



KUCBX00RW7HX

K R A J S K Ý Ú Ř A D

J I H O Č E S K Ý K R A J

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ZEMĚDĚLSTVÍ A LESNICTVÍ

Č.j.: KUJCK 7896/2019
Sp.zn.: OZZL 151399/2018/jikor

datum: 29. 1. 2019

vyřizuje: Ing. Jitka Kořínková

telefon: 386 720 611

**ROZHODNUTÍ
DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU**

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný správní orgán podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a podle ust. § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), na základě oznámení, podaného příspěvkovou organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4 - Nusle, IČO 659 93 390 (dále též „oznamovatel“), vyjádření dotčených správních orgánů a kritérií pro zjišťovací řízení uvedených v příloze č. 2 k zákonu,

rozhodl

podle ust. § 7 odst. 6 zákona, že záměr „**I/23 Kardašova Řečice – obchvat**“ nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

Identifikační údaje**1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 k zákonu: I/23 Kardašova Řečice – obchvat**

Záměr naplňuje bod 49 „*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).*“ (tzn. (a) 2 km, (b) 1 000 voz/24 hod) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Délka obchvatu bude 4 260 m. Návrhová kategorie bude S 9,5/80. Součástí stavby bude 5 mostních objektů.

3. Umístění záměru:

Kraj: Jihočeský
Obec: Kardašova Řečice, Pluhův Žďár
Katastrální území: Kardašova Řečice, Plasná

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem stavby je návrh jižního obchvatu města Kardašova Řečice. Silnice I/23 je důležitou spojnicí Jindřichova Hradce s dálnicí D3, na niž se napojuje v úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Soběslaví, a slouží jako přivaděč na tuto dálnici. Na dálnici D3 je silnice I/23 napojena mimoúrovňovou křižovatkou. Silnice I/23 dále pokračuje ještě cca 1 km směrem k silnici I/3 (v budoucnu II/603), na niž se napojuje úrovnovou průsečnou křižovatkou, do níž je vstřičně napojena také silnice II/159. Stavba obchvatu se přibližuje ke stávajícímu zemědělskému areálu firmy EUROFARMS AGRO-B s.r.o. s chovem masného skotu (dle údajů na stránkách společnosti 670 ks masného skotu) a s umístěnou bioplynovou stanicí (instalovaný elektrický výkon 998 kW,

instalovaný tepelný výkon 1 064 kW) a rostlinnou výrobou. Stavba respektuje uvedený zemědělský areál a železniční trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava. Z hlediska kumulativních vlivů lze předpokládat zejména kumulaci stávající dopravy a dopravy nově do území přivedené. Míra této kumulace byla vyhodnocena v hlukové studii, která je součástí oznámení. V dotčeném území nejsou v současné době projednávány jiné záměry s významným vlivem na životní prostředí.

5. Stručný popis technického a technologického řešení:

Trasa navržené přeložky silnice I/23 začíná v přímém úseku ze stávající silnice I/23 asi 0,5 km severozápadně od okraje nejbližší zástavby města Kardašova Řečice, resp. čerpací stanice pohonných hmot. Konec stavby je rovněž v přímém lesním úseku stávající silnice, zhruba 2 km za městem Kardašova Řečice. Začátek staničení obchvatu je v km 8,92, konec v km 13,18. Staničení bylo převzato z předchozí vyhledávací studie. Oproti vyhledávací studii, kde byla rozhraní jednotlivých dílčích staveb určena v km 9,0, resp. 13,0, bylo nyní toto rozhraní mírně upraveno s ohledem na vhodnost napojení na stávající silnici v přímých úsecích nového obchvatu. Délka předmětného obchvatu silnice I/23 Kardašova Řečice činí 4 260 m. Trasa obchvatu silnice I/23 je řešena v kategorii S 9,5/80. Tato kategorie představuje následující příčné uspořádání pozemní komunikace: jízdní pruhy 2 x 3,50 m, vodící proužky 2 x 0,25 m, zpevněná část krajnice 2 x 0,50 m, nezpevněná část krajnice započítaná do volné šířky PK: 2 x 0,50 m. Návrhová rychlost komunikace je 80 km/h, směrodatná rychlost 90 km/h, na níž jsou navrženy předepsané návrhové prvky předmětné komunikace, tj. poloměry a příčný sklon směrových oblouků, délky rozhledů pro zastavení a předjíždění a poloměry výškových oblouků. V době zpracování oznámení na podkladech Technické studie, kterou zpracovala firma BLAHOPROJEKT, s. r. o. v 06/2015, aktualizace v 06/2018 a konečná verze v 08/2018, došlo k vydání nové normy ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ (účinnost od 1. 10. 2018). Z toho důvodu bude při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace návrh upraven na parametry dle nové ČSN. Předpokládá se, že po dokončení stavby obchvatu bude stávající silnice převedena do majetku města jako místní komunikace.

Trasa pro obchvat silnice I/23 je po opuštění stávající silnice I/23 v územním plánu vedena jižně pod zástavbou Kardašovy Řečice, v koridoru mezi okrajem obytné zástavby a zemědělským výrobním areálem, přičemž zde částečně prochází mj. přes stávající zahrady. Po překonání říčky Řečice se trasa těsně kolem několika rodinných domků stáčí na východ a poté již v téměř zcela přímém směru vede až do místa, kde má být předmětná část stavby ukončena, předtím však ještě mimoúrovňově překonává železniční trať. Výškové řešení trasy silnice I/23 je limitováno potřebou napojení na stávající silnici na začátku i na konci stavby, potřebou dostatečného výškového překonání říčky Řečice, železniční trati i souvisejících komunikací. Proto je návrh podélného profilu silnice I/23 veden vesměs v násypu, pouze v krátkém úseku kolem km cca 11,0 je trasa vedena v zářezu.

V trase předmětného obchvatu silnice I/23 jsou navrženy následující mostní objekty:

SO 201 Most přes silnici III/13525 a říčku Řečici v km 10,665 - jedná se o čtyřpolový most, který technická studie navrhuje realizovat jako železobetonový monolitický trám. Délka mostu je 103,20 m, šířka mostu 12,50 m. Mostní objekt bude mít průchozí šířku cca 83 m a průchozí výšku cca 4 -5 m.

SO 202 Most přes železniční trať a sil. III/02310 v km 12,288 - jedná se o čtyřpolový most, který je navržen jako železobetonový monolitický trám. Mostní objekt bude mít průchozí šířku cca 37 m a průchozí výšku cca 7,5 m.

SO 203 Rámový propustek v km 12,630 přes bezejmenný vodní tok - v km cca 12,170 staničení přeložky silnice I/23 křížuje stávající silnici I/23 bezejmenná vodoteč, spojující rybníky Ochoz u Mnichu a Velký Řečický rybník. V rámci stavby obchvatu předpokládá technická studie nutnost provedení přeložky uvedené vodoteče vzhledem k jejímu velmi šikmému vedení pod tělesem budoucí komunikace. Vodoteč by byla zaústěna kolmo pod těleso obchvatu silnice I/23 a poté by její koryto bylo vedeno v souběhu s tělesem nové komunikace až do místa napojení na stávající koryto. Předpokladem provedení vodoteče pod novou komunikací je zřízení dostatečně velkého rámového propustku, který kromě bezpečného provedení vody, umožní také migraci drobných živočichů. Velikost propustku bude upřesněna v rámci dalšího stupně projektové dokumentace. Navržen je propustek o průchozí šířce 2 m a průchozí výšce 1,5 m. Tento návrh nedosahuje velikosti požadované Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR.

SO 204 Most přes silnici III/02310 v km 12,863 - jedná se deskový monolitický most o jednom poli z předpjatého betonu s minimální průchozí šířkou na dolní základně 25 m a minimální průchozí výškou 5 m. Převáděná silnice v podmostí nebude procházet na násypu, ale co nejvíce v úrovni terénu bez hlubokých a širokých příkopů.

SO 205 Most přes silnici III/02310 v km 0,74130 - jedná se o železobetonový rámový most pro pěší a cyklisty v místě křížení se stávající místní komunikací – ul. Pod Hradem. Délka mostu je 11,40 m, světlá šířka mostu je 4,0 m a průchozí výška min. 2,50 m. Šířka komunikace pod mostem bude upravena na 3,0 m a bude osazena do obrub.

Jižní obchvat bude vyžadovat realizaci opatření z hlediska ochrany před hlukem z dopravy u zástavby k záměru neblíže situované. Na základě zpracované hlukové studie (Ing. Baštyřová, 06/2018), v úrovni znalostí o stavbě v rozsahu Technické studie, je navrženo 5 protihlukových stěn cca od km 10,2 do km 10,8 (C1 vlevo o výšce 2,8 – 4,5 m, délky 412 m v km 10,2 - 10,612; C2 vpravo o výšce 2,5 m, délce 120 m v km 10,610 - 10,730; C3

vpravo o výšce 2,5 m a délce 82 m v km 10,728 - 10,810; C4 vpravo o výšce 2,8 - 3,5 m, délce 132 m v km 10,480 - 10,612; C5 vlevo o výšce 2,5 m, délce 120 m v km 10,610 - 10,730).

V dalším stupni projektové dokumentace bude, na základě podrobného projekčního řešení stavby, aktualizována podrobná akustická studie, která bude vyhodnocovat hluk z dopravy celé stavby, tj. obchvatu i souvisejících staveb, a zohlední změny v dopravě na stávajících komunikacích města Kardašova Řečice a prověří závěry dosavadní hlukové studie a navržená protihluková opatření. Parametry protihlukových stěn se tedy mohou měnit. Zároveň bude ponechána možnost (rozšíření krajnice) pro případ nutnosti výstavby protihlukových stěn cca od km cca 9,6 podle aktuálního vývoje výstavby bytových a rodinných domů v určených plochách tak, aby byl splněn hygienický limit.

6. Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČO: 659 93 390

Sídlo oznamovatele: Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4 – Nusle

7. Zpracovatel oznámení: Ing. Jarmila Paciorková, JP EPROJ s.r.o., U Statku 301/1, 736 01 Havířov, autorizovaná osoba podle § 19 zákona

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:

Výstavbou ani provozem záměru nedojde k významnému zásahu do životního prostředí, ani nedojde k ohrožení zdraví obyvatel. Největší vlivy záměru lze předpokládat v období výstavby v oblasti ochrany ovzduší a hluku, tyto jsou však za předpokladu dodržování právních předpisů a schváleného stavebního projektu málo významné. Další významnější vlivy lze očekávat v oblasti hluku spojeného s provozem záměru. Pro minimalizaci dopadů hluku spojeného s provozem záměru budou postaveny protihlukové stěny a v rámci navazujících řízení bude na základě podrobného projekčního řešení stavby aktualizována podrobná akustická studie, která bude vyhodnocovat hluk z dopravy celé stavby, tj. obchvatu i souvisejících staveb, a zohlední změny v dopravě na stávajících komunikacích města Kardašova Řečice a prověří závěry dosavadní hlukové studie a navržená protihluková opatření a doloží, že po realizaci stavby obchvatu v žádném chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb nebudou překročeny hygienické limity hluku v denní a v noční době. V případě potřeby budou navržena další protihluková opatření tak, aby byly splněny požadavky vyplývající z § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Celkový přehled všech vlivů a zhodnocení jejich významnosti viz dále bod I., II. a III. odůvodnění rozhodnutí. Z hlediska současné úrovně zatížení území lze, s ohledem na charakter záměru, považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný. Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z hlediska akceptovatelnosti a únosnosti území. Z hlediska tohoto nebyl nalezen natolik závažný faktor, který by bránil realizaci předloženého záměru při předpokladu plnění všech relevantních povinností daných platnou legislativou. V oznámení záměru jsou konkretizovány všechny charakteristiky a ukazatele vlivů záměru na životní prostředí požadované v příloze č. 3 k zákonu. Předložené oznámení je zpracováno na úrovni stávajících podkladů, zejména projektové dokumentace záměru, legislativních předpisů a rešerše základních složek životního prostředí. Na základě vyhodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu, oznámení záměru a vyjádření k němu uplatněných, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemá významný negativní vliv na životní prostředí a nepodléhá posuzování podle zákona.

I. Charakteristika záměru

1. Předmětem záměru je výstavba obchvatu města Kardašova Řečice o délce 4 260 m a návrhové kategorii S 9,5/80. Silnice I/23 je důležitou spojnicí Jindřichova Hradce s dálnicí D3.
2. Záměry, které jsou v předmětné lokalitě již realizovány, tvoří stávající charakteristiku území vyhodnocenou v oznámení. V současné době nejsou známy záměry podobného charakteru, které by měly být uskutečněny v dotčeném území a mohly by působit synergicky na jednotlivé složky životního prostředí či veřejné zdraví.
3. Realizací posuzovaného záměru dojde k dočasnému i trvalému záboru pozemků náležících do zemědělského půdního fondu (ZPF). Celková plocha záboru potřebného pro stavbu obchvatu Kardašovy Řečice je celkem cca 229 000 m² (trvalý zábor), z čehož naprostou většinu (cca 190 000 m²) tvoří plochy ZPF. Dotčeny budou zejména půdy III. třídy ochrany (52 % záboru) a V. třídy ochrany (15 % záboru), pouze na začátku trasy obchvatu bude lokálně dotčena půda zařazená do I. třídy ochrany (13 %) a na konci stavby dva krátké úseky do půdy II. třídy ochrany (18 %). Půdy IV. třídy ochrany budou dotčeny jen omezeně (2 %). Ostatní dotčené pozemky jsou tvořeny ostatními plochami (zejména ostatními komunikacemi), v menší míře pak pozemky určenými k plnění funkce lesa PUPFL (8 700 m²) a vodními plochami. Zemědělská půda bude ze zemědělského půdního fondu odňata v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně půdního fondu, v platném znění. V souladu s uvedeným zákonem bude nakládáno

i se skrytými zeminami. Při záboru PUPFL bude postupováno v souladu s požadavky zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon). Obchvat je v souladu s územním plánem města Kardašova Řečice a je zde veden jako veřejně prospěšná stavba. Při procesu schvalování územního plánu se ukázal zábor ZPF nutný pro realizaci obchvatu jako akceptovatelný. Záměrem nebude ovlivněna biologická rozmanitost. Během výstavby bude spotřeba vody zanedbatelná vzhledem k tomu, že většina materiálů náročnějších na spotřebu vody (betonové směsi) bude dovážena dle potřeby hotová. Případná potřeba vody přímo na stavbě (např. pro zkrápění komunikací v době nepříznivých klimatických podmínek) bude zajišťována v rámci zabezpečení dodávky prací dodavatelem stavebních prací. Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Provoz záměru nebude mít žádné nároky na technologickou vodu. Realizace záměru neklade nárok na vznik nových zdrojů vody.

4. Všechny odpady vznikající v rámci realizace a provozu záměru budou rozlišeny v souladu s kategorizací a katalogem odpadů ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“). Odpady budou předávány osobám oprávněným k nakládání s odpady ve smyslu zákona o odpadech. Charakter a množství produkovaných odpadů a způsob nakládání s těmito odpady je srovnatelný s obdobnými provozovanými záměry.
5. V období výstavby lze za rozhodující zdroj znečišťující ovzduší považovat zemní práce. Do ovzduší při nich budou emitovány především prachové částice. Významný podíl na celkové prašnosti pak bude mít resuspenze prachových částic způsobená opětovným zvěřením již jednou usazené látky. Dalšími zdroji znečišťujícími ovzduší budou pojezdy obslužné dopravy po komunikacích (liniové zdroje) a pohyb mechanizace na staveništi (plošný zdroj). V době realizace stavby budou dodržována ochranná opatření pro minimalizaci prašnosti a emisí ostatních znečišťujících látek. Při nepříznivých meteorologických podmínkách (např. déletrvající sucho, větrné počasí) bude pravidelným skrácením omezován vznik sekundární prašnosti. Znečištění ovzduší při stavební činnosti a demolici bude minimalizováno vhodnými technickými opatřeními v plánu organizace výstavby, např. používáním stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu, kropením prašných povrchů během stavby, realizací stavebních prací v co nejkratším termínu, snížením přejezdů stavebních mechanismů, racionalizací stavebních postupů atd. Předcházení vlivům z výstavby a omezení těchto vlivů je u těchto typů staveb dosažitelné organizací práce. Je důležité konstatovat, že výstavba záměru představuje pouze dočasný zdroj znečišťující ovzduší, který lze rozsahem označit za lokální a z hlediska jeho vlivu na životní prostředí za akceptovatelný. Z výsledků rozptylové studie, která byla součástí oznámení, vyplývá, že imisní příspěvek navýšené automobilové dopravy v aktivní i nulové (tj. porovnání hodnot změn imisních příspěvků automobilové dopravy bez i s realizací obchvatu Kardašova Řečice) variantě nezpůsobí překročení platných imisních limitů pro roční průměry i krátkodobá maxima všech hodnocených emitovaných škodlivin. Z porovnání nulové a aktivní varianty vyplývá, že realizace obchvatu se pozitivně projeví poklesem hodnot imisních příspěvků zejména na stávajícím průtahu městem. Naopak u obytné zástavby blíže k obchvatu dojde k navýšení imisních příspěvků v důsledku odklonění dopravy i v důsledku předpokládaného navýšení intenzit dopravy oproti současnosti. Tímto navýšením imisních příspěvků v blízkosti obchvatu nedojde rozhodně k překročení platných imisních limitů pro roční průměry i krátkodobá maxima všech hodnocených emitovaných škodlivin. Celkově z hlediska vlivů na ovzduší lze stavbu obchvatu označit za pozitivní, spojenou s příznivým vlivem v podobě poklesu imisních příspěvků ve středu města. Rozsah vlivu realizace posuzovaného záměru na ovzduší a klima lze hodnotit jako malý.

V době výstavby mohou být očekávány odpadní vody pouze typu odpadních vod ze sociálního zařízení stavenišť, které bude řešeno dodavatelem stavby stejným způsobem jako u obdobných staveb s uplatněním mobilních zařízení. Množství odpadních vod bude dáno počtem pracovníků.

Znečištěné dešťové vody ze silničního tělesa budou zachyceny v otevřených silničních příkopech nebo kanalizací a odváděny do vodních toků, které silnice I/23 bude křížit. Recipienty dešťových vod tvoří v zájmovém území především potok Řečice a bezejmenný vodní tok v km 12,6. Z kontaminantů dešťových vod jsou nejdůležitější chloridy z posypových solí a ropné látky z úkapů vozidel. Chloridy se vyskytují prakticky jen v zimním období, ropné látky z úkapů po celý rok. Konkrétní projekt odvodnění komunikace bude zpracován v dalších stupních přípravy stavby a musí zaručovat, že odpadní vody vypouštěné do vodotečí budou splňovat příslušné hodnoty přípustného znečištění (zejména obsahu NEL, chloridů, NL). Kanalizace nebo silniční příkopy budou vyústěny do vodotečí přes dešťovou usazovací nádrž nebo retenční zdrž. Tím se výrazně omezí pravděpodobnost ekologických škod zejména v důsledku dopravních nehod (úniky ropných látek) a zabrání se problémům na vodotečích při zvýšeném průtoku za přívalových dešťů. Zájmové území záměru se nenachází v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) a ani nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje. V zájmové oblasti jsou většinou obyvatelé a průmyslové objekty napojeny na obecní vodovod. Obyvatelé využívají stávajících, převážně kopaných studní především jako zdroje užitkové a závlivkové vody, 16 studní slouží jako zdroj pitné vody. Z hydrogeologického průzkumu vyplývá, že negativní vliv projektované trasy silnice na režim podzemních vod se může potenciálně projevit v oblastech, kde bude těleso silnice hloubeno pod současnou úroveň

terénu, tj. v zářezích. K ovlivnění kvality podzemní vody pak může dojít v místech průchodu silnice infiltračním územím jímacích objektů, krátkodobě v průběhu výstavby, dlouhodobě opět v místech zářezů a místech soustředění splachových vod z komunikace. Ve studnách v ulici Na Štěpnici, v ulici Pod Hradem a Palackého ulici bude měřena hladina podzemní vody a u studní využívaných jako zdroje pitné vody bude ověřena kvalita podzemní vody. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že posuzovaný záměr bude z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody přijatelný.

Průběh výstavby na záměru bude představovat časově omezené a občasně zvýšení hladiny hluku a vibrací v okolí staveniště v důsledku použití stavební mechanizace a dopravních prostředků. Z předložené hlukové studie vyplývá, že bez zprovoznění obchvatu by v budoucnu došlo v okolí stávající komunikace ve středu města ve venkovních prostorech budov a ve venkovních prostorech ke zvýšení hodnot akustického tlaku hluku nad hodnoty staré hlukové zátěže vymezené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, t. j. 70 dB pro den a 60 dB pro noc.

Po zprovoznění obchvatu dojde v centru města ke zklidnění hlukové zátěže. Z porovnání roku 2018 a 2034, při realizaci obchvatu dojde podél stávající I/23 při průchodu městem ke snížení o 5,8 až 6,9 dB ve dne a v noci dojde ke snížení o 7,6 až 9,0 dB. Při porovnání limitních hodnot s uplatněním staré zátěže budou tyto hodnoty při realizaci obchvatu v roce 2024 i 2034 dodrženy pro den i pro noc. Hodnoty pod limit bez uplatnění režimu staré hlukové zátěže (t. j. 60 dB pro den a 50 dB pro noc) neklesnou. Pro obchvat jsou navržena protihluková opatření, která v úseku km 10,2 až 10,8 zabezpečí dodržení hygienických limitů (t. j. 60 dB pro den a 50 dB pro noc). U obytného objektu stojícího v blízkosti silnice II/147 a křižovatky se silnicí II/147 není možné umístit protihlukové clony z důvodu bezpečnosti provozu (rozhledové trojúhelníky). Součástí následných řízení (v projektové dokumentaci pro územní řízení), bude na základě podrobného projekčního řešení stavby aktualizována podrobná akustická studie, která prověří závěry dosavadní hlukové studie a navržená protihluková opatření a doloží, že po realizaci stavby obchvatu v žádném chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb nebudou překročeny hygienické limity hluku v denní a noční době (t. j. 60 dB pro den a 50 dB pro noc).

6. Bezpečnostní rizika v období výstavby jsou běžná rizika, která se vyskytují u silničních staveb obdobného rozsahu. V rámci stavby lze předpokládat pouze úniky ropných látek z dopravních a mechanizačních prostředků. Případné úniky ropných látek je nutno okamžitě eliminovat využitím sorpčních prostředků, případně zajistit sanaci horninového prostředí postižené lokality. Postižená lokalita musí být v co nejkratším časovém horizontu sanována. Mechanizace bude udržována v dobrém technickém stavu. Rizika v období provozu jsou dána běžným rizikem vyplývajícím z dopravního provozu. Patří sem zejména možnost vzniku dopravních havárií s následným únikem látek ohrožujících povrchové a podzemní vody a půdu. Minimalizace možnosti vzniku dopravních havárií je dána stavebními a dopravními parametry navrhované komunikace, která v návaznosti na provedení mimoúrovňového křížení připojených komunikací obecně zmenšuje riziko vzniku dopravních havárií.

7. V důsledku provozu záměru se nepředpokládá zvýšení zdravotních rizik pro obyvatelstvo. Předmětem hodnocení zdravotních rizik na obyvatelstvo bývá vždy změna kvality ovzduší způsobená záměrem a hluk. Během výstavby lze očekávat zvýšení hlučnosti a prašnosti ze stavebních mechanismů a z nezbytné dopravy materiálů na a ze staveniště. Tyto negativní vlivy nelze vyloučit, lze je pouze do určité míry minimalizovat zařazením příslušných opatření do Zásad organizace výstavby a jejich dodržování při realizaci stavby. Stavební práce významněji neovlivní zdraví obyvatelstva. Silnice I/23 je vedena v současnosti zástavbou města. Nově navrhovaná trasa silnice I/23 zabezpečí vedení trasy jižně od města. Tím, že bude realizována nová trasa, budou současně zabezpečena opatření zamezující vlivu na nejbližší situovanou zástavbu (kvalita povrchu silnice, optimální šířkové a výškové parametry silnice, dopravní napojení stávajících komunikací, protihluková opatření, výsadba zeleně pro zabezpečení začlenění trasy do území s významnou hygienickou funkcí). Navržené řešení zabezpečí zvýšení kvality dopravy, komfort jízdy, ale pro obyvatele zejména zabezpečí odstranění rizika značné nehodovosti při průjezdu městem v současnosti. Zvýšení kvality dopravy bude souviset i s poklesem hlukového zatížení a s poklesem imisního působení převáděné dopravy.

Rozptylová a hluková studie, které byly součástí oznámení, prokazují, že navrhované řešení bude příznivě ovlivňovat emisní a akustický stav ve městě a současně nezpůsobí významný negativní dopad na nejbližší zástavbu nacházející se v prostoru jižní části města (protihluková opatření). Kvalita životního prostředí na stávajícím průtahu silnice I/23 městem Kardašova Řečice je značně snížena vlivem dopravního zatížení. Projevuje se to zejména zhoršenou akustickou situací. Významná je produkce emisí z dopravy při průtahu městem. Navržený obchvat situaci v centru města výrazně zlepší. Realizována budou opatření, aby stavba nezpůsobila negativní dopad na území, jímž bude obchvat veden. Jak vyplývá ze závěrů rozptylové studie, jsou imisní příspěvky záměru velmi nízké a nemohou mít hodnotitelný vliv na veřejné zdraví po realizaci stavby.

Z předložené hlukové studie vyplývá, že v současnosti se ve všech referenčních bodech zvolených na území města v intravilánu v blízkosti hlavní komunikace hladina akustického tlaku v noční i v denní době

pohybuje v režimu staré hlukové zátěže. Bez zprovoznění obchvatu by v dalších letech došlo ke zvýšení hodnot akustického tlaku hluku i nad hodnoty staré hlukové zátěže ve venkovních prostorech budov a ve venkovních prostorech, tj. hodnoty vymezené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů pro starou hlukovou zátěž. Po zprovoznění obchvatu dojde v centru města ke zklidnění hlukové zátěže. Z porovnání roku 2018 a 2034, při realizaci obchvatu dojde podél stávající I/23 při průchodu městem ke snížení o 5,8 až 6,9 dB ve dne a v noci dojde ke snížení o 7,6 až 9,0 dB. Při porovnání limitních hodnot s uplatněním staré zátěže budou tyto hodnoty při realizaci obchvatu v roce 2024 i 2034 dodrženy pro den i pro noc. Hodnoty pod limit bez uplatnění režimu staré hlukové zátěže (t. j. 60 dB pro den a 50 dB pro noc) neklesnou. Pro obchvat jsou navržena protihluková opatření, která v úseku km 10,2 až 10,8 zabezpečí dodržení hygienických limitů. U obytného objektu stojícího v blízkosti silnice II/147 a křižovatky se silnicí II/147 není možné umístit protihlukové clony z důvodu bezpečnosti provozu (rozhledové trojúhelníky). V těchto případech, kdy je protihluková stěna obtížně realizovatelná, se doporučuje přejít na jiný způsob ochrany chráněných venkovních prostorů staveb. Navrhuje se přejít na řešení chráněných vnitřních prostorů staveb (např. řízené větrání, protihluková okna, akustické štěrby, atp. provedení opatření na fasádách budovy), aby po realizaci stavby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby v denní a noční době. Jelikož se jedná o zásah do soukromého majetku vlastníka uvedeného objektu, musí vlastník s uvedeným řešením souhlasit. Investor zabezpečí v další přípravě stavby souhlas s navrhovaným opatřením. V případě, že nebude možné takové opatření provést, musí zabezpečit v souladu s platnou legislativou dodržení těchto limitů. V případě, že nebude navržené opatření možno realizovat, bude postupováno v souladu s platnou legislativou v ochraně zdraví obyvatel (např. jednání o výkupu, odstranění stavby apod.). Vzhledem k tomu, že zatím není zpracováno podrobné projekční řešení stavby a hluková studie vychází z podkladů na úrovni současné přípravy záměru, bude prověřena hluková zátěž v aktualizované hlukové studii, která bude součástí podrobného projekčního řešení (DÚR, DSP). Závěry předložené hlukové studie včetně návrhu protihlukových stěn budou tedy znovu na základě podrobného projektu prověřeny.

Celkově lze konstatovat, že negativní vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví jsou středně významné a nemohou negativně ovlivnit zdravotní stav obyvatelstva v okolí záměru a jsou převáženy o významný pozitivní vliv pro obyvatele v centru města.

II. Umístění záměru

1. Trasa pro obchvat silnice I/23 je po opuštění stávající silnice I/23 v územním plánu vedena jižně pod zástavbou Kardašovy Řečice, v koridoru mezi okrajem obytné zástavby a zemědělským výrobním areálem. Záměr je v souladu s dopravním řešením a vymezeným koridorem dopravy a plochami dopravní infrastruktury v územním plánu města Kardašova Řečice.
2. Trasa obchvatu města Kardašova Řečice je vedena z větší části přes intenzivně obhospodařované zemědělské plochy. S tím souvisí rovněž zábor pozemků, z nichž převážná část je součástí zemědělského půdního fondu. Dle rozložení jednotlivých bonitních půdně ekologických jednotek v území bude zábor ZPF s nejvyššími stupni ochrany tvořit jen menší část celkových záborů ZPF. Menší rozsah záborů bude součástí pozemků určených k plnění funkce lesa. Původní přírodní charakteristiky tohoto území jsou zásadním způsobem změněny. Hodnotné ekosystémy se zde nenacházejí. Při biologickém průzkumu bylo v dotčeném území zaznamenáno 14 zvláště chráněných druhů živočichů. V 10 případech se jednalo o druhy ptáků, kteří v dotčeném území nehnízdí a nebudou tedy záměrem dotčeni. Celkem bude pokáceno cca řádově několik desítek kusů stromů a smýceno cca řádově několik desítek m² křovin. Kompenzací za vykácenou zeleň bude provedení nových vegetačních úprav zejména na svazích násypů nebo zářezů komunikací, případně na náhradních plochách vymezených v souladu s kácením dřevin příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny.
Podzemní zdroje hromadného zásobování pitnou vodou se v území nevyskytují, území se nenachází v pásmu hygienické ochrany vodního zdroje a CHOPAV. Dobývací prostory, chráněná ložisková území, průzkumná území, ložiska ani prognózní zdroje nejsou v území registrovány.
3. Trasa přeložky zasahuje do prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) lokální úrovně, kterým je mokřad při okraji Velkého řečického rybníka (LBC5) a křížený lokální biokoridor LBK 7, zasahuje do dvou interakčních prvků (potok Řečice a linie stromů podél stávající silnice I/23 v km cca 8,9 – 9,1). Záměrem budou dotčeny významné krajinné prvky (VKP) vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (tj. lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy) a území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody. V daném případě budou záměrem dotčeny vodoteče, resp. jejich nivy, tj. potok Řečice a Mnišský potok. Dále budou záměrem dotčeny registrované VKP, tj. alej stromů podél silnice z Kardašovy Řečice do Jindřichova Hradce na k. ú. Kardašova Řečice. Trasa silnice I/23 v úseku jižně od Kardašovy Řečice zasahuje do výběžku Ptačí oblasti Třeboňsko

(v délce cca 220 m) a do III. zóny CHKO Třeboňsko (v délce cca 1 400 m). Příslušný úřad také vyloučil, že by uvedený záměr mohl mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí. V místě realizace záměru se nenacházejí kulturní či historické památky ani se nepředpokládá výskyt archeologických památek.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sociální a ekonomické vlivy

Na základě výše uvedených informací je možné konstatovat, že v místech nejbližší obytné zástavby nedojde realizací řešeného záměru k významnému zvýšení rizika akutních ani chronických zdravotních účinků.

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivem výstavby dojde k lokálnímu navýšení prašnosti, které lze minimalizovat dodržováním ochranných opatření. Výfukové emise používaných stavebních strojů budou s ohledem na rozsah prací a období výstavby nízké a nemohou významně ovlivnit imisní situaci. Příspěvky k imisním limitům z provozu záměru lze pokládat za akceptovatelné a nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k zhoršení situace nad zákonné limity.

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

K realizaci záměru budou používány běžné stavební stroje, jedná se o obvyklou stavební činnost prováděnou standardními technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí. Přesto během výstavby dojde vlivem stavební činnosti ke zvýšení akustického zatížení lokality. Tyto vlivy budou eliminovány uplatněním vhodných technicko-organizačních opatření v rámci plánu organizace výstavby a dodržováním technologické kázně. Při realizaci protihlukových stěn bude ve všech referenčních bodech (s výjimkou č. p. 530) zabezpečeno dodržení hygienických limitů (t. j. 60 dB pro den a 50 dB pro noc). Negativní vlivy ostatních fyzikálních faktorů (záření elektromagnetické nebo radioaktivní apod.) jsou vyloučeny.

Vlivy na půdu, na povrchové a podzemní vody

V důsledku realizace záměru dochází k vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu III. třídy ochrany (52 %), II. třídy ochrany (18 %), V. třídy ochrany (15 %), I. třídy ochrany (13 %) a IV. třídy (2 %). Za běžných provozních podmínek nebude mít záměr vliv na čistotu půd, povrchových a podzemních vod.

Návrh umístění stavby respektuje okolní prostory a nenarušuje předpokládaný charakter zájmového území. Pohledově ani územně nebude prostor z širšího pohledu negativně ovlivněn. Zároveň nebude znamenat významný vliv na významné přírodní systémy. Vzhledem k těmto skutečnostem není předpoklad, že by umístění navrhovaného obchvatu znamenalo významný vliv z hlediska krajinného rázu. Vznikne zde sice nová liniová trasa navazující mimo obce na stávající trasu silnice I/23, ale nebude zde umístěna významná stavební dominanta. Stavba bude doplněna výsadbami zeleně, které budou plnit funkci nejen estetickou a hygienickou a umožní začlenit trasu silnice I/23 do krajinného systému. Vzhledem k umístění záměru lze vyloučit vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky, prvky ÚSES a na soustavu Natura 2000 jsou málo významné. Záměr vzhledem ke svému umístění a charakteru nemůže mít vliv přesahující státní hranice ČR.

Celkově byly v oznámení negativní vlivy realizace záměru na jednotlivé složky životního prostředí vyhodnoceny jako akceptovatelné.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, který je příslušným úřadem podle § 22 písm. a) zákona, obdržel dne 12. 12. 2018 oznámení záměru „I/23 Kardašova Řečice – obchvat“, které bylo podáno příspěvkovou organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4 - Nusle, IČO 659 93 390. Oznámení podle přílohy č. 4 k zákonu zpracovala Ing. Jarmila Paciorková, ze společnosti JP EPROJ s.r.o., U Statku 301/1, 736 01 Havířov, která je autorizovanou osobou podle § 19 zákona. Předložené oznámení splňovalo náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona, proto příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení dopisem č.j. KUJCK 152446/2018 ze dne 17. 12. 2018. Informace o zahájení zjišťovacího řízení byla v souladu s § 16 zákona zveřejněna na úřední desce Jihočeského kraje dne 18. 12. 2018 a na úřední desce města Kardašova Řečice dne 19. 12. 2018 a obce Pluhův Žďár dne 19. 12. 2018. Zároveň bylo oznámení rozesláno k vyjádření dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům. Rovněž bylo oznámení záměru a informace o probíhajícím zjišťovacím řízení zveřejněna na internetových stránkách agentury CENIA, česká informační agentura životního prostředí (www.cenia.cz/eia) nebo (www.mzp.cz/eia) - kód záměru JHC 881 a na stránkách <http://www.kraj-jihocesky.cz> (Krajský úřad, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví). Lhůta k vyjádření k oznámení byla do 17. 1. 2019. Cílem zjišťovacího řízení je u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až f) zákona zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda mohou samostatně nebo ve spojení s jinými

záměry významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a zda budou posuzovány podle zákona. Při určování, zda záměr nebo jeho změna může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdrženým vyjádřením a k okolnosti, zda záměr nebo jeho změna dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměrů příslušného druhu kategorie II.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

- Oznámení záměru „I/23 Kardašova Řečice – obchvat“ zpracované v prosinci 2018 dle přílohy č. 4 k zákonu Ing. Jarmilou Paciorkovou včetně posouzení hlukové studie (Ing. Z. Baštýřová, červen 2018) a doplnění údajů hlukové studie (Ing. Jarmila Paciorková, listopad 2018), rozptylové studie (RNDr. Marcela Zambojová, prosinec 2018), biologického průzkumu (Mgr. Radomír Mužík, duben 2018) a biologického hodnocení (RNDr. Tomáš Kuras, PhD., květen 2018).
- Vyjádření uvedená v bodě 4.

Krajský úřad obdržel k oznámení záměru od dotčených správních orgánů souhlasná vyjádření bez připomínek, nebo připomínky mají charakter upozornění na zákonné povinnosti a budou zohledněny v následných správních řízeních. Žádné z obdržených vyjádření neobsahovalo požadavek na posuzování záměru. Nesouhlas se záměrem vyslovila ve svých vyjádřeních veřejnost. Připomínky veřejnosti jsou vypořádány níže v bodě 5. rozhodnutí v rámci vypořádání obdržených vyjádření. Dotčené územní samosprávné celky a dotčená veřejnost dle § 3 písm. i) bodu 2 zákona se k oznámení nevyjádřily.

Z vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti a dotčené veřejnosti vyplývá, že k záměru nebyly vzneseny závažné připomínky, které by nebylo možno v následujících fázích přípravy záměru účinně a beze zbytku řešit, a které by zásadním způsobem zpochybnilly nebo bránily případné realizaci záměru. Příslušný úřad tedy na základě výše uvedeného nepovažuje za nutné, aby záměr byl posuzován podle zákona, neboť vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou jednoznačně určeny a není potřeba je v dalším procesu posuzování upřesňovat a doplňovat.

4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v rámci zjišťovacího řízení:

- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice vyjádření ze dne 10. 1. 2019, zn.: ČIŽP/42/2019/270
- Městský úřad Jindřichův Hradec, odbor životního prostředí vyjádření ze dne 8. 1. 2019, č.j.: OŽP/63747/18/HV
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích vyjádření ze dne 11. 1. 2019, č.j.: KHSJC 36510/2018/HOK JH
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví vyjádření ze dne 16. 1. 2019, č.j.: KUJCK 7916/2019/OZZL
- Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor obecné ochrany přírody a krajiny vyjádření ze dne 16. 1. 2019, č.j.: MZP/2019/610/209
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy vyjádření ze dne 3. 1. 2019, č.j.: 4391/JC/18
- 3 vyjádření veřejnosti

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) nepožaduje další posuzování záměru, pouze upozorňuje na nutnost získání závazného stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody k zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významných krajinných prvků (VKP) nebo ohrožení či oslabení jejich ekologicko-stabilizační funkce a nutnost získání povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

Vypořádání: Upozornění a požadavky obsažené ve vyjádření odkazují na povinnosti vyplývající z platné legislativy. Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Jindřichův Hradec, odbor životního prostředí nepožaduje další posuzování záměru, pouze požaduje, aby v dokumentaci pro územní a stavební řízení bylo řešeno odclonění obytné zástavby v jižní části města z důvodů snížení dopadu emisí produkovaných automobilovou dopravou.

Vypořádání: Záměr počítá s výsadbou izolační zeleně.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje nepožaduje další posuzování záměru, ale upozorňuje, že součástí navazujících řízení (v projektové dokumentaci pro územní řízení) musí být na základě podrobného projekčního řešení stavby aktualizována podrobná akustická studie, která bude vyhodnocovat hluk z dopravy celé stavby tj. obchvatu i souvisejících staveb a zohlední změny v dopravě na stávajících komunikacích města

Kardašova Řečice a prověří závěry dosavadní hlukové studie a navržená protihluková opatření a doloží, že po realizaci stavby obchvatu v žádném chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb nebudou překročeny hygienické limity hluku v denní a v noční době. V případě potřeby budou navržena další protihluková opatření tak, aby byly splněny požadavky vyplývající z § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. (Musí být ověřen stav objektu u křižovatky s komunikací II/147 - musí být jednoznačně doloženo, že v chráněném venkovním prostoru této stavby budou splněny hygienické limity hluku z dopravy na navržené přeložce).

Vypořádání: S touto nutností oznamovatel i zpracovatelka oznámení počítá. Plánovaný obchvat musí plnit požadavky legislativy v oblasti ochrany veřejného zdraví.

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, oddělení ochrany nemá k záměru připomínky a nepožaduje další posuzování záměru.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor obecné ochrany přírody a krajiny nepožaduje další posuzování záměru, pouze požaduje, aby v navazujícím stupni dokumentace pro územní a stavební řízení byly uvedeny informace o přesné ploše záboru ZPF ve vztahu k záborům dotčeným BPEJ a třídám ochrany půdy u dočasných i trvalých odnětí, dále orientační bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zárodních schopných zemín z ploch záborů ZPF dle dostupných informací o půdě (např. z mapových podkladů bonitovaných půdně ekologických jednotek, map komplexního průzkumu půd, geologických map, případně pedologického průzkumu, pokud byl již proveden), dále předpokládaný časový harmonogram dočasných záborů ZPF a předběžný způsob provedení rekultivace odnětím dotčených pozemků náležejících do ZPF po ukončení doby dočasných odnětí.

Vypořádání: Upozornění a požadavky obsažené ve vyjádření odkazují na povinnosti vyplývající z platné legislativy. Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy nepožaduje další posuzování záměru, pouze doporučuje u rámového propustku km 12,630 (SO 203) změnit průchozí výšku na 2 m (navržena je průchozí šířka 1,5 m) a u mostu v km 12,863 (SO 204) přes silnici III/02310 požaduje, aby byl most průchozí pro velké savce s minimální průchozí šířkou na dolní základně 25 m a minimální průchozí výškou 5 m. Následně jsou ve vyjádření obsaženy obecné podmínky pro mostní objekty a propustky.

Vypořádání: V dalším stupni projektu (DÚR), pokud to bude technicky možné, bude změněna velikost rámového propustku. Oznamovatel počítá s dostatečnou průchodností mostního objektu SO 203, tj. průchozí šířka min. 25 m a průchozí výška min. 5 m (uvedeno jako podmínka pro další přípravu stavby). Podmostí bude zemní nezpevněné mimo převáděnou komunikaci a silniční příkopy. Převáděná silnice v podmostí nebude procházet na náspe, ale co nejvíce v úrovni terénu bez hlubokých a širokých příkopů. Vhodné jsou mělké miskovitě žlabovky. Toto řešení je zpracováno do popisu technického a technologického řešení záměru.

Vyjádření veřejnosti obsahovala nesouhlas s trasou posuzovaného obchvatu. Záměr je dle názoru veřejnosti veden obytnou zástavbou a město rozděluje, za nedořešené považuje návrh protihlukových stěn a dilatačních spár na mostě přes silnici II/147. Dále namítá zvýšenou prašnost v okolí obchvatu, omezení sportovně-rekreační činnosti chodců, běžců a cyklistů, zvýšený hluk, prach, vibrace a omezenou dopravní dostupnost v době výstavby, odstranění skladu společnosti TUPA spol. s r.o a nesplnění hlukových limitů u domu s č. p. 530. Dle názoru veřejnosti nesplňuje obchvat podmínky veřejně prospěšné stavby. Dále zpochybňuje zachování vzrostlých stromů podél sportovního hřiště TJ Tatra. Poukazuje na možné dopady obchvatu na soukromé vodní zdroje. Další námítky se týkaly nemožnosti otevření příloh oznámení v Informačním systému EIA, uvedení nesprávné technické studie v hlukové studii a výhledu hlukové studie jen do roku 2030.

Vypořádání: Trasa obchvatu je vedena mimo ucelenou zástavbu obce, tak jak je odsouhlasena v platném územním plánu Kardašovy Řečice. V tomto územním plánu je vymezen koridor pro vedení trasy přeložky silnice I/23, která je v územním plánu vedena jako veřejně prospěšná stavba – veřejná dopravní infrastruktura. Trasa obchvatu byla projednána a odsouhlasena i v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje. Trasa obchvatu je v územně plánovací dokumentaci města (ve stávající i předchozí) dlouhodobě stabilizována. Část občanů města Kardašova Řečice, zejména žijících v blízkosti budoucího obchvatu, podala v minulosti petici proti umístění trasy obchvatu s požadavkem umístění trasy nového obchvatu až za zemědělským areálem. Požadavku občanů věnovalo vedení města i investor příslušnou pozornost. Na veřejném zasedání zastupitelstva města dne 20. 3. 2018 všichni jeho zastupitelé jednohlasně odsouhlasili, že trasa obchvatu zůstane zachována v podobě vymezené územním plánem. Na základě následného jednání došlo mezi městem Kardašova Řečice, Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a Policií ČR k dohodě o provedení některých úprav technické studie, souvisejících s možností snížení možného vlivu nové trasy silnice I/23 na

obyvatele města žijících v blízkosti navržené trasy silnice. Dle ust. § 2 odst. 1 písm. l) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, je veřejně prospěšnou stavbou stavba pro veřejnou infrastrukturu (podle ust. § 2 odst. 1 písm. k) stavebního zákona se jedná o dopravní a technickou infrastrukturu, občanské vybavení a veřejná prostranství zřizovaná ve veřejném zájmu), určená k rozvoji nebo k ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.

Z předložené hlukové studie vyplývá, že bez zprovoznění obchvatu by v budoucnu došlo v okolí stávající komunikace ve středu města ke zvýšení hodnot akustického tlaku hluku nad hodnoty staré hlukové zátěže ve venkovních prostorech budov a ve venkovních prostorech, tj. hodnoty vymezené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro starou hlukovou zátěž (t. j. 70 dB pro den a 60 dB pro noc). Po zprovoznění obchvatu dojde v centru města ke zklidnění hlukové zátěže. Pro obchvat jsou navržena protihluková opatření, která v úseku km 10,2 až 10,8 zabezpečí dodržení hygienických limitů (t. j. 60 dB pro den a 50 dB pro noc). U obytného objektu (č. p. 530) stojícího v blízkosti silnice II/147 a křižovatky se silnicí II/147 není možné umístit protihlukové clony z důvodu bezpečnosti provozu (rozhledové trojúhelníky). V těchto případech, kdy protihluková stěna je obtížně realizovatelná, se doporučuje přejít na jiný způsob ochrany chráněných venkovních prostorů staveb. Navrhuje se přejít na řešení chráněných vnitřních prostorů staveb (např. řízené větrání, protihluková okna, akustické štěrbinové, atp. provedení opatření na fasádách budovy), aby po realizaci stavby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby v denní a noční době. Jelikož se jedná o zásah do soukromého majetku vlastního uvedeného objektu, musí vlastník s uvedeným řešením souhlasit. Investor zabezpečí v další přípravě stavby souhlas s navrhovaným opatřením. V případě, že nebude možné takové opatření provést, musí zabezpečit v souladu s platnou legislativou dodržení těchto limitů. V případě, že nebude navržené opatření možno realizovat, bude postupováno v souladu s platnou legislativou v ochraně zdraví obyvatel (např. jednání o výkupu, odstranění apod.). V souladu s platnou legislativou nesmí být po realizaci stavby obchvatu v žádném chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb překročen hygienický limit hluku v denní a v noční době. Vzhledem k tomu, že zatím není zpracováno podrobné projekční řešení stavby a hluková studie vychází z podkladů na úrovni současné přípravy záměru, bude provedena hluková zátěž v aktualizované hlukové studii, která bude součástí podrobného projekčního řešení (DÚR, DSP). Závěry předložené hlukové studie včetně návrhu protihlukových stěn budou tedy znovu na základě podrobného projektu prověřeny a upřesněny. V současné fázi přípravy záměru není řešen zakres dilatačních spár. Ve zkušebním provozu obchvatu bude provedeno měření hluku, které prověří skutečnou účinnost navržených opatření. V případě potvrzení, že budou překročeny přípustné hodnoty, budou provedena dodatečná protihluková opatření. Zároveň bude ponechána možnost (rozšíření krajnice) pro případ nutnosti výstavby protihlukových stěn cca od km cca 9,6 podle aktuálního vývoje výstavby bytových a rodinných domů. Součástí oznámení bylo kromě hlukové studie (Ing. Baštýřová, 06/2018) Doplnění údajů hlukové studie (Ing. Jarmila Paciorková, 11/2018), kde je uvedena „Situace území Kardašova Řečice – nový stav – přehledná situace“. Tato skutečnost je uvedena v Doplnění údajů hlukové studie na straně 23 (citace): Oprava údajů, uvedených v HS 06/2018 (Ing. Baštýřová). V tomto doplnění jsou také uvedeny vypočtené hodnoty v jednotlivých referenčních bodech pro rok 2050 s realizací obchvatu a uplatněním protihlukových stěn. Otázku hlučnosti v roce 2100 již nelze považovat za reálnou, nelze zodpovědně vymezit typ vozidel v tomto období a jejich emise hluku.

Krajským úřadem bylo ověřeno, že přílohy oznámení jsou všechny zveřejněny v informačním systému EIA od 17. 12. 2018 a lze je otevřít.

Koridor obchvatu zasahuje do stávajících ploch výroba a skladování – lehký průmysl na jihu Kardašovy Řečice. Při realizaci přeložky dojde ke zrušení areálu výroby. Jedná se o areál společnosti TUPA, spol. s r. o. Dle stavebního povolení č. j. 3194/98 z 11. 1. 1999 byla stavba na pozemku p. č. 332/2 (LV1286) vymezena jako stavba dočasná (do 31. 12. 2008).

Stavba obchvatu respektuje cyklistické trasy i průchody pro chodce.

V rámci oznámení záměru není uvedena podrobná inventarizace vzrostlé zeleně, není zde zmiňována ani alej podél hřiště (není tedy tvrzeno, že alej nebude stavbou dotčena). Inventarizace vzrostlé zeleně bude provedena v další přípravě projektu na základě podrobného projektového řešení. U dotčených stromů s obvodem kmene ve výšce 1,3 m větším než 80 cm bude provedeno zhodnocení zdravotního stavu a v souladu s platnou legislativou požádán příslušný orgán ochrany přírody o povolení kácení, totéž platí pro ucelený porost keřů o výměře nad 40 m². V oznámení je doporučeno před začátkem výstavby pečlivě zaměřit okraje staveniště, aby nedošlo ke zbytečnému vykácení širšího území. Kompenzací za vykácenou zeleň bude provedení nových vegetačních úprav zejména na svazích násypů nebo zářezů komunikací, případně na náhradních plochách vymezenými v souhlasu s kácením dřevin příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny.

Je navržen monitoring soukromých vodních zdrojů a to monitoring hladin podzemní vody v úseku km 8,920 až 10,450 v nejbližších studních (studny S4 až S22) v ulici Na Štěpnici, v úseku km 10,450 – 10,810 v nejbližších studních (studny S25 až S41) v ulici Pod Hradem a v Palackého ulici a ověření kvality podzemní vody ve

studních využívaných jako zdroje pitné vody (S6, S7, S8, S9, S11, S13, S14, S15, S18, S20, S33, S34, S37, S39 a S41).

Výstavba řešeného úseku bude působit po časově omezenou dobu negativním vlivem na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci v bezprostřední blízkosti staveniště. Tyto negativní vlivy lze úspěšně eliminovat při dodržení vhodných zásad organizace výstavby (např. skrápění, zaplachtování a čištění vozidel stavby, vhodný harmonogram stavebních prací), tak jak je tomu běžné u obdobných staveb. S ohledem na kvalitu ovzduší v lokalitě lze konstatovat, že při výstavbě nebude docházet u sledovaných látek k překročení stanovených limitních hodnot.

V oznámení je posouzena hluková zátěž a emisní zátěž ve vztahu k limitním hodnotám. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že imisní příspěvek navýšené automobilové dopravy ve výhledovém roce 2030 v aktivní i nulové variantě nezpůsobí překročení platných imisních limitů pro roční průměry i krátkodobá maxima všech emitovaných škodlivin. Podél nové trasy obchvatu dojde k navýšení hodnot oproti stávajícímu stavu, limitní hodnoty dle platné legislativy v oblasti ovzduší budou dodrženy. Při realizaci protihlukových stěn bude ve všech referenčních bodech (s výjimkou č. p. 530) zabezpečeno dodržení hygienických limitů (t. j. 60 dB pro den a 50 dB pro noc).

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí může podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, OVSS II, České Budějovice oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona, a to do 15 dnů ode dne jeho doručení podáním učiněným u Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona musí dotčená veřejnost doložit v odvolání. Za doručenu se písemnost považuje patnáctým dnem po datu vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Ing. Zdeněk Klimeš
vedoucí odboru životního prostředí,
zemědělství a lesnictví

Město Kardašova Řečice a obec Pluhův Žďár se žádá o vyvěšení tohoto rozhodnutí na místě k tomu určeném po dobu stanovenou zákonem (minimálně 15 dnů) a poté o zaslání vyrozumění o vyvěšení Krajskému úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví. Po stejnou dobu bude rozhodnutí vyvěšeno na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje a zveřejněno též způsobem umožňujícím dálkový přístup. Patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje se písemnost považuje za doručenu.

Záznam o zveřejnění:

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Úřad vyvěšující písemnost na úřední desku tímto potvrzuje, že písemnost byla současně zveřejněna i způsobem umožňujícím dálkový přístup podle ustanovení § 25 odst. 2 správního řádu.

Razítko a podpis:

ROZDĚLOVNÍK k č.j.: KUJCK 7896/2019

Obdrží účastník řízení (oznamovatel)

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4 - Nusle – DS

Obdrží se žádostí o zveřejnění po dobu nejméně 15 dnů

- Město Kardašova Řečice, nám. Jaromíra Hrubého 64, 378 21 Kardašova Řečice - DS
- Obec Pluhův Žďár, Pluhův Žďár č.p. 66, 378 24 Pluhův Žďár - DS
- Jihočeský kraj prostřednictvím: Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor kancelář ředitele, úsek organizační, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

Dotčené správní orgány a samosprávné celky

- Jihočeský kraj, k rukám člena rady pana Pavla Hrocha, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Městský úřad Jindřichův Hradec, odbor životního prostředí, Klášterská 135/II, 377 22 Jindřichův Hradec - DS
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy, Správa CHKO Třeboňsko, Valy 121, 379 01 Třeboň - DS
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje, Na Sadech 1858/25, 370 71 České Budějovice - DS
Oblastní inspektorát ČIŽP, U Výstaviště 16, P.O.BOX 32, 370 21 České Budějovice – DS
- Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, Vršovická 65, 100 10 Praha

Na vědomí

- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy, Náměstí Přemysla Otakara II. č. 34, 370 01 České Budějovice - DS
- Městský úřad Jindřichův Hradec, odbor výstavby a územního plánování, Klášterská 135/II, 377 22 Jindřichův Hradec - DS

Obdrží po nabytí právní moci

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4 - Nusle – DS