8. Zajistit pravidelnou údržbu ploch nově vysazené i stávající zeleně na pozemcích stavby (svahy násypů a zářezů) ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do volné krajiny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zák.č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je pět let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanoveními §10 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.

Datum vydání stanoviska:

Jméno, příjmení a podpis
pověřeného zástupce příslušného úřadu

VIII. PŘÍLOHY

Příloha 1 Vyjádření , zaslaná k dokumentaci

Seznam zkratk

ČOV	čistírna odpadních vod
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LČR	Lesy České republiky
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NKP	národní kulturní památka
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NRBC	nadregionální biocentrum
NRBK	nadregionální biokoridor
PO	ptačí oblast
POV	plán organizace výstavby
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
SÚJB	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
ÚPn	územní plán

ÚSES	územní systém ekologické stability
VaK	vodovody a kanalizace
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
VPS	veřejně prospěšné stavby
VÚSC	vyšší územně správní celek
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZOV	zásady organizace výstavby
ZPF	zemědělský půdní fond

Použité podklady

Projektová dokumentace, studie, ...

- Dokumentace záměru „Přeložka silnice I/38 v úseku Želetava – Moravské Budějovice“, Mgr. Tomáš Šikula, 09/2010
- Obdržená vyjádření orgánů státní správy, právnických a fyzických osob k dokumentaci záměru

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 146/2007 Sb., o emisních limitech a dalších podmínkách provozování spalovacích stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší.

- Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší.
- Vyhláška č.381/2001 Sb., katalog odpadů.
- Vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- Vyhláška č.450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami

Publikace

- CULEK M. a kol. 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- DEMEK, J. a kol. 1992: Neživá příroda. Vlastivědná společnost, Brno, 243 pp.
- DEMEK, J. 1987: Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- FACEK – ADAMEC 1990: Kategorizace půd podle odolnosti vůči antropogennímu znečištění
- NEUHÄUSLOVÁ Z. a kol. 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.