

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
Odbor životního prostředí a zemědělství
Žižkova 57, 587 33 Jihlava, Česká republika
tel.: 564 602 111, e-mail: posta@kr-vysocina.cz

Dle rozdělovníku:

Váš dopis značky/ze dne	Číslo jednací KUJI 28136/2019 OZPZ 3223/2016 Fr	Vyřizuje/telefon Michal Fryš/564602504	V Jihlavě dne 5. 4. 2019
-------------------------	---	---	-----------------------------

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

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

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

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k posouzení vlivů provedení záměru

„ I/19 Starý Pelhřimov – obchvat „
na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“)

I. Povinné údaje

I.1 Název záměru

I/19 Starý Pelhřimov - obchvat

I.II Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem „I/19 Starý Pelhřimov – obchvat“ je novostavba dvoupruhové komunikace délky 1 570 m, která je přeložkou stávající I/19. Komunikace je trasována volnou krajinou převážně po zemědělsky využívaných pozemcích severně od sídla Starý Pelhřimov. Záměr odvádí tranzitní dopravu ze zástavby sídla Starý Pelhřimov. Šířkové uspořádání je v kategorii S 11,5/70.

Trasa obchvatu začíná západně od sídla Starý Pelhřimov v km 0,000 odpojením od stávající silnice I/19 směrem od Tábora v oblasti zemědělského podniku Agrospol Starý Pelhřimov. Následně kříží v cca 0,180 km bezejmennou vodoteč (rámový propustek) a v cca 0,235 km překonává mostním objektem délky 63 m místní účelovou komunikaci. V cca 0,380 km následuje úrovněvé připojení dvou veřejně přístupných účelových komunikací. Trasa dále stoupá v oblouku severně od zástavby Starého Pelhřimova po úbočí kóty Horpiálek. Při jižní straně tělesa komunikace směrem k Starému Pelhřimovu bude realizována protihluková stěna. Následně se trasa od cca 0,950 km stáčí k jihovýchodu a klesá k napojení na komunikační síť, a to buď na stávající trasu I/19 (tato možnost napojení je navrhována zpracovatelem posudku), nebo do jednoho z paprsků budoucí mimoúrovňové okružní křižovatky, která bude součástí stavby „Přeložka silnice I/34, západní obchvat Pelhřimova“. Předpokládaná dopravní zátěž na komunikaci I/19 v úseku Starého Pelhřimova bude postupně narůstat z cca 8 500 vozidel/den v roce 2016, přes cca 10 600 vozidel/den v roce 2025 po cca 13 000 vozidel/den v roce 2045.

I.3 Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Bod 49, kategorie II

Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b).

a) 2 km

b) 1 000 voz/24 hod

Záměr byl zprvu zařazen dle bodu 9.1, kategorie II, přílohy č. 1 (novostavba, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy) a od účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., tj. od 1. 11. 2017 byl zařazen jako změna záměru dle bodu 49, kategorie II, přílohy č. 1 (... ostatní pozemní komunikace od stanovené délky /a/ a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby /b/. Limity a/ 2 km, b/ 1000 voz/24 hod).

I.4 Umístění záměru

Kraj: Vysočina
Obec: Pelhřimov
Katastrální území: Pelhřimov, Starý Pelhřimov

Záměr v dané lokalitě je v souladu s územním plánem města Pelhřimov

I.5 Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.6 IČ oznamovatele

65993390

I.7 Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha – Nusle

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

Podmínky pro fázi přípravy záměru

1. V další etapě přípravy bude napojení záměru na komunikační síť východně od Starého Pelhřimova řešeno buď napojením na stávající trasu I/19, nebo do jednoho z paprsků budoucí mimoúrovňové okružní křižovatky, která bude součástí stavby „Přeložka silnice I/34, západní obchvat Pelhřimova“. Příprava a realizace záměru nebude podmiňována předchozí realizací přeložky silnice I/34, západní obchvat Pelhřimova. Záměr může být zprovozněn samostatně i v případě oddálení realizace kruhového objezdu vázaného na výstavbu obchvatu Pelhřimova (přeložka I/34).
2. V dalším stupni projekční přípravy záměru bude proveden geotechnický průzkum, který prověří vhodnost výkopových zemin k užití k násypům a terénním úpravám v rámci stavby, případně pro užití na jiných stavbách v okolí záměru. Cílem je zvýšit využití těžených zemin v místě a tím i omezit dopravu výkopků.
3. Projekt stavby bude upraven s ohledem na vyrovnaní bilance zemin. Snahou bude maximální využití výkopových zemin pro vlastní stavbu (násypy, terénní úpravy) a rekultivaci zářezu dnešní trasy silnice I/19 východně od Starého Pelhřimova.
4. Vzhledem k očekávanému pohybu pěších v úseku mezi Starým Pelhřimovem a areálem zemědělského podniku a dále směrem do lesa Horpiálek, či směrem do Čakovic, bude podél místní účelové komunikace podcházející přeložku I/19 navrženo rozšíření její krajnice, či vybudování chodníku. Cílem je zajistit bezpečný pohyb pěších podél komunikace.
5. V rámci další etapy projekčních prací bude počítáno s prostorovou rezervou pro realizaci protihlukových stěn, určených k ochraně hlukově chráněných objektů ve Starém Pelhřimově a domu Pražská 2152 (osada Volemanka). Úsek určený k ochraně Starého Pelhřimova bude při jižní straně tělesa obchvatu a bude začínat od napojení účelové komunikace na I/19 a končit v cca 1,1 km. Úsek určený k ochraně domu v osadě Volemanka bude na horní hraně zářezu v okolí km 1,4-1,5 vlevo. Zde bude potřebné případně zkoordinovat projekt protihlukových opatření s protihlukovými opatřeními navrženými v tomto území v rámci stavby „I/34 Pelhřimov západní obchvat“. Rozsah protihlukových opatření bude optimalizován dle podrobné hlukové studie, která bude zpracována na základě stabilizovaného směrového a výškového vedení trasy. V úsecích s předpokládaným rizikem překročení hlukových limitů budou protihluková opatření realizována. Plnění hlukových limitů bude ověřeno měřeními po zprovoznění záměru.
6. V dalším stupni projekční přípravy záměru bude navržen způsob odvodnění záměru se zřetelem na kapacitní možnosti vodního toku křižující záměr v km 0,180 a to tak, aby i při mimořádných srážkách byly vody bezpečně odvedeny bez poškození majetku.
7. V dalším stupni projektové přípravy bude navržen oboustranný sjezd pro zemědělskou techniku z I/19 na okolní zemědělské pozemky. Umístění se doporučuje ve východní části v úseku mezi cca 1,00 -1,25 km.
8. V dalším stupni projektové přípravy bude upřesněno řešení propustku pod přeložkou I/19 v km 0,180. Propustek bude řešen jako migrační objekt pro obojživelníky o rozměrech min. 2 x 1,5 m. Dno v propustku musí být vytvořeno tak, aby po jeho stranách byla zachována suchá migrační cesta o min. šířce 0,5 m. Zpevnění koryta v propustku a navazující přeložky toku musí být řešeno kamennou rovnaninou na sucho, popř. kamennou dlažbou do betonu s ponecháním hlubších a širších spár mezi kameny, aby se mohly zanést hlínou (tzv. nespárovat betonem „do hladka“). Propustek bude vhodně začleněn pomocí terénních a vegetačních úprav a opatřen návodnými barierami.

9. Pro začlenění tělesa obchvatu včetně jeho protihlukových opatření do krajiny bude zpracován projekt vegetačních úprav. Výsadby by měly být navrženy s užitím více druhů dřevin různého habitu a vzrůstnosti, autochtonního původu, typické pro zdejší biogeografickou oblast. Nejsou doporučeny zahradní kultivary či nepůvodní druhy. Výsadbu stromů je možné řešit jako náhradní výsadbu a doporučuje se ji situovat podél jižní strany tělesa komunikace jako zeleň krycí protihlukovou stěnu a komunikaci na náspu. Dřeviny nebudou vysazovány do míst ponechaných jako rezerva pro budování případných protihlukových opatření. Výsadba dřevin v prostoru propustku může sloužit jako návodná k migračnímu objektu, nesmí ho zakrývat.
10. Bude proveden návrh instalace dočasných zábran znemožňující vstup obojživelníků na staveniště v době výstavby a současně bude proveden návrh dostatečně dimenzovaného propustku pro bezejmenný tok, který umožní migraci obojživelníků pod provizorní komunikací na začátku stavby.
11. Bude proveden návrh pro instalaci dočasných zábran znemožňující vstup obojživelníků na silnici I/19 v době provozu záměru (především v době tahu) z důvodu minimalizace usmrcených jedinců v blízkosti silnice I/19.
12. V další etapě geotechnického průzkumu bude provedena dokumentace vodních zdrojů v pruhu o šířce 500 m (250 m od osy silnice na každou stranu) a bude posouzena možnost jejich ovlivnění stavbou a provozem přeložky silnice I/19 se zaměřením zejména na lokalitu u silnice II/112 Volemanka a jejich lokálních zdrojů pitné vody (studny). Na základě výsledků průzkumu bude navržen odpovídající monitoring podzemních vod v této oblasti, který bude realizován před výstavbou, během výstavby a po výstavbě.
13. V případě předpokladu ovlivnění místa či přímo dotčení kříže stojícího při křížení I/19 a místní komunikace v cca 0,4 km záměru, dohodnout s místní komunitou vhodnou lokalitu pro jeho nové umístění.
14. Projektová dokumentace řešící způsob odvodnění nové komunikace (ovlivnění vodoteče v západní části obchvatu) a návaznost na záměr I/34 bude předložena Povodí Vltavy.
15. Provéřit potřebu a možnost realizace lávky pro pěší, cyklisty přes zářez cca 1,4 – 1,5 km trasy I/19.
16. Provéřit projekční řešení mostního objektu s ohledem na snížení hluku z mostních závěrů směrem k hlukově chráněným objektům ve Starém Pelhřimově.

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru

17. Stavební činnost bude v předstihu oznámena Archeologickému ústavu AV ČR, Praha.
18. Na základě výsledků průzkumu vodních zdrojů v okolí stavby bude prováděn odpovídající monitoring podzemních vod se zaměřením zejména na lokalitu u silnice II/112 Volemanka a jejich lokálních zdrojů pitné vody (studny).
19. Staveništní dvůr bude umístěn s ohledem na minimalizaci pojezdu stavebních vozidel přes Starý Pelhřimov, a to i s ohledem na prioritní směr dovozu stavebních materiálů a v dostatečné vzdálenosti od nejbližších obytných domů. Staveništní dvůr nebude umístován do lesního porostu, prvků územního systému ekologické stability a významných krajinných prvků.
20. Výstavba záměru a dovoz surovin budou organizovány s ohledem na minimalizaci pojezdu stavební techniky přes Starý Pelhřimov, maximálně bude využíváno pojezdů po trase budoucí přeložky.
21. Staveništní komunikace nebudou umístovány do lesního porostu, prvků územního systému ekologické stability a významných krajinných prvků.
22. Odstranění stávající vegetace a skrývka zeminy v celém úseku stavby bude provedena mimo vegetační období, tj. optimálně od začátku listopadu do konce února.
23. Bude smluvně zajištěn ekodozor stavby odborně způsobilou osobou (nejlépe držitel autorizace k provádění hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb.), nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru.

24. Ekodozor stavby bezprostředně před zahájením zemních prací projde dotčené území a zajistí případné transfery nalezených obojživelníků a bude dohlížet na včasnou realizaci dočasných zábran a pastí (v případě jejich instalace), které znemožní obojživelníkům (případně i jiným živočichům) vstup na staveniště.
25. Ekodozor stavby bude sledovat místa s předpokládaným výskytem obojživelníků v době tahů obojživelníků a v pravidelných intervalech i po celou dobu stavby a bude dohlížet na jejich případný přenos na vhodné náhradní lokality.
26. Z důvodu ochrany obojživelníků při stavbě se nedoporučuje provádět stavební práce v blízkosti jejich rozmnožišť (všechny vodní plochy) a tahových cest (potoky a údolní nivy) v době rozmnožování, tj. zejména v období měsíců duben – květen. Stavební pruh v místě přechodu vodního toku bude v období pohybové aktivity obojživelníků opatřen bariérami proti jejich vnikání do prostoru stavby, bude instalován dočasný, dostatečně dimenzovaný propustek pro bezejmenný tok, který umožní migraci obojživelníků pod provizorní komunikací na začátku stavby.
27. Po celou dobu stavby bude zajištěna průběžná kontrolu výkopů a stavebních jam a případně bude proveden záchranný transfer náhodně napadených živočichů, zvláště obojživelníků a plazů, mimo prostor stavby. Stavební rýhy a jámy budou trvale zajištěny proti úhynům živočichů. Budou vhodně tvarovány nebo budou opatřeny takovými prvky (např. vhodně umístěný dřevěný poval), které umožní samovolný únik obojživelníků, plazů a savců.
28. Před výstavbou bude na základě průzkumu skryta svrchní vrstva zemin (ornice a podorniči), která bude ukládána v místě stavby na mezideponie a bude využita pro následné ohumosení neuzpevněných ploch stavby (svahy násypů, zářezů, plochy v okolí mostního objektu) a také k ohumosení ploch po rekultivaci zaniklých částí bývalé silnice I/19 a provizorních komunikací. Případný přebytek ornice bude přednostně využit v okolí stavby.
29. Budou provedeny rekultivace rušených částí dnešní trasy I/19 a provizorních komunikací stavby tak, aby je bylo možné převést do zemědělského půdního fondu.
30. Plochy určené k následným vegetačním úpravám budou osety a osázeny co nejdříve po dokončení prací, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná.
31. Po celou dobu výstavby bude monitorován výskyt invazních druhů rostlin a budou prováděna opatření vedoucí k jejich likvidaci a zabránění jejich šíření.
32. Budou dodržována opatření ke snižování prašnosti při výstavbě vhodnou organizací práce, vedoucí k minimalizaci pojezdů nákladních vozidel po neuzpevněné ploše staveniště.
33. Při ukládání vytěžených materiálů na deponie, budou tyto zabezpečeny proti nadměrné erozi vodní i větrné.
34. V průběhu celé výstavby bude prováděno důsledné čištění a v případě potřeby i oplach aut před výjezdem na komunikace, případně bude instalován čistící systém. Bude prováděno pravidelné čištění povrchu příjezdových a odjezdových tras komunikací v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění). V době déle trvajících sucha bude zajištěno zkrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací bude prováděno zásadně za mokra.
35. Při zvýšené rychlosti větru (cca od stupně „silný vítr“ dle Beaufortovy stupnice) budou na stavbě omezeny činnosti s vysokou prašností.
36. Při výstavbě budou v prostoru stavby realizovány dočasné retenčně usazovací prostory, do kterých budou svedeny splachové vody ze stavby. Bude zde docházet ke zpomalení odtoku srážkových vod a tím i snížení eroze a současně ke gravitační sedimentaci unášených pevných částic.
37. Z důvodu minimalizace možného havarijního znečištění z úniku ropných látek, olejů či jiných chemických látek ze stavební techniky, bude staveniště vybaveno dostatkem sanačních materiálů. V rámci prevence bude sledován stav techniky. Doplňování pohonných a mazacích hmot i údržba stavebních mechanismů a dopravních prostředků

bude prováděna mimo vlastní zařízení staveniště ve specializovaných zařízeních nebo pouze na speciálně vymezených plochách zajištěných proti úniku provozních kapalin do okolí.

38. Výstavba bude koordinována s případnou výstavbou sousedící stavby přeložky I/34, a to zejména z hlediska vzájemného využití výkopových materiálů, využití dopravních tras, koordinace stavební činnosti v blízkosti hlukově chráněných objektů.
39. Stavební práce včetně stavební dopravy nebudou prováděny v blízkosti hlukově chráněných objektů v nočních hodinách (22:00-6:00 hodin) ani v časně ranních a pozdně večerních hodinách (6:00-7:00, 21:00-22:00 hodin).
40. Doporučuje se na obvodovém hrazení stavby případně na objektu zařízení staveniště uvést typ, rozsah a doby trvání stavebních prací z důvodu zajištění informovanosti obyvatel v lokalitě, na které bude výstavba po dobu trvání bezprostředně působit.

Podmínky pro fázi provozu záměru

41. Bude zajištěna pravidelná údržba zeleně a bude monitorován výskyt invazních druhů rostlin, budou prováděna opatření vedoucí k jejich likvidaci a zabránění jejich šíření.
42. Především v době tahu obojživelníků budou, v místě jejich migračních cest směřujících přes I/19, instalovány zábrany znemožňující vstup na silnici.
43. Při zimní údržbě budou užívány postupy minimalizující množství posypových solí.

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

1. Po výstavbě bude monitorován výskyt invazních druhů rostlin a budou prováděna opatření vedoucí k jejich likvidaci a zabránění jejich šíření.
2. Po zahájení provozu budou provedena měření hlukové zátěže u několika vybraných hlukově chráněných objektů, reprezentujících bytovou zástavbu Starého Pelhřimova a osady Volemanka. Místa budou vybrána po dohodě s Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina.
3. Na základě výsledků průzkumu bude proveden po výstavbě odpovídající monitoring podzemních vod se zaměřením zejména na lokalitu u silnice II/112 Volemanka a jejich lokálních zdrojů pitné vody (studny).

II. Odůvodnění

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

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

- Dne 22. 12. 2016 bylo příslušnému úřadu (Krajský úřad Kraje Vysočina) předáno oznámení.
- Dopisem ze dne 29. 12. 2016 rozeslal příslušný úřad oznámení dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření (na úřední desce Kraje Vysočina byla informace o oznámení zveřejněna dne 3. 1. 2017)
- Dne 15. 2. 2017 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení, v němž nevyloučil významný vliv na životní prostředí a požadoval záměr posoudit dle zákona o EIA
- Dne 1. 10. 2018 byla příslušnému úřadu předložena dokumentace záměru zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu Mgr. Tomášem Šikulou.

- Dopisem ze dne 4. 10. 2018 rozeslal příslušný úřad dokumentaci dotčeným územním
- samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření (na úřední desce Kraje Vysočina byla informace o dokumentaci zveřejněna dne 10. 10. 2018).
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 5 vyjádření (obsah a vypořádání těchto vyjádření viz bod II.5 tohoto závazného stanoviska, kopie vyjádření jsou zveřejněna v posudku)
- Dopisem ze dne 25. 10. 2018 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí pověřen Ing. Stanislav Postbiegl, držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona o EIA.
- Kopie v zákonné lhůtě obdržených vyjádření k dokumentaci obdržel zpracovatel posudku dne 14. 11. 2018

Vzhledem k potřebě nařídit veřejné projednání (k dokumentaci bylo doručeno nesouhlasné vyjádření) se dne 29. 11. 2018 konalo veřejné projednání. Posudek byl Krajskému úřadu Kraje Vysočina předán dne 19. 2. 2019 (lhůta pro zpracování posudku byla na žádost Ing. Postbiegla prodloužena dopisem ze dne 8. 1. 2019 a následně byl zpracovatel posudku vyzván k jeho doložení ve smyslu § 9 odst. 8 zákona o EIA).

Zpracovatel posudku zhodnotil dokumentaci včetně příloh jako dostatečnou, obsahující potřebné informace potřebné pro zpracování posudku. Uvedl, že dokumentace je celkově správně zaměřena na podstatné působení záměru, tedy šíření hluku a emisí z automobilového provozu v sledovaném úseku I/19 včetně navazujících komunikací a působení těchto vlivů na veřejné zdraví a biotickou složku, a to nejen s ohledem na nejbližší okolí a zástavbu sídla Starý Pelhřimov, ale i na vzdálenější objekty severozápadního okraje Pelhřimova (ulice Táborská). Podstatné oblasti jsou podrobně řešeny v samostatně zpracovaných expertních přílohách. Rozsah a obsah odpovídá i požadavkům vzešlým ze zjišťovacího řízení.

Záměr po realizaci sníží negativní působení dopravního provozu posuzovaného úseku na obytnou zástavbu Starého Pelhřimova a nezvýší negativní působení na bytové domy na ulici Táborská. Vlivy dopravy budou v zájmovém území záměru celkově nízké, a to jak z hlediska ochrany veřejného zdraví, tak z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí. Realizací posuzovaného záměru nebude, za předpokladu dodržování platných legislativních opatření, negativně ovlivněno veřejné zdraví, ani nedojde k významným negativním dopadům na jednotlivé složky životního prostředí. Působení nepřesahuje míru stanovenou zákony a dalšími právními normami či předpisy. Působení záměru se projeví zejména v blízkém okolí, ovlivnění charakteristik lze hodnotit jako lokální. Vzhledem k umístění a charakteru působení lze vyloučit přeshraniční vlivy.

Za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví navrhl v posudku jeho zpracovatel 40 podmínek. Do podmínek závazného stanoviska nejsou zahrnuty podmínky, které upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy. Byly zahrnuty některé podmínky, které vyplynuly z hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v rámci dokumentace a jsou stanoveny za účelem eliminace vlivů na konkrétní složky životního prostředí a podmínky, které vyplynuly z vyjádření k dokumentaci a z veřejného projednání záměru. Výčet navržených podmínek byl příslušným úřadem rozšířen o podmínku předložit správci povodí dokumentaci řešící způsob odvodnění nové komunikace (ovlivnění vodoteče v západní části obchvatu) a návaznost na záměr I/34. Podmínky toho stanoviska vycházejí zejména z charakteru záměru a dotčeného území. Záměr sám o sobě je projektován s ohledem na snížení negativního působení dopravy na své okolí (zde zejména snížení hlukové zátěže) a předpokládá ozelenění s cílem zapojení stavby do okolí. Uváděné podmínky jsou proto zaměřeny na konkretizaci postupů při výstavbě, zejména s cílem omezení emisí prachu, upřesnění zásad ozelenění. Dále jsou z hlediska vlivů záměru na životní prostředí

formulovány podmínky směřující zejména k preventivní ochraně při výstavbě a provozu. Níže jsou odůvodněny jednotlivé podmínky stanoviska.

Podmínky pro fázi přípravy záměru

- Podmínka 1. umožňuje realizaci záměru bez vazby na obchvat Pelhřimova – přeložku I/34. Podmínka směřuje k zprovoznění záměru a dřívějším kladným projevům i v případě zpoždění stavby přeložky I/34
- Podmínka 2. je zaměřena na využití místních materiálů a omezení potřeby stavební dopravy s jejími vlivy
- Podmínka 3. je zaměřena na využití místních materiálů a omezení potřeby stavební dopravy s jejími vlivy
- Podmínka 4. je uplatněna k zvýšení ochrany pěších před kolizemi s automobilovou dopravou
- Podmínka 5. je vztažena k optimalizaci protihlukových opatření a současně k zajištění prostoru pro jejich možné rozšíření bez budoucích zásahů do zeleně.
- Podmínka 6. je uplatněna pro snížení vlivů z odvádění srážkových vod ze západní části do povrchových vod
- Podmínka 7. se týká zachování snadné dostupnosti obdělávaných pozemků
- Podmínka 8. je zaměřena na zvýšení migrační prostupnosti pro obojživelníky
- Podmínka 9. se týká zapojení záměru do krajiny a snížení vlivu na krajinný ráz a omezení budoucích zásahů do zeleně
- Podmínka 10. se vztahuje k ochraně obojživelníků v době výstavby
- Podmínka 11. se vztahuje k ochraně obojživelníků v době provozu
- Podmínka 12. se týká sledování vlivu záměru na podzemní vody, zejména studny v lokalitě Volemanka
- Podmínka 13. je zaměřena na ochranu architektonické památky
- Podmínka 14. se týká potřeby projednat se správcem povodí odvodnění nové komunikace
- Podmínka 15. je zaměřena na zvýšení ochrany pěších, cyklistů před kolizí s automobilovou dopravou ve směru od Starého Pelhřimova k osadě Volemanka (vzešla z veřejného projednání)
- Podmínka 16. se týká snížení vlivu záměru na veřejné zdraví (vzešla z veřejného projednání)

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru

- Podmínka 17. je uvedena z důvodu předpokládaných nálezů zejména v počátku trasy a současně je uveden i konkrétní ústav, pod který stavba spadá
- Podmínka 18. se týká sledování vlivu záměru na podzemní vody, zejména studen v lokalitě Volemanka
- Podmínka 19. je uplatněna s ohledem na snížení vlivu výstavby na obyvatelstvo a chráněné složky životního prostředí
- Podmínka 20. je uplatněna s ohledem na snížení vlivu výstavby na obyvatelstvo
- Podmínka 21. je uplatněna s ohledem na snížení vlivu výstavby na chráněné složky životního prostředí

Podmínka 22 je uplatněna s ohledem na snížení vlivu výstavby na biotu

Podmínky 23, 24, 25, 26, 27 jsou uplatněny s ohledem na snížení vlivu výstavby na faunu

Podmínka 28 je uplatněna s ohledem na ochranu a využití humózních vrstev půdy

Podmínka 29 je uplatněna s ohledem snížení celkového záboru zemědělského půdního fondu

Podmínka 30 je uplatněna s ohledem na snížení vlivu výstavby na biotu a snížení emisí prachu

Podmínka 31 je uplatněna s ohledem na snížení vlivu výstavby na biotu

Podmínky 32, 33, 34, 35 jsou uplatněny ke snížení vlivu výstavby na emise prachu

Podmínka 36 je uplatněna k snížení vlivu výstavby na vodní erozi půd a ochranu povrchových vod

Podmínka 37 je zaměřena ke snížení rizika výstavby na znečištění povrchových vod a horninového prostředí

Podmínka 38 je uplatněna k snížení vlivu výstavby na složky životního prostředí a veřejné zdraví

Podmínky 39, 40 jsou uplatněny k snížení vlivu výstavby na veřejné zdraví

Podmínky pro fázi provozu záměru

Podmínka 41 je uplatněna s ohledem na snížení vlivu záměru za provozu na flóru

Podmínka 42 je uplatněna s ohledem na snížení vlivu záměru za provozu na faunu

Podmínka 43 je uplatněna s ohledem na snížení vlivu záměru za provozu na povrchové vody

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

Obyvatelstvo

Primárním cílem záměru je odvedení tranzitní dopravy ze sídla Starý Pelhřimov. Realizací dojde ke snížení hodnot zatížení obyvatel negativními vlivy z dopravy zejména v okolí dnešní trasy I/19 a částečně i ve vzdálenějších lokalitách (bytové domy v Pelhřimově, ulice Táborská). Ve Starém Pelhřimově dojde k výraznému poklesu hlukové zátěže ve všech referenčních bodech, tedy k významnému poklesu počtu obyvatel zatížených denním a nočním hlukem s rušivým účinkem a současně i ke snížení imisního působení dopravy. Počet pozitivně ovlivněných obyvatel je odhadován na cca 100. Dalším pozitivním vlivem na obyvatelstvo je snížení rizika nehodovosti při vjezdu a výjezdu na I/19 a zvýšení bezpečnosti pěších při překračování I/19, které bude nově možné po účelové komunikaci pod mostním objektem. Rušivé působení výstavby bude minimalizováno zejména organizačně technickými opatřeními.

Hluk

Realizací záměru dojde k výraznému snížení hlukové zátěže z automobilového provozu podél dnešní trasy komunikace I/19 v sídle Starý Pelhřimov. U hlukově chráněných objektů při severním okraji sídla se projeví nárůst hlukové zátěže, díky realizaci protihlukových opatření nebude hluková zátěž nadlimitní. Současně je doložen nevýznamný pozitivní vliv na objekty při ulici Táborská (severozápadní okraj Pelhřimova), kde se dle modelu předpokládá pokles hlukového působení ze silnice I/19 po realizaci záměru v referenčních bodech o cca 0,1-0,4 dB. I když výsledná hluková situace nebude dle modelování ani po realizaci záměru ve všech referenčních bodech ideální, bude podstatně příznivější než v případě nerealizace záměru. Hluk

u hlukově chráněných objektů podél dnešní I/19 ve Starém Pelhřimově v některých případech poklesne až o 16,7 dB ve dne a 19,5 dB v noci.

Ovzduší

Realizací záměru dojde v řešeném území k přerozdělení dopravy, což se projeví poklesem hodnot imisních koncentrací na lokální úrovni v okolí dnešní trasy I/19 při průjezdu Starým Pelhřimovem a zvýšení imisních koncentrací v blízkosti nového obchvatu. Na okrajových částech Pelhřimova (ulice Tábořská) se realizace obchvatu I/19 nijak neprojeví. Celková emise škodlivin z dopravy v území mírně vzroste, nedojde však při srovnání se stávajícím pozadím k překročení limitů. Záměr je připravován v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóny Jihovýchod, s bodem AB2 – Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí.

Klima

Lze očekávat nevýznamné ovlivnění klima v těsné blízkosti záměru (topo a mikroměřítko), což bude způsobené např. vykácením zeleně a zastíněním ploch protihlukovými zdmi.

Voda

Stávající trasa I/19 je standardně odvodněna, realizací obchvatu nedochází k významné změně. Západní část obchvatu bude odvodněna do bezejmenného toku, který je komunikací křížen, východní část do stávajícího systému odvodnění stávajících, či budoucích komunikací. Část zachycených srážkových vod, která bude odváděna východním směrem, bude čištěna. Nedojde tak k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti. V území se nenachází významné zdroje podzemních vod, které by mohly být ovlivněny. Nelze vyloučit ovlivnění lokálních zdrojů, studní u osady Volemanka, což bude ověřeno hydrogeologickým průzkumem.

Půda

Půdy budou posuzovaným záměrem ovlivněny trvalým zábořem ZPF (5,39 ha) vzhledem k trasování obchvatu po zemědělské půdě. S jejich zábořem je dlouhodobě uvažováno. Součástí realizace záměru je rekultivace nepotřebné části stávající trasy I/19. Celkový úbytek orné půdy tak bude menší.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Ovlivněna bude jak vrchní část horninového prostředí na lokální úrovni, a to budováním násypů a zářezů, tak i hlubší části v místě výstavby základů mostního objektu. Ovlivnění však nebude významné. V dotčeném území ani jeho nejbližším okolí se nenachází žádný dobývací prostor, chráněné ložiskové území, ložisko a prognózní zdroj ani žádné průzkumné území na které by měl záměr vliv.

Fauna, flóra a ekosystémy

K přímému zasažení ekosystémů s planě rostoucími rostlinami a volně žijícími živočichy dojde na lokální úrovni zejména na počátku trasy v oblasti křížení trasy s bezejmenným vodním tokem (porosty odcloňující stávající komunikaci, alej, travní porosty). Vlivy však nebudou zásadní. Záměr naopak zvýší migrační propustnost území pro obojživelníky realizací rámového propustku. Ztráta kácením zeleně bude nahrazena ozeleněním místními druhy.

Krajina

Posuzovaný záměr z hlediska vlivu na krajinu prochází běžnou zemědělsky obhospodařovanou krajinou s nízkým zastoupením přírodních charakteristik. Tyto prvky budou výstavbou záměru plošně zmenšeny, nedojde však k ovlivnění širšího území a narušení významných prvků. Kulturně-historické charakteristiky nebudou záměrem ovlivněny. Liniová stavba vždy přináší dominantní prvek z hlediska celkového vnímání krajiny, minimalizace tohoto negativního projevu může spočívat v architektonickém řešení stavby a doprovodných prvků (mostní objekt, protihlukové stěny, zemní valy) a vhodném způsobu ozelenění zemního tělesa.

Celkově lze konstatovat, že vlivy posuzovaného záměru jsou v oblasti ovlivnění veřejného zdraví v souladu s cílem záměru pozitivní, negativní působení na složky životního prostředí nejsou významné a jsou akceptovatelné.

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

Stávající silnice I/19 je důležitou spojkou mezi dálnicemi D1 a D3 a zároveň tato silnice propojuje Kraj Vysočina a Jihočeský kraj. Současný průtah silnice I/19 místní částí Starý Pelhřimov je zcela nevyhovující. Silnice se nachází v zástavbě v těsné blízkosti obývaných domů, obyvatelé jsou tak negativně ovlivněni nadměrným hlukovým a imisním zatížením z převážně tranzitní dopravy. Z dopravního hlediska se nevyhovující stav projevuje nižší plynulostí dopravy a zhoršením bezpečnosti silničního provozu. Záměrem je výstavba obchvatu Starého Pelhřimova, který je řešen jako přeložka stávající komunikace I/19. Původní trasa I/19 zanikne, nepotřebná část východně od obce bude rekultivována. Nejde tak o stavbu, která by do území přinášela nové dopravní zatížení. Stavba je řešena tak, že její realizace znamená snížení zátěže území a současně zajištění bezkonfliktní dopravní funkce i při očekávaném navyšování v čase.

Realizace a provoz záměru znamená výrazné snížení zátěže obyvatelstva Starého Pelhřimova a současně nedochází ke zvýšení negativního působení dopravy po I/19 na jiná sídla. Silniční komunikace jsou standardní stavby, které vyvolávají poměrně jednoznačné, dobře známé a identifikovatelné negativní vlivy v území, kterým procházejí. Z hlediska dopravního je nejdůležitějším parametrem dostatečná kapacita a bezpečnost provozu i při uvažování vývoje dopravního zatížení. Stavba sama o sobě musí splňovat požadavky na svou dopravní funkci, současně však je její stavební řešení zaměřeno na minimalizaci vlivů na životní prostředí. Předprojektové přípravě předcházela četná jednání, byly provedeny průzkumy koridoru pro umístění trasy obchvatu. Do technického řešení jsou tak zapracovávány požadavky orgánů státní správy a samosprávy a trasa je optimalizována z hlediska minimalizace dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Stavba bude vybavena protihlukovými opatřeními, doprovodnou zelení, zvýší se migrační propustnost pro obojživelníky v místě křížení bezejmenné vodoteče. Způsob úrovněvého připojení účelových komunikací snižuje možnost kolizí. Technické řešení stavby snižuje negativní vlivy dopravního provozu v tomto úseku na veřejné zdraví. Řešení je v souladu s požadavky ochrany životního prostředí, v některých ohledech bude realizace záměru působit na své okolí pozitivně. Při posuzování záměru nebyly identifikovány závažné nedostatky v technickém řešení záměru, které by mohly být ve střetu s ochranou životního prostředí. Na základě předloženého technického řešení posuzovaného záměru lze konstatovat, že pro omezení nejvýznamnějších negativních vlivů souvisejících s předloženým záměrem jsou použita technická řešení odpovídající současným poznatkům.

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

Záměr byl předložen v jedné variantě, označované jako varianta „Aktivní“. Tato varianta představuje výstavbu a provoz přeložky I/19 jako obchvat zástavby Starého Pelhřimova a znamená odvedení tranzitní dopravy z bytové zástavby na novou komunikaci, ležící mimo zastavěné území. Tato varianta je pak porovnávána se stavem zachovávajícím území bez záměru – variantou „Nulovou“. Zprovozněním záměru dojde k výraznému snížení zátěže

obyvatelstva Starého Pelhřimova a současně realizace nepřinese významné negativní vlivy na životní prostředí v dotčeném území. Lze konstatovat, že varianta „Aktivní“ je z hlediska vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí příznivější, než varianta „Nulová“.

II.5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu níže uvedená vyjádření k dokumentaci o posouzení vlivů na životní prostředí. V následujícím textu jsou uvedeny výňatky textů z obdržených vyjádření (proložené). Kopie vyjádření k dokumentaci obdržené v zákonné lhůtě pro vyjádření jsou uvedeny jako přílohy posudku.

1. Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. KUJI 75838/2018 ze dne 10. 10. 2018
2. Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, č.j. KHSV/20047/2018/JI/HOK/Sme ze dne 26. 10. 2018
3. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Havlíčkův Brod, č.j. ČIŽP/46/2018/7562 ze dne 30. 10. 2018
4. Městský úřad Pelhřimov, odbor životního prostředí, č.j. OŽP/1839/2018-2 ze dne 31. 10. 2018
5. Společenství vlastníků jednotek Táborská 1870, předseda Ing. Vladimír Kohout, (+ zástupci SVJ a SBD domů Táborská 1871, 1808-1811,1791, 1789 – 1790, 1813, 1884 a 1812) ze dne 8. 11. 2018

1. Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. KUJI 75838/2018 ze dne 10. 10. 2018

Záměr vyžaduje před vydáním rozhodnutí dle zvláštních právních předpisů udělení souhlasu dle § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF k trvalému a k dočasnému odnětí zemědělské půdy ze ZPF. V případě, že jde o veřejnou technickou či dopravní infrastrukturu dle § 2h odst. 1 zákona č. 169/2018 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, podává přímo na KrÚ OŽPZ, který bude příslušný k vyřízení.

Jedná se o upozornění na zákonnou povinnost a vysvětlení dalšího postupu, bez komentáře.

Ve vyhodnocení předpokládaných důsledků odnětí zemědělské půdy ze ZPF v následně vedených řízeních je nutno podrobněji se věnovat zachování přístupu k hospodaření na pozemcích navazujících na obchvat, aby nedošlo k porušení § 4 odst. 1 písmene c) zákona o ochraně ZPF.

Součástí záměru jsou přeložky veřejně přístupných účelových komunikací, které zachovávají stávající stav napojení navazujících pozemků a cest západně od Starého Pelhřimova. Zemědělské pozemky ležící severovýchodně od Starého Pelhřimova jsou v současné době v dotčeném území obdělávány v ucelených lánech cca S-J směrů, které trasa obchvatu kolmo kříží a těleso obchvatu tak polností rozděljuje. Pro zachování způsobu obhospodařování na obchvatem rozdělených polích, bez nutnosti cca 1 km dlouhého závleku z východní strany polí ke křížení s I/19 západně od obce a zpět, je ve stanovisku uveden požadavek na zpracování návrhu oboustranného sjezdu z I/19 pro zemědělskou techniku na okolní zemědělské pozemky. Umístění se doporučuje ve východní části v úseku mezi cca 1,00 -1,25 km.

2. Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, č.j. KHSV/20047/2018/JI/HOK/Sme ze dne 26. 10. 2018

Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina nemá k předložené dokumentaci zásadní připomínky. Bez komentáře.

3. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Havlíčkův Brod, č.j.

ČIŽP/46/2018/7562 ze dne 30. 10. 2018

Stanovisko oddělení ochrany lesa: Vliv záměru na les není významný a lze jej považovat za akceptovatelný

Bez komentáře.

Stanovisko oddělení odpadového hospodářství: Bez připomínek.

Bez komentáře.

Stanovisko oddělení ochrany vod: Bez připomínek.

Bez komentáře.

Stanovisko oddělení ochrany přírody:

K realizaci záměru bude nutná výjimka ze zákazu škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje ZCHD.... Dle ustanovení § 8 odst. 1 zákona 114/1992 Sb. je ke kácení dřevin nezbytné povolení.

Ve vyjádření je rozebrána problematika ochrany přírody, je upozorněno na následující postupy v souladu se zákonnými povinnostmi, bez komentáře.

Stanovisko oddělení ochrany ovzduší: Bez připomínek.

Bez komentáře.

4. Městský úřad Pelhřimov, odbor životního prostředí, č.j. OŽP/1839/2018-2 ze dne 31. 10. 2018

Odbor životního prostředí Městského úřadu Pelhřimov nemá k předloženému záměru žádné připomínky.

Bez komentáře.

5. Vyjádření Společenství vlastníků jednotek Táborská 1870, podepsán předseda Ing. Vladimír Kohout, (+ zástupci SVJ a SBD domů Táborská 1871, 1808-1811, 1791, 1789 – 1790, 1813, 1884 a 1812) ze dne 8. 11. 2018

Dokumentace vychází z nesprávných údajů o intenzitě dopravy, údaje použité pro modelování budoucího stavu nejsou buď uvedeny vůbec, nebo jsou na různých místech dokumentace uváděny v různých hodnotách, takže závěry z nich učiněné jsou buďto nesprávné nebo zcela chybné.

S nepřehledností prezentace údajů o intenzitě dopravy a obtížném dohledání vstupních dat pro modelové výpočty lze souhlasit. Tento nedostatek neznamená, že by závěry z nich učiněné byly nesprávné nebo chybné.

Hluková studie ... používá nesprávné údaje o hlukové zátěži, když jako výchozí hodnoty uvažuje hodnoty intenzity dopravy v roce 2000 a tyto pak přepočítává na rok 2010. Tím dochází k ničím nezdůvodněnému použití zastaralých údajů pro další matematické modelování vlivu hluku na okolí. Přitom se nikde v hlukové studii neuvádí, z jakých důvodů nebyly použity aktuální hodnoty, navíc zadavatelem publikované a veřejně dostupné....

Uvedený výpočet pro rok 2000 a přepočet na rok 2010 je standardní výpočet potřebný k určení možnosti uplatnění hlukového limitu pro tzv. starou hlukovou zátěž, jak odpovídá požadavkům přílohy 3 NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V kapitole 6.3 hlukové studie jsou tyto hodnoty použity pouze pro tento výpočet, a to pouze pro úsek stávající trasy I/19 ve Starém Pelhřimově, nikoliv pro celou hlukovou studii. Uvedené výpočty s údaji za rok 2000 se netýkají objektů na ulici Táborská.

Důvodem výpočtu je skutečnost, že po realizaci obchvatu Starého Pelhřimova sice dojde k významnému snížení hlukové zátěže, ale u některých objektů blízko komunikace nelze vyloučit překračování základního hlukového limitu místní dopravou. Pro tyto objekty je výpočtem doložena možnost uplatnění staré hlukové zátěže.

Při prověřování vstupních dat konstatoval zpracovatel posudku značně konzervativní přístup zpracovatele - je pravděpodobné, že reálná situace u hlukově chráněných objektů bude významně lepší. Toto bude prověřeno aktualizací hlukové studie (požadavek uvedený v podmínkách stanoviska) a měření hlukové zátěže ve vybraných referenčních bodech (požadavek uvedený v podmínkách stanoviska).

Obdobná situace je u zahrnutí vlivu záměru „I/34 – západní obchvat Pelhřimova“. Hluková studie se nikde nezabývá právě synergickým efektem obou záměrů v jejich vzájemné souvislosti hluková studie záměru I/34 – západní obchvat Pelhřimova vycházela z tehdy aktuálních údajů Je třeba tyto údaje aktualizovat.

Jedná se o nepochopení prezentovaných výsledků. Zpracovatel hlukové studie neporovnával 2 rozdílné modely (hluková studie pro záměr a jiná hluková studie pro I/34), jak se zpracovatel vyjádření domnívá, ale provedl zcela nový výpočet, kdy hlukovou studii pro oba záměry modeloval „v celku“. Podkladem pro hlukové modelování byla studie dopravně inženýrských údajů, kde pro určení intenzit obou staveb (I/19 a I/34) byly zvoleny shodné postupy.

Modelový výpočet hlukového působení byl proveden ve variantách, pracoval se stejným způsobem získanými podkladovými daty, ve stejném predikovaném roce (2045). Právě tento způsob a zvolené výpočtové modely mohou pro různé scénáře postupu výstavby přeložek I/19 a I/34 vyhodnotit jejich synergický vliv. V hlukové studii je prezentovaná tabulka č.6 a také grafické přílohy, které dokladují vliv provozu obchvatu Starého Pelhřimova (I/19) na objekty na ulici Tábořská. Ve všech výpočtových bodech na objektech na ulici Tábořská je doložen po zprovoznění záměru pokles hlukové zátěže. Výsledek odpovídá očekávání, protože realizací obchvatu Starého Pelhřimova dojde k oddálení dopravy a jejich hlukových projevů od objektů na ulici Tábořská.

Hluková studie neobsahuje konkrétní číselné údaje, které byly do uvedených programů modelování zadány, takže nelze ověřit, zda uvedené výstupy odpovídají zadaným hodnotám.

V hlukové studii skutečně konkrétní vstupní údaje uvedeny nejsou, je zde ale uveden odkaz na podkladové zdroje (dopravně inženýrské podklady). Je chybou, že zpracovatelem nebylo zdůrazněno, že uvedená studie je přílohou dokumentace, a tedy je čtenářům dostupná.

Hluková studie tak, jak je předložena, ani nemůže provádět srovnání vzájemného působení projednávaného záměru se záměrem „Přeložka silnice I/34 – západní obchvat Pelhřimova“, protože jako výpočtový rok je zvolen rok 2045, kdežto v hlukové studii Přeložky silnice I/34 je jako výpočtový rok uveden rok 2040. Jsou tedy srovnány nesrovnatelné údaje, což je zásadní logická chyba v metodologii odporující základním principům zpracování a porovnání dat.

Pokud by zpracovatel postupoval tak, jak je v připomínce naznačeno, skutečně by se dopustil metodologické chyby. Zpracovatel neporovnával 2 rozdílné modely, jak se zpracovatel vyjádření domnívá, ale provedl zcela nový výpočet, kdy hlukovou studii pro oba záměry modeloval „v celku“. Podkladem pro hlukové modelování byla studie dopravně inženýrských údajů, kde pro určení intenzit obou staveb (I/19 a I/34) byly zvoleny shodné postupy.

Modelový výpočet hlukového působení/spolupůsobení přeložek I/19 a I/34 byl proveden ve variantách se stejným způsobem získanými daty, ve stejném predikovaném roce (2045). K naznačené chybě nedošlo.

Příloha č. 3 – intenzita dopravy pracuje s údaji z celostátního sčítání dopravy z roku 2016, byť nesprávnými, které dále upravuje koeficienty, hluková studie pracuje s údaji z roku 2000. Tento postup se jeví jako účelový, jehož cílem může být manipulace s daty takovým způsobem, aby bylo dosaženo předem daného výsledku, tedy splnění norem hlukové zátěže.

Uvedený výpočet pro rok 2000 byl proveden za účelem ověření možnosti uplatnění hlukového limitu pro tzv. starou hlukovou zátěž, jak odpovídá požadavkům přílohy 3 NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V kapitole 6.3 hlukové studie jsou tyto hodnoty použity pouze pro tento výpočet, a to pouze pro úsek stávající trasy I/19 ve Starém Pelhřimově, nikoliv pro celou hlukovou studii.

Nejedná se o naznačené účelové manipulace, výpočet se nijak netýká objektů na ulici Tábořská. .. dokumentace je vnitřně rozporná a její akceptace bez dalšího by způsobila nezákonnost závazného stanoviska správního orgánu pro nepřezkoumatelnost ..., postupné řazení chyb má

za následek hrubé zkreslení zpracovávaných dat, jejichž vypovídací schopnost je pak nulová, protože nemá žádnou návaznost na budoucí skutečný stav..

Uvedené tvrzení vychází z dezinterpretace předkládaných výsledků. Lze souhlasit s určitou nepřehledností předkládaných textů, v žádném případě nebyly zpracovatelem posudku shledány snahy o účelovost, či hrubé zkreslení zpracovávaných dat. V hlukové studii je prezentovaná tabulka č.6 a také grafické přílohy, které dokladují vliv provozu obchvatu Starého Pelhřimova (I/19) na objekty na ulici Táborská. Ve všech výpočtových bodech na objektech na ulici Táborská je doložen po zprovoznění záměru pokles hlukové zátěže. Výsledek odpovídá očekávání, protože realizací obchvatu Starého Pelhřimova dojde ke vzdálení dopravy i jejich hlukových projevů od objektů na ulici Táborská. Tento závěr je platný při jakékoli dopravní zátěži na I/19.

Lze konstatovat, že s očekávanou postupně rostoucí dopravní zátěží na I/19 bude kladný vliv realizace obchvatu I/19 s postupujícím časem stále výraznější. Toto platí jak pro obyvatele Starého Pelhřimova, tak i méně významně obyvatele bytových domů na ulici Táborská.

Intenzita dopravy (Příloha č. 3 Dokumentace):

Příloha č. 3 pracuje s údaji, které sice deklaruje jako údaje z celostátního sčítání dopravy z roku 2016, ale použité číselné údaje neodpovídají veřejně dostupným údajům zveřejněných samotným navrhovatelem záměru. V důsledku toho je předložená aktualizace dopravně inženýrských údajů nevěrohodná, což činí nevěrohodnou i celou dokumentaci jako takovou.

Tvrzení je pravdivé částečně. Hodnoty intenzit dopravy vycházejí z dopravního modelu, který byl kalibrován na výsledky posledního aktuálního Celostátního sčítání dopravy 2016 (dále jen „CSD 2016“). Autoři modelových studií v tomto případě nepracovali přímo s daty ze CSD 2016, jak autor připomínky naznačuje, ale silniční síť rozdělili na kratší úseky, pro které domodelovali dopravní intenzity pro jednotlivé roky a stavy silniční sítě v území. Je zřejmé, že údaje o dopravních intenzitách na krátkých úsecích se nemusí zcela shodovat, a jak je v připomínce upozorněno, ani se přesně neshodují, s daty na mnohem delších úsecích prezentovaných dle CSD 2016.

... po otevření přílohy č.3 .pdf se v záložce zobrazí její název „Přerov“! ...může to znamenat, že údaje obsažené v tabulkách jsou okopírovány z jiné studie...

Jedná se o pozůstatek názvu přenesený programem word z jiného dokumentu, který byl použit jako šablona. Bylo ověřeno, že data ve studii se vztahují k záměru a obchvatu Pelhřimova přeložkou I/34. Skrytý název „Přerov“ nemá nic společného s neaktuálností, nebo věrohodností dokumentu.

... dokumentace nesplňuje požadavky na její zpracování uvedené v závěru zjišťovacího řízení ... vychází z nesprávných/zastaralých údajů..

Bylo ověřeno, že dokumentace včetně příloh požadavky závěru zjišťovacího řízení splňuje, zde zejména je podrobně nad obvyklý rámec provedeno vyhodnocení vlivů záměru v synergii a kumulaci se záměrem obchvatu Pelhřimova (přeložka I/34), dopravní informace vychází z aktuálních údajů.

... záměr neobsahuje úplné objektivní informace, potřebné pro rozhodování ...

Jak bylo uvedeno výše a jak vyplývá z celého textu posudku, s tímto tvrzením se zpracovatel posudku neztotožnil. Dokumentace včetně příloh obsahuje dostatečné a objektivní informace o záměru a jeho vlivech pro další rozhodování.

Dne 23. 11. 2018, tj. po uplynutí zákonné lhůty pro vyjádření, obdržel příslušný úřad vyjádření Povodí Vltavy, s.p. ze dne 20. 11. 2018, zn. 62118/2018-240. V tomto vyjádření je uvedeno, že Povodí Vltavy, s. p. souhlasí s předloženým Posouzením vlivů na životní prostředí záměru I/19 Starý Pelhřimov – obchvat s připomínkami:

Dle kapitoly D.1.4 není zatím určeno technické a stavební řešení odvodnění nové komunikace. Požadujeme předložit všechny stupně projektové dokumentace, kde bude řešen způsob ovlivnění vodoteče (západní část obchvatu) a návaznost na záměr I/34. Řešení musí zohlednit umístění záměru v ochranném pásmu strategického vodního zdroje VN Švihov na Želivce.

Požadavek na projednání řešení odvodnění nové komunikace se správcem povodí byl do podmínek tohoto závazného stanoviska zahrnut.

Do kapitoly C.2.2 Povrchová voda zdůraznit, že záměr se nachází v ochranném pásmu strategického vodního zdroje VN Švihov na Želivce. Záměrem nesmí být dotčen (poškozen) její ekologický potenciál.

Lokalizace záměru v ochranném pásmu 3. stupně VN Švihov je v dokumentaci uvedena (kapitoly C.2.2., D.I.4).

II.6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Město Pelhřimov, Masarykovo nám. 1, 39301 Pelhřimov

Náklady na zpracování posudku ve smyslu § 18 odst. 3 zákona o EIA byly oznamovatelem uhrazeny na bankovní účet Kraje Vysočina dne 4. 4. 2019.

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

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

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

Krajský úřad zveřejňuje toto závazné stanovisko spolu s posudkem a zápisem z veřejného projednání v souladu s ust. § 16 odst. 1 písm. f), g) a h) zákona o EIA v Informačním systému EIA na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_VYS858.

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

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

V příloze zasíláme zápis z veřejného projednání.

Poučení:

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

Mgr. Michal Fryš
úředník odboru životního prostředí a zemědělství

Rozdělovník

Dotčené územní samosprávné celky:

1. Kraj Vysočina zastoupený odborem životního prostředí a zemědělství krajského úřadu - zde
Datovou schránkou
2. Město Pelhřimov, 393 01 PELHŘIMOV

Dotčené orgány:

3. Krajský úřad Kraje Vysočina – zde
Datovou schránkou
4. Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, Tolstého 15, 586 01
JIHLAVA
5. Městský úřad Pelhřimov, odbor životního prostředí, Masarykovo nám. 1, 393 01
PELHŘIMOV
6. Česká inspekce životního prostředí, OI Havl. Brod, Bělohradská 3304, 580 01
HAVLÍČKUV BROD

Oznamovatel:

Datovou schránkou

7. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 PRAHA 4

Zpracovatel dokumentace:

Datovou schránkou

8. HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, Kabátníkova 216/5, 602 00 BRNO

Datovou schránkou

Zpracovatel posudku:

9. Amec Foster Wheeler s.r.o., Ing. Stanislav Postbiegl, Křenová 184/58, Trnitá 602 00 BRNO

Na vědomí:

Datovou schránkou

10. Městský úřad Pelhřimov, odbor výstavby, Masarykovo nám. 1, 393 01 PELHŘIMOV
11. Povodí Vltavy, s.p., závod Dolní Vltava, Grafická 36, 150 21 PRAHA