



KRAJSKÝ ÚŘAD

JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Oddělení IPPC a EIA

U Zimního stadionu 1952/2

370 76 České Budějovice



KUCBX00YN0TK

Naše č. j.: KUJCK 21420/2021
Sp. zn.: OZZL 154054/2020/jakubec SO

Vyřizuje: Ing. Jana Kubecová
Telefon: 386 720 767
E-mail: kubecova@kraj-jihocesky.cz

Datum: 19. 2. 2021

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, které podala obchodní firma Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, Nusle, 140 00 Praha 4, IČO 659 93 390,

rozhodl

podle ust. § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„I/24 Lomnice nad Lužnicí, 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/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat

Bod 48 (Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pružích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, o souvislé délce od stanoveného limitu 2 km.) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je výstavba východního obchvatu města Lomnice nad Lužnicí v celkové délce 4,52 km. Komunikace je navržena jako nerozdělená dvoupruhová v kategorii S9,5/80 s jízdními pruhy 2 x 3,50 m, zpevněnými krajnicemi 2 x 0,75 m včetně vodicích proužků. Nezpevněné krajnice budou 2 x 0,50 m. Obchvat je navržen v jedné směrové variantě vycházející z koridoru vymezeného pro tuto stavbu v Územním plánu města Lomnice nad Lužnicí.

3. Umístění záměru:

Kraj:	Jihočeský
Obec:	Frahelž
Katastrální území:	Frahelž
Obec:	Lomnice nad Lužnicí
Katastrální území:	Lomnice nad Lužnicí
Obec:	Lužnice
Katastrální území:	Lužnice

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Posuzovaným záměrem je výstavba přeložky silnice I/24 v úseku města Lomnice nad Lužnicí. Stavba na začátku a na konci úpravy navazuje na stávající silnici I/24. Jedná se o východní obchvat města o délce 4,52 km. Komunikace je navržena jako dvoupruhová v kategorii S 9,5/80. Posuzovaný úsek je navržen v jedné směrové variantě. Trasa je v souladu s územním plánem města Lomnice nad Lužnicí a v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje je záměr označen jako veřejně prospěšná stavba D10/1.

V oznámení byl uveden přehled navrhovaných i stávajících záměrů, které jsou v blízkosti plánovaného obchvatu, s nimiž mohou nastat kumulativní a synergické vlivy – Stávající el. vedení a záměr V433/833 - zdvojení vedení; Těžba štěrkopísku na ložisku D 3010100 Lomnice nad Lužnicí (V Padělcích); D15 Železnice Veselí nad Lužnicí – Třeboň – České Velenice, Silnice I/24 - záměr D10/2 ze ZÚR – železniční přejezd Lužnice, úprava trasy; Rozvojové plochy dle ÚP Lomnice nad Lužnicí. V období výstavby obchvatu lze o kumulativních, popř. synergických vlivech uvažovat zejména z hlediska navýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek z dopravy a stavebních mechanismů (včetně sekundární prašnosti) a provozem dopravy. Obchvat bude mít vliv na krajinný ráz a bude migrační bariérou. Rozsah případných kumulativních a synergických vlivů nelze v současné době stanovit. V rámci Zásad organizace výstavby (ZOV) budou řešena případná opatření pro minimalizaci hluku z výstavby, popř. omezení prašnosti, a to hlavně s ohledem na objekty určené k bydlení. Negativní vliv obchvatu na krajinný ráz bude snížen ozeleněním plánované komunikace, navržené mostní objekty snižují negativní vliv na průchodnost krajiny a umožní migraci zvířat. Snížení negativních vlivů ostatních navržených záměrů s možnými kumulativními nebo synergickými vlivy bude nezbytné řešit při přípravě konkrétních projektů.

5. Stručný popis technického a technologického řešení:

Přeložka silnice I/24 je navržena v kategorii S 9,5/80 dle ČSN 73 6101. Tato kategorie představuje směrově nerozdělenou dvoupruhovou silnici s jízdními pruhy 2x 3,50 m a zpevněnými krajnicemi 2x 0,75 m včetně vodících proužků. Vzhledem k rovinatému území je přeložka vedena převážně po násypu. Nejvyšší je v oblasti překonání železnice, kde se dostává na úroveň cca 10,5 m.

Začátek stavby je ve staničení 0,000 na stávající silnici I/24 ve směru od Veselí nad Lužnicí, na dlouhé rovince mezi odbočkou do obce Frahelž (silnice III/1554) a začátkem města Lomnice nad Lužnicí. Konec stavby se nachází ve staničení 4,520 rovněž na stávající silnici I/24 v úseku mezi městem Lomnice nad Lužnicí a odbočkou na silnici III/15510 do obce Lužnice. Křížení se silnicí II/148 je řešeno deltovitou všesměrnou mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) v km cca 2,100, jež bude současně sloužit pro připojení města Lomnice nad Lužnicí na západě, resp. obce Novosedly nad Nežárkou a dalších obcí na východ od nové přeložky. Součástí zřízení MÚK Lomnice nad Lužnicí je úprava stávající silnice II/148 v nezbytném rozsahu. Přeložka východně obchází město Lomnice nad Lužnicí a při tom překonává mostními objekty v km 13,55 železniční trať a účelovou komunikaci, v km 2,1 silnici II/148 mimoúrovňovou křižovatkou, v km 2,31 Miletínský potok, v km 2,59 bezejmenný potok a v km 4,00 Tisý potok. Napojení na stávající silnici je před odbočkou na silnici III/15510 do Lužnice.

V úseku km 2,100 – 4,520 je území stavby velmi rovinaté a bude zde velmi obtížné zajistit dostatečný spád silničních příkopů a jejich vyústění do recipientů. Z tohoto důvodu jsou v technické studii navrženy k základní variantě (červená) 2 alternativní varianty podélného profilu (zelená, modrá). Varianta zelená je vedena v úseku km 1,9 – 3,7, modrá varianta je navržena v úseku 2,4 – 4,3. Varianta zelená je umístěna cca 2 m výše než varianta základní, varianta modrá je umístěna max. cca 0,25 m výše než varianta základní. Rozdíl mezi variantami je nejvíce patrný v úseku km 3,3 – 3,7, kde v trase silnice vzniká mělký zářez. Přeložka je zde vedena maximálním zahloubením 2,0 m v základní variantě, se zahloubením do 1,0 m v modré variantě a s nulovým zahloubením ve variantě zelené.

V rámci technické studie (BLAHOPROJEKT, s.r.o., únor 2018) byly stanoveny následující stavební objekty:

➤ Silnice

SO 101 – Silnice I/24

Předmětem tohoto stavebního objektu je přeložka silnice I/24 v délce 4,520 km. Přeložka začíná v km 0,000 nedaleko v místě sjezdu na stávající účelovou komunikaci ke hřbitovu, na delší rovince před Lomnicí nad Lužnicí ve směru od Veselí nad Lužnicí. Směrové řešení trasy je dáno koridorem vymezeným pro tuto veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury v územním plánu města Lomnice nad Lužnicí a obce Lužnice. Trasa je tvořena směrovými oblouky $R = 550 - 870$ m s přechodnicemi délky 120 - 140 m, přímé úseky mezi oblouky mají délku min. 0,5 km.

V trase přeložky silnice I/24 je navržena jedna mimoúrovňová křižovatka MÚK Lomnice nad Lužnicí (SO 102). Pro připojení stávající silnice I/24 od severu na začátku úseku (od Veselí nad Lužnicí) i jihu na konci úseku (od Třeboně) jsou navrženy úrovnňové stykové křižovatky. V prostoru všech křižovatek jsou na silnici I/24 navrženy příslušné odbočovací i připojovací pruhy délkách dle ČSN 73 6102.

Výškové řešení silnice vyplývá z rovinatého terénu a potřeby mimoúrovňového překonání železniční trati, silnice II/148 a vodních toků za současného zajištění předepsaných výškových poloměrů zakružovacích oblouků. Minimální podélný spád je 0,5 % (nepočítá-li se závěrečný úsek vedoucí již po stávající komunikaci ve spádu cca 0,39 %), maximální 1,17 %. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky umožňující předjíždění.

SO 103 – Silnice II/148

Jedná se o nezbytnou úpravu stávající silnice II/148 v rámci navržené mimoúrovňové křižovatky MÚK Lomnice nad Lužnicí v délce cca 351 m. Předpokládá se provedení kompletní rekonstrukce stávající silnice s rozšířením stávající vozovky v rozsahu MÚK na kategorii S 7,5/50 s tím, že zpevněné krajnice budou rozšířeny na hodnotu $2 \times 0,75$ m včetně vodícího proužku, odpovídající kategorii S 9,5. Jízdní pruhy a odbočovací pruh vlevo budou mít šířku 3,0 m. Důvodem pro rozšíření zpevněných krajnic je zvýšený provoz cyklistů po silnici II/148 mezi Lomnicí nad Lužnicí a Novosedly nad Nežárkou. Směrové řešení stávající silnice II/148 zůstane zachováno, nepředpokládá se ani zásadní výšková úprava, neboť podjezdná výška stávající silnice pod mostem na MÚK Lomnice je dostatečná.

Na silnici II/148 je navržen odbočovací pruh vlevo sloužící ve směru od Lomnice nad Lužnicí k odbočení na větve MÚK ve směru na Třeboň i na Veselí nad Lužnicí. Odbočovací pruh bude vybaven také zpomalovacím úsekem. Odbočovací pruh je proveden na návrhovou rychlost 50 km/h.

SO 104 – Připojení Lomnice nad Lužnicí – sever

Pro připojení stávající silnice I/24 a tedy města Lomnice nad Lužnicí ve směru ze severu (od Veselí nad Lužnicí) je navržena krátká komunikace, jež bude na přeložku silnice I/24 napojena úrovnňovou stykovou křižovatkou. Připojení je provedeno v km 0,490 přeložky silnice I/24, délka komunikace je 133,74 m. Směrové řešení je tvořeno jedním směrovým obloukem $R = 90$ m s přechodnicemi, výškové řešení vychází na začátku z příčného sklonu přeložky silnice I/24 v jejím směrovém oblouku (5,50 % dle platné ČSN) a na konci ze sklonu stávající silnice. Kategorie komunikace je navržena jako S 7,5/40, event. MO2k 7,5/7,5/40 v případě, že stávající silnice I/24 bude po dokončení celé stavby převedena na město Lomnice nad Lužnicí jako místní komunikace. V místě křižovatky bude přeložka silnice I/24 vybavena plnohodnotným odbočovacím pruhem vpravo ve směru od Veselí nad Lužnicí a odbočovacím pruhem vlevo ve směru od Třeboně.

SO 105 – Připojení Lomnice nad Lužnicí – jih

Pro připojení stávající silnice I/24 a tedy města Lomnice nad Lužnicí ve směru od jihu (od Třeboně) je navržena rovněž krátká komunikace, jež bude na přeložku silnice I/24 napojena další úrovnňovou stykovou křižovatkou. Připojení je provedeno v km 4,194 přeložky silnice I/24, délka komunikace je 102,20 m. Směrové řešení je tvořeno jedním směrovým obloukem $R = 80$ m s přechodnicemi, výškové řešení vychází na začátku z příčného sklonu přeložky silnice I/24 v jejím směrovém oblouku (5,50 % dle platné ČSN) a na konci ze sklonu stávající silnice. Kategorie komunikace je navržena jako S 7,5/40, event. MO2k 7,5/7,5/40 v případě, že stávající silnice I/24 bude po dokončení celé stavby převedena na město Lomnice nad Lužnicí jako místní komunikace. V místě křižovatky bude přeložka silnice I/24 vybavena odbočovacím pruhem vlevo ve směru od Třeboně.

SO 110 – Provizorní komunikace na ZÚ

Pro možnost vybudování přeložky silnice I/24 na začátku stavby ve směru od Veselí nad Lužnicí bude nezbytné zde zřídit provizorní komunikaci z hlediska potřebného směrového, výškového i šířkového napojení nového

obchvatu na stávající silnici. V rámci technické studie je navržena provizorní komunikace umístěná po pravé straně stávající silnice ve směru od Veselí nad Lužnicí o délce cca 400 m a šířce vozovky 6,5 m (s potřebným rozšířením ve směrových obloucích), odpovídající kategorii S 7,5.

Po dokončení stavby, resp. ukončení potřeby bude tato provizorní komunikace rozebrána a terén uveden do původního stavu.

SO 111 – Provizorní komunikace na KÚ

Provizorní komunikaci na konci stavby je nezbytné rovněž vybudovat pro možnost výškového i směrového napojení přeložky silnice I/24 na stávající silnici. Provizorní komunikace je navržena po levé straně přeložky silnice I/24 ve směru na Třeboň. Šířka vozovky se předpokládá 6,50 m (s potřebným rozšířením ve směrových obloucích), odpovídající kategorii S 7,5. Délka provizorní komunikace je cca 325 m.

Po dokončení stavby, resp. ukončení potřeby bude tato provizorní komunikace rozebrána a terén uveden do původního stavu.

SO 112 – Provizorní komunikace pro silnici II/148

Pro možnost provedení nezbytného rozšíření stávající silnice II/148 v prostoru MÚK Lomnice nad Lužnicí, napojení větví MÚK a případně provádění mostního objektu bude nutné vybudovat souběžnou provizorní komunikaci, pokud v rámci návrhu Dopravního opatření při stavbě v rámci pozdějších stupňů projektové dokumentace nedojde k dohodě o úplné uzavírce stávající silnice a použití objízdných tras. Provizorní komunikace je navržena po pravé straně upravované části silnice II/148 ve směru na Novosedly nad Nežárkou, tj. na protilehlé straně silnice vůči vyústění větví MÚK Lomnice. Šířka vozovky se předpokládá 6,00 m (s potřebným rozšířením ve směrových obloucích), délka provizorní komunikace je cca 395 m.

Po dokončení stavby, resp. ukončení potřeby bude tato provizorní komunikace rozebrána a terén uveden do původního stavu.

➤ Křižovatky

SO 102 – MÚK Lomnice nad Lužnicí

Navržená mimoúrovňová křižovatka (MÚK) je klasického deltovitého tvaru (tzv. „brýle“), s větvemi směřujícími od křižované silnice II/148 na severozápad. Větvě MÚK jsou navrženy na návrhovou rychlost hlavní komunikace 80 km/h, resp. návrhovou rychlost větvě křižovatky 35 km/h, směrové řešení větví č. 1 a 4 vyhovuje i návrhové rychlosti 50 km/h. Poloměry směrových oblouků větví jsou min. 37 m (větev č. 3), max. 98 m (větev č. 4). Uvedeným návrhovým rychlostem odpovídá i příslušný dostředný příčný sklon větví. Výškové řešení (podélný sklon a lomy podélného sklonu) vyhovují návrhové rychlosti větví min. 40 km/h.

Na silnici I/24 budou za účelem napojení větví zřízeny potřebné přídatné pruhy v šířce 3,25 m, jimž odpovídá také šířka jízdních pruhů na větvích MÚK. Na křižované silnici II/148 je navržen odbočovací pruh vlevo sloužící pro odbočení na obě napojené větvě MÚK ve směru od Lomnice nad Lužnicí.

Úrovňová křižovatka v km 0,490 vpravo

V km 0,490447 vpravo bude na přeložku silnice I/24 napojeno připojení Lomnice nad Lužnicí – sever (SO 104), a to pomocí úrovňové stykové křižovatky. Ve směru od Veselí nad Lužnicí bude zřízen na nové silnici I/24 plnohodnotný odbočovací pruh vpravo o šířce 3,25 m. Ve směru od Třeboně bude zřízen příslušný odbočovací pruh vlevo, rovněž v šířce 3,25 m.

Úrovňová křižovatka v km 4,194 vpravo

V km 4,193553 vpravo bude na přeložku silnice I/24 napojeno připojení Lomnice nad Lužnicí – jih (SO 105), a to opět pomocí úrovňové stykové křižovatky. Ve směru od Třeboně bude zřízen příslušný odbočovací pruh vlevo šířky 3,25 m.

➤ Mostní objekty, tunelové objekty

V trase přeložky silnice I/24 je navrženo několik nových mostních objektů, vyplývajících především z potřeb překonání vodních toků či železniční trati. Další mostní objekt slouží k vybudování mimoúrovňové křižovatky MÚK Lomnice nad Lužnicí a tím k překlenutí stávající silnice II/148.

SO 201 – Most přes železniční trať a účelovou komunikaci v km 1,54830

Dvoutrámový monolitický most o pěti polích z předpjatého betonu. Železobetonové opěry a pilíře založeny hlubinně na pilotách (předpoklad).

Délka mostu 80,00 m, délka nosné konstrukce 71,80 m, rozpětí polí 20,00 + 29,00 + 20,00 m, šikmost mostu - šikmý 77,78^o, šířka mostu 12,50 m, šířka vozovky mezi obrubami 9,50 m, volná šířka 9,50 m, šířka průchozího prostoru 2 x 0,75 m, výška mostu min. 7,90 m. Plocha nosné konstrukce činí 897,5 m².

SO 202 – Most na MÚK Lomnice nad Lužnicí přes silnici II/148

Deskový monolitický most o jednom poli z předpjatého betonu. Železobetonové opěry budou založeny plošně (předpoklad).

Délka mostu 43,00 m, délka nosné konstrukce 25,50 m, rozpětí polí 23,00 m, šikmost mostu - šikmý 90^o, šířka mostu 17,90 m, šířka vozovky mezi obrubami 16,00 m, volná šířka 16,00 m, šířka průchozího prostoru 2 x 0,75 m, výška mostu 5,70 m. Plocha nosné konstrukce činí 456,45 m².

SO 203 – Most přes Miletínský (Služebný) potok v km 2,307

Přesýpaný most, ocelová konstrukce z dílců z vlnitého plechu. Konstrukce založena plošně (předpoklad).

Délka tubusu 35,00 m, světlost 12,0 m, šikmost mostu - šikmý 73,33^o. Výška mostu od terénu cca 5,50 m, plocha nosné konstrukce 420,0 m².

SO 204 – Most přes bezejmenný vodní tok v km 2,591

Monolitický železobetonový rámový most z předpjatého betonu, založený hlubinně na pilotách (předpoklad).

Délka mostu 28,00 m, délka nosné konstrukce 15,00 m, délka přemostění 12,00 m, šikmost mostu - šikmý 51,11^o, šířka mostu 11,40 m, světlá výška cca 5,75 m. Plocha nosné konstrukce 171,0 m².

SO 205 – Most přes Tisý potok v km 4,002

Monolitický železobetonový rámový most z předpjatého betonu, založený hlubinně na pilotách (předpoklad).

Délka mostu 20,00 m, délka nosné konstrukce 15,00 m, délka přemostění 12,00 m, šikmost mostu - šikmý 47,78^o, šířka mostu 11,40 m, světlá výška cca 3,0 m. Plocha nosné konstrukce 171,0 m².

Ostatní stavební objekty (příprava stavenišť, rekultivace, vodohospodářské objekty, přeložky sítí technického vybavení území, případné demolice atd.) budou určeny a očíslovány v dalším stupni projektové dokumentace.

6. Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, Nusle, 140 00 Praha 4
IČO: 659 93 390

7. Zpracovatel oznámení:

Mgr. Pavla Dušková ze společnosti EIA SERVIS s.r.o., U Malše 1805/20, České Budějovice 7, 370 01 České Budějovice, držitelka autorizace dle § 19 zákona.

Odůvodnění

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

I. Charakteristika záměru

Záměrem je výstavba přeložky silnice I/24 v úseku města Lomnice nad Lužnicí, která na začátku a na konci úpravy navazuje na stávající silnici I/24. Jedná se o východní obchvat města o délce 4,52 km. Komunikace je navržena jako dvoupruhová v kategorii S 9,5/80. Posuzovaný úsek je navržen v jedné směrové variantě.

II. Umístění záměru

Řešený záměr se nachází v katastrálním území Frahelž, Lomnice nad Lužnicí a Lužnice. Jedná se o přeložku stávající silnice I/24, která v řešeném úseku prochází městem Lomnice nad Lužnicí. Východně od přeložky silnice se ve vzdálenosti cca 760 m nachází obec Klec. Záměr je situován na území III. zóny Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Třeboňsko, v Ptačí oblasti (PO) Třeboňsko, poblíž Evropsky významné lokality (EVL) Velký a Malý Tisý, která je zároveň národní přírodní rezervací (NPR). Přeložka silnice I/24 kříží 3 vodní toky - v km 2,307 Miletínský potok, v km 2,591 bezejmenný vodní tok a v km 4,002 Tisý potok. Řešené území spadá do rybníční oblasti s velkým množstvím rybníků, v bezprostřední blízkosti přeložky silnice I/24 leží rybník Malý Panenský,

ve vzdálenosti cca 500 m od přeložky se nacházejí Velký Panenský rybník a Velký Lomnický rybník. V území dotčeném realizací posuzovaného záměru se nenachází žádný zdroj povrchových vod ani žádné ochranné pásmo zdroje povrchových vod. Navrhovaná trasa neprochází ani se nepřibližuje k žádnému registrovanému ochrannému pásmu vodního zdroje. Celé zájmové území je umístěno v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Třeboňská pánev.

Správa CHKO Třeboňsko, jako příslušný orgán ochrany přírody, nevyloučila ve svém stanovisku č. j. 03812/JC/20 ze dne 26. 10. 2020 významný vliv na předmět ochrany a celistvost Ptačí oblasti Třeboňsko a evropsky významných lokalit nacházejících se na území CHKO Třeboňsko. Součástí předkládaného oznámení (příloha č. 7) je proto posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o ochraně přírody a krajiny), které zpracovala v prosinci 2020 RNDr. Lenka Šikulová. V tomto hodnocení byl významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, které tvoří soustavu Natura 2000, vyloučen.

Ve vyjádření Městského úřadu Třeboň, odboru územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování, vydaného pod č. j. METR 15744/2020 ŠrLu zde dne 26. 10. 2020 je konstatováno, že trasa navrhovaného záměru je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje, v nichž je pro něj vymezen koridor dopravní infrastruktury D10/1 – východní obchvat Lomnice nad Lužnicí. Dále uvádí, že je záměr v souladu s územně plánovacími dokumentacemi dotčených obcí a s cíli a úkoly územního plánování.

Vzhledem k umístění záměru lze vyloučit významné vlivy přesahující státní hranice.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sociální a ekonomické vlivy

Nejbližší trvale žijící obyvatelé jsou ve městě Lomnice nad Lužnicí, kterou silnice I/24 prochází, a v obci Klec, která je cca 760 m východně přeložky silnice I/24. V Lomnici nad Lužnicí žije cca 1 782 obyvatel a v Kleci 166 obyvatel.

Po dobu výstavby bude zdrojem emisí těžká technika a další dopravní prostředky, dále také manipulace se sypkými stavebními hmotami a další související procesy. Lze proto očekávat zvýšené imisní koncentrace, a to především prašnosti. V souvislosti s tím bude také zvýšena hluková zátěž okolí stavby. Tento stav nebude trvalý ani rovnoměrný a lze jej velice obtížně blíže kvantifikovat.

Pro vlastní provoz záměru byly do hodnocení vlivů na veřejné zdraví zahrnuty plynné znečišťující látky charakteristické pro automobilovou dopravu - oxid dusičitý, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren. Jedná se o látky, pro něž jsou k dispozici údaje o očekávaných koncentracích v okolí plánované přeložky silnice I/24 na základě modelových výpočtů provedených v rozptylové studii, a pro které jsou současně známy informace o účincích na zdraví obyvatel.

Na základě provedeného hodnocení vlivů imisí a hluku lze konstatovat, že záměr nezpůsobí překračování imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší ani hygienické limity hluku. Realizace přeložky povede ke zlepšení současného akustického stavu v centru města Lomnice nad Lužnicí, dojde k výraznému snížení dotčených obyvatel hlukovou zátěží. Provozem na přeložce budou dotčeni zejména obyvatelé žijící na východním okraji města. Zvýšení hladiny akustického tlaku však bude v řádu desetin decibelů (dB) oproti stavu bez přeložky, což je prakticky zanedbatelný rozdíl v nárůstu zdravotního rizika.

Záměr nevyžaduje demolice žádných obytných ani rekreačních objektů. Jeho realizací dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu v centru města.

Vliv na ovzduší a klima

Vliv imisí při provozu záměru na veřejné zdraví byl vyhodnocen v Rozptylové studii (Mgr. Ivana Hovorková, EKOPOR, listopad 2020), která byla přílohou oznámení. Ve studii nebyl hodnocen stav po dobu výstavby. V závěru studie je však uvedeno, že opatření vedoucí k omezení negativního vlivu stavebních prací na okolní ovzduší (např. zkrápění materiál, provádění řádné očisty vozidel, využívání zaplachtovaných vozidel k přepravě prašných materiálů apod.) je nutno stanovit již v projektové dokumentaci stavby. Při vlastním provozu přeložky I/24 podle výsledků výpočtů nebudou imisní příspěvky navrhovaného záměru způsobovat překračování limitní úrovně znečištění ovzduší, stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, tedy ani nadměrně zatěžovat okolí znečišťujícími látkami. Požadavkům platné legislativy vyhovuje

i hodnota součtu vypočtených ročních průměrných koncentrací uvažovaných škodlivin s předpokládaným pozadovým zatížením sledovaného území.

Hlavní příčinou změny klimatu je navýšení emisí skleníkových plynů, zejména oxidu uhličitého. Vzhledem k tomu, že dochází k přesunu většiny dopravy ze stávající silnice I/24, která prochází městem Lomnice nad Lužnicí, na plánovaný obchvat, dojde k minimálním změnám v jeho produkci. Vliv záměru na klima je zanedbatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

Za dostatečně prokázané nepříznivé zdravotní účinky hluku je v současnosti považováno poškození sluchového aparátu, vliv na kardiovaskulární systém, rušení spánku a nepříznivé ovlivnění osvojování řeči a čtení u dětí. Omezené důkazy jsou např. u vlivů na hormonální a imunitní systém, na některé biochemické funkce, ovlivnění placenty a vývoje plodu, nebo u vlivů na mentální zdraví a výkonnost člověka.

Přílohou oznámení byla Akustická studie (Ing. Zuzana Baštyřová, 2/1018). Studie posoudila akustickou situaci ve venkovním prostoru nejbližší obytné zástavby u silnice I/24 a II/148. Z jejího závěru vyplývá, že realizace přeložky povede ke zlepšení současného akustického stavu v centru Lomnice nad Lužnicí, dojde k výraznému snížení dotčených obyvatel hlukovou zátěží. Provozem na přeložce budou dotčeni zejména obyvatelé žijící na východním okraji města. Zvýšení hladiny akustického tlaku však bude v řádu desetin dB oproti stavu bez přeložky, což je prakticky zanedbatelný rozdíl v nárůstu zdravotního rizika. Z uvedených výsledků vyplývá, že ve všech zvolených výpočtových bodech (potencionálně dotčených realizací posuzovaného záměru) a zvolených výpočtových výškách budou hygienické limity 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu s rezervou dodrženy.

Vliv na povrchové a podzemní vody

Posuzovaná přeložka silnice I/24 kříží 3 vodní toky - v km 2,307 Miletínský potok, v km 2,591 bezejmenný vodní tok a v km 4,002 Tisý potok. Dle technické studie se nepředpokládají úpravy směrového vedení křížených vodních toků. V území dotčeném realizací posuzovaného záměru se nenachází žádný zdroj povrchových vod ani žádné ochranné pásmo zdroje povrchových vod. Navrhovaná trasa neprochází ani se nepřibližuje k žádnému registrovanému ochrannému pásmu vodního zdroje. Celé zájmové území je umístěno v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Třeboňská pánev.

Během výstavby dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k riziku odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků. Je zde proto riziko většího odnosu částic do povrchových vod a jejich zakalení či zanesení během srážkových období. Ohrožení povrchových i podzemních vod by dále mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi. K minimalizaci rizika vzniku havarijní situace budou navržena preventivní a kontrolní opatření v ZOV (především pravidelná kontrola stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelná vizuální kontrola staveniště).

V období výstavby bude potřeba pitná voda pro pracovníky na stavbě a technologická voda pro výrobu betonových směsí, kropení stavby, očistu vozidel a stavebních strojů atd. Nepředpokládají se vyšší nároky na vodu, než jaké odpovídají danému typu stavby. Množství pitné ani technologické vody není v současném stavu blíže specifikováno, bude záviset na organizaci výstavby a počtu pracovníků, který není v současné době znám. Zaměstnanci stavby budou využívat hygienické zázemí, které bude součástí zařízení staveniště.

Navržená trasa přeložky silnice I/24 v násypech prochází v úsecích km 2,25 - 2,35 a km 2,45 - 3,15 záplavovým územím Q₁₀₀ řeky Lužnice (mimo aktivní zónu). Zpracovatel hydrogeologického posouzení doporučuje zpracovat zhodnocení vlivu výstavby na rozsah stanoveného záplavového území, které bude součástí další přípravy stavby. Po realizaci záměru dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch a ke zrychlení odtoku srážkových vod z území. Množství vod odtékajících z vozovky bude 9 103 m³/rok, tyto vody budou přednostně zasakovány na pozemku komunikace, tj. v pruhu nezpevněných krajnic, a především ohumusovaných a osetých svahů zemního tělesa. Odvod zbývajících množství dešťové vody z povrchu silnice I/24 budou dále zajišťovat silniční příkopy či rigoly, u kterých je doporučeno nechat dno příkopů nezpevněné s jejich ohumusováním a osetím tak, aby bylo zajištěno alespoň částečné vsakování dešťové vody. Příkopy budou zaústěny do stávajících vodotečí. Předčištění srážkových vod z pozemních komunikací bude probíhat v souladu s předpisem „Technické podmínky 83 - Odvodnění pozemních komunikací“, tj. minimálně realizovat kalové jímky s nornou stěnou pro zadržení lehkých kapalin; pokud možno doplnit o filtraci. V případě potřeby budou realizovány sedimentační a retenční nádrže.

Srážkové vody odtékající z vozovky budou znečištěny různými látkami z projíždějících automobilů (úkapy, ořez) nebo z použitých posypových materiálů. Nejvýznamnější znečišťující látkou je chlorid sodný, hlavní součást posypových materiálů v zimním období. Předmětná silnice se nachází v CHKO, kde je dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zakázáno provádět chemický posyp cest. Silnice

I/24 v úseku Veselí nad Lužnicí – hraniční přechod Halámky má výjimku na chemické ošetření komunikace. Za předpokladu, že veškerá posypová sůl aplikovaná na vozovku bude transportována do křížených vodních toků (recipientů), budou roční nárůsty koncentrace chloridů v Miletínském potoce 17,92 mg/l chloridů za rok a 43,6 mg/l za zimní sezónu. Ve výpočtu byl použit Q355, reálné průtoky budou vyšší. Vypočtené hodnoty jsou na takové úrovni, že nepředpokládáme překračování limitních hodnot chloridů ani v jednotlivých křížených tocích. Dalšími látkami, které působí negativně na kvalitu povrchových (a podzemních) vod přítomnost znečišťujících příměsí v posypových materiálech, jsou těžké kovy. Jediná prakticky reálná cesta, jak tyto negativní vlivy minimalizovat, je optimalizace (snižování) dávek posypových materiálů a používání posypových materiálů s nízkým podílem těchto příměsí.

K dlouhodobému ovlivnění kvality podzemních vod v období provozu může docházet v místech soustředování splachových vod z komunikace. Navržená trasa silnice I/24 západního obchvatu Lomnice nad Lužnicí spolu s dočasnými komunikacemi a napojeními cest je z hydrogeologického pohledu navržena bez závažných zásahů do horninového prostředí a režimu podzemních vod. V dosahu teoretického vlivu výstavby a provozu na komunikaci nebyly identifikovány žádné jímací objekty podzemních vod, které by mohly být kvantitativně nebo kvalitativně ovlivněny. V zájmovém území nebyla identifikována žádná ochranná pásma vodních zdrojů.

Z hydrogeologického pohledu se ve výsledku jeví jako mírně výhodnější varianta modrá v úseku km 2,4 – 4,4 a zelená v úseku km 1,85 – 3,85 než varianta základní (červená), která může v nejnižším místě zasáhnout mírně pod hladinu podzemní vody. Významnost vlivu však není velká, protože v dosahu teoretického vlivu výstavby a provozu na komunikaci nebyly identifikovány žádné jímací objekty. Z hlediska vlivů na vodní toky zde není prakticky rozdíl.

Vlivy na půdu

Záměr si vyžádá trvalý zábor cca 17,48 ha a dočasný zábor cca 1,2 ha zemědělské půdy. Jedná se o pozemky zařazené do II., III., IV. a V. třídy ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF). Rozsah záboru půd ze ZPF je dán rozsahem stavby a rozložením na pozemcích. Zábor půdy II. třídy ochrany bude 2,48 ha (14,18 %), III. třídy ochrany 6,91 ha (39,51 %), IV. třídy ochrany 5,65 ha (32,35 %) a V. třídy ochrany 2,44 ha (13,97 %).

Dočasný zábor zemědělské půdy představuje zábor pro výstavbu provizorních komunikací, které budou po realizaci záměru zrušeny a pozemky upraveny do původní podoby, eventuálně rekultivovány.

Záměrem nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa.

Z hlediska vlivů na půdu je mezi navrženými variantami zanedbatelný rozdíl.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Navržená trasa silnice I/24 a úprava silnice II/148 se v prostoru MÚK Lomnice nad Lužnicí přibližuje na nejmenší vzdálenost 40 m k netěženému ložisku nevyhrazeného nerostu (štěrkopísky) Lomnice nad Lužnicí ID 3010100. Výstavbou projektovaného obchvatu nebude případná těžba štěrkopísků na opačné straně potoka Tisý nijak omezena.

V zájmovém území a jeho blízkosti nejsou evidována žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové nestability. Realizace posuzovaného záměru si vyžádá minimální zásah do horninového prostředí.

Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

V roce 2020 byl zpracován biologický průzkum pro území přeložky silnice I/24 Lomnice nad Lužnicí. Biologický průzkum byl základním podkladem pro zpracování hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny (EIA SERVIS s.r.o., prosinec 2020), které bylo přílohou oznámení.

V zájmovém území nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Cennějšími prvky zkoumaného území jsou stromy, rostoucí podél křížených silnic, podél železniční trati, vodotečí. Realizace přeložky si vyžádá kácení dřevin, bude zpracován projekt ozelenění a vegetačních úprav.

Během realizovaného zoologického průzkumu bylo v širším zájmovém území řešené přeložky zaznamenáno celkem 80 druhů obratlovců, z nichž 20 druhů patří mezi zvláště chráněné. Čtyři druhy (jeřáb popelavý, luňák červený, luňák hnědý a orel mořský) jsou uvedeny v kategorii kriticky ohrožené, devět druhů (kuňka obecná, skokan zelený, ještěrka obecná, holub doupňák, křepelka polní, rybák obecný, volavka bílá, žluva hajní, vydra říční) je uvedeno v kategorii silně ohrožené a sedm druhů (užovka obojková, čáp bílý, bramborníček černohlavý, krkavec velký, moták pochop, ůuhýk obecný, vlaštovka obecná) v kategorii ohrožené. Výstavbou přeložky může dojít u některých druhů k zásahu do části potravního biotopu, hnízdiště nebudou dotčena. Vliv záměru na jedince

takto využívající posuzované území nebude velký, může být výraznější v období výstavby (hluk, pohyb osob a techniky), poté lze očekávat adaptaci bez významnějších projevů rušení. Negativní vlivy a zásahy do části hnízdního či potravního teritoria nelze zcela vyloučit u druhů vázaných na porosty stromů a keřů (ťuhýk obecný, žluva hajní). Realizací záměru budou dotčeny také druhy (křepelka polní, bramborníček černohlavý a koroptev polní), které obývají otevřenou zemědělskou krajinu a hnízdí v lučních, polních či ruderních porostech. Populace zvláště chráněných druhů ptáků nebudou v lokalitě ohroženy. Po dokončení stavby nebude vzhledem k dostatečné kapacitní mostním objektům a za předpokladu dodržení navrhovaných opatření týkajících se úpravy podmostí negativně ovlivněna ani populace vydry říční.

Délka řešeného úseku silnice I/24 je cca 4,52 km. Proto je potřeba těleso přeložky zprůchodnit pro velké druhy savců (kategorie A) jedním mostním objektem, nejméně dvěma mostními objekty pro střední druhy savců (kategorie B) a čtyřmi až pěti průchody pro malé druhy savců. V trase řešené přeložky je navrženo celkem 5 mostních objektů, pouze 4 ale budou vhodné pro migraci živočichů. Všechny navržené mostní objekty zajistí při jejich správném provedení dostatečnou prostupnost pro živočichy, konkrétní parametry jednotlivých mostů budou detailně řešeny v projektové dokumentaci. Posuzovaný záměr významně neovlivní propustnost krajiny pro migrující živočichy a nezpůsobí vznik jejich izolovaných populací.

Stavba silnice bude mít negativní vliv na všechny křížené ekosystémy. Dojde k likvidaci veškeré vegetace v trase a negativně budou ovlivněny i přilehlé plochy. Stávající fungující ekosystémy budou realizací nové silnice rozděleny. Obdělávaná pole, která v linii plánovaného obchvatu převažují, představují chudý ekosystém a realizace záměru příliš jejich funkčnost neomezí. Luční ekosystém v trase obchvatu je člověkem pozměněný, druhově chudý a plocha zasažená stavbou není velká. Lesní ekosystémy nejsou v trase plánovaného obchvatu zastoupeny, ekosystém lad, křovin a dřevin rostoucích mimo les je zasažen v minimálním rozsahu. V těchto úsecích je proto doporučeno předem zaměření okrajů stavby v terénu a kácení pouze takového počtu dřevin, které bude nezbytně nutné. Za vykácenou zeleň je doporučeno realizovat náhradní výsadby, ať už k novému obchvatu nebo na jiné plochy, které určí příslušný orgán ochrany přírody.

V závěru hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny (EIA SERVIS s.r.o., prosinec 2020), je konstatováno, že pokud budou v dalších stupních přípravy stavby dodržena v něm navržená opatření, je záměr akceptovatelný a realizovatelný.

Z celkového vyhodnocení z hlediska vlivů na faunu, flóru a ekosystémy se jako vhodnější jeví varianta zelená, která umožňuje realizovat mostní objekty s lepšími průchozími parametry pro migraci živočichů než varianta základní červená. Varianta modrá je navržena v úseku, kde dochází pouze k přechodům Tisého potoka a rozdíly mezi variantami jsou zde zanedbatelné.

Vlivy na chráněná území, významné krajinné prvky (VKP) a územní systém ekologické stability (ÚSES)

Přeložka silnice prochází v celé délce III. zónou CHKO Třeboňsko. CHKO je rozdělena do 3 zón dle cennosti území, III. zóna představuje území nejméně cenné, je sem zařazena převážná většina zemědělsky obhospodařovaných ploch, lidských sídel, důležitých komunikací a místa s těžbou nerostných surovin. Umístění ve III. zóně nevylučuje realizaci přeložky. Stavbou bude ovlivněn krajinný prostor východně od města Lomnice nad Lužnicí. V blízkosti přeložky, cca 300 m od místa, kde se přeložka odpojuje od stávající silnice I/24, se nachází NPR Velký a Malý Tisý, která nebude realizací přeložky dotčena. Realizace záměru nebude mít negativní vliv na celistvost žádné EVL ani PO. Integrita dotčených EVL Velký a Malý Tisý, Nadějská soustava a Třeboňsko střed i dotčené PO Třeboňsko, ve smyslu udržení kvality těchto lokalit z hlediska naplňování jejich ekologických funkcí ve vztahu k předmětům ochrany, zůstane zachována. V rámci posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, které zpracovala v prosinci 2020 RNDr. Lenka Šikulová, byl významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, které tvoří soustavu Natura 2000, vyloučen.

Trasa posuzované přeložky nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku, zasahuje však do 3 významných krajinných prvků ze zákona „vodní tok“. V km 2,3 kříží přeložka Miletínský potok. Tok bude přemostěn mostem typu rámový propustek o šířce 12 m a se šířkou berem 1,5 m. Přeložka dále kříží v km 2,6 bezejmennou vodoteč. Tok bude přemostěn jednopólovým nebo dvoupólovým mostním objektem s minimální průchozí šířkou na dolní základně 20 m a průchozí výškou nad terénem 4 m. V km 4,0 kříží přeložka Tisý potok. Tok bude přemostěn mostem typu rámový propustek o šířce 12 m a průchozí výšce cca 1,5 m nad oboustrannými průchozími bermami o šířce 1,5 m. Dále přeložka prochází nivou řeky Lužnice, záplavovým

územím Q₁₀₀. Není dotčena aktivní záplavová zóna. V rámci hydrogeologického posouzení je doporučeno zpracování zhodnocení vlivu výstavby na rozsah stanoveného záplavového území, které bude součástí další přípravy stavby. Funkčnost dotčených krajinných prvků nebude negativně ovlivněna.

Navržený obchvat Lomnice nad Lužnicí se významně dotýká vymezeného lokálního ÚSES. Trasa přeložky kříží dva lokální biokoridory (LBK), a to LBK 8, který je vymezen na Miletínském potoce, a LBK 9, který zahrnuje Tisý potok. Dále kříží v km 2,6 bezejmennou vodoteč, která je vymezena jako interakční prvek IP 8. V počátečním úseku kříží přeložka linii dřevin vymezenou jako IP 3. LBK 8 překonává přeložka v km 2,3 mostním objektem o šířce 12 m se šířkou berem 1,5 m. LBK 9 překonává v km 4,0 mostním objektem o průchozí šířce 12 m a průchozí výšce cca 1,5 m nad oboustrannými průchozími bermami o šířce 1,5 m. IP 8 překonává v km 2,6 mostním objektem s minimální průchozí šířkou na dolní základně 20 m a průchozí výškou nad terénem 4 m. Podmostí bude zemní nezpevněné např. z utaženého hlinitého jílu nebo zeminy. IP 3 přeložka kříží, bude navržená náhradní výsadba. Funkčnost biokoridorů by však neměla být významně ovlivněna vzhledem k přítomnosti dostatečného počtu a přiměřené velikosti mostních objektů v trase.

Varianta zelená je umístěna na násypu vyšším o cca 2 m než varianta základní (červená) v úseku cca km 2,1 - 3,5. Vzhledem k charakteru krajiny, která se vyznačuje plochým terénem je vhodnější umístění komunikace na co nejnižším násypu. Z hlediska vlivů na krajinný ráz je proto doporučeno preferovat variantu základní (červená). Rozdíly mezi variantou základní a modrou jsou v cm, max. 0,25 m, a to v úseku mírného zářezu. Mezi těmito variantami není prakticky rozdíl.

Vlivy na krajinu

Na základě vyhodnocení uvedeného v oznámení je možno konstatovat, že navrhovaný záměr přeložky silnice I/24 v daném úseku představuje poměrně významný zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Z hlediska širšího krajinného prostoru se však přeložka vyhýbá nejcennějším plochám (rybníční a lesní krajina CHKO Třeboňsko). Negativní vliv se projeví v poměrně malém prostoru. K minimalizaci negativních vlivů přispějí opatření týkající se minimalizace vlivů na dotčené vodní toky, dřeviny rostoucí mimo les a zpracování projektu ozelenění stavby. Lze konstatovat, že výstavba silnice nepoškodí krajinný ráz takovým zásadním způsobem, aby kvůli zásahu do krajinného rázu nebylo možné záměr realizovat. Z hlediska vlivů na krajinný ráz je doporučena varianta s co nejmenšími násypy, tj. varianta základní (červená).

Vlivy na hmotný majetek

Záměrem nebudou ovlivněny kulturní památky, archeologicky ani kulturně významné lokality či stavby. Stavba si nevyžádá žádné demolice stavebních objektů.

Z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví není mezi navrženými variantami rozdíl.

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 22. 12. 2020 oznámení záměru „I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat“. Oznámení zpracovala podle přílohy č. 3 k zákonu Mgr. Pavla Dušková ze společnosti EIA SERVIS s.r.o., U Malše 1805/20, České Budějovice 7, 370 01 České Budějovice, držitelka autorizace dle § 19 zákona. Oznamovatelem je obchodní firma Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, Nusle, 140 00 Praha 4, IČO 659 93 390.

Oznámení splňovalo náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona, proto příslušný úřad zahájil dopisem ze dne 5. 1. 2021 č. j. KUJCK 559/2021 zjišťovací řízení. Téhož dne bylo oznámení rozesláno k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům. Informace o zahájení zjišťovacího řízení byla v souladu s § 16 zákona zveřejněna na úřední desce Jihočeského kraje dne 5. 1. 2021, na úřední desce obce Frahelž a Lužnice dne 8. 1. 2021 a na úřední desce města Lomnice nad Lužnicí 22. 1. 2021.

V průběhu zjišťovacího řízení byla krajskému úřadu zaslána k záměru 3 vyjádření, která jsou uvedena níže v bodě 4 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Po lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce Jihočeského kraje obdržel krajský úřad vyjádření Městského úřadu Třeboň, odboru životního prostředí, k němuž v souladu s ustanovením § 5 odst. 8 zákona nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

- Oznámení „I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat“, zpracované Mgr. Pavlou Duškovou, autorizovanou osobou podle § 19 zákona

- Vyjádření uvedená v bodě 4

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

- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, oddělení Správa chráněné krajinné oblasti Třeboňsko, vyjádření č. j. 00025/JC/21 zde dne 21. 1. 2021
- Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II, vyjádření č. j. MZP/2021/510/42 zde dne 27. 1. 2021
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát České Budějovice, vyjádření č. j. ČIŽP/42/2021/367 ze dne 29. 1. 2021

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, oddělení Správa chráněné krajinné oblasti Třeboňsko nepožaduje další posuzování podle zákona za předpokladu, že budou v další projekční přípravě stavby, při její realizaci a provozu splněny následující podmínky:

„1) Do dokumentace pro územní rozhodnutí, pro povolení stavby a pro provádění stavby i do dalších dílčích projektových, realizačních a provozních dokumentů je nezbytné zapracovat optimální technická řešení, podmínky a opatření obsažená v příslušných částech Oznámení záměru a v jeho přílohách, která zajistí vyloučení nebo zmírnění negativních vlivů na zájmy přírody a krajiny, případně navrhnou vhodná kompenzační opatření. To se týká zejména vlivů na krajinný ráz a vlivů na biodiverzitu a migrační propustnost krajiny.

2) S ohledem na potřebu zajištění migrační průchodnosti tělesa přeložky, která se nachází mimo jiné v jádrovém území z hlediska migrace velkých obratlovců, je nezbytné dodržet podmínky, které byly stanoveny odborným pracovištěm Agentury (dopis č. j. 4073/JC/2020 ze dne 16. 11. 2020 adresovaný na ŘSD ČR – viz Příloha č. 10 Oznámení) a zohledněny v Hodnocení podle § 67 ZOPK (Příloha 6 Oznámení). Za hlavní požadavky je možno považovat nové řešení mostu přes bezejmennou vodoteč (SO 204 v km 2,591), kde je požadován dvoupolový most při zachování šířky jednoho pole při dolní základně 12 m a světlé výšky 4,2 nad bermou a dále nové řešení mostního objektu přes Miletínský (Služebný) potok (SO 203 v km 2,307), kde bude navržený tubosider nahrazen mostním objektem rámové konstrukce obdélníkového profilu se zachováním průchozích berem o šíři 1,5 m. Respektovány musí být další detailní podmínky řešení objektů, povrchů apod. z hlediska migrační průchodnosti. U mostu přes železnici (SO 201 v km 1,548), kde je využitelná migrační šířka krajních polí omezovala šikminami a vedením polní cesty, požadujeme při přípravě DÚR prověřit možnost rozšíření mostu o další pole (min. 2) tak, aby zde bylo dosaženo lepších parametrů pro průchodnost velkých obratlovců v rozsáhlém komplexu polní krajiny severně od Lomnice nad Lužnicí.

3) Dokumentace pro územní rozhodnutí bude obsahovat vizualizaci stavby (do fotografií) z různých pohledů (světových stran) a v blízkosti klíčových objektů (most přes železnici, mimoúrovňové křížení s komunikací II/148). S ohledem na potřebu snížení vlivu stavby na krajinný ráz bude preferována základní (červená) varianta podélného profilu, případně varianta s nejnižším náspem. V souladu se závěry Akustické studie (příloha 3 Oznámení) nebudou budována žádná protihluková opatření. Jako součást lepšího zapojení stavby (zejména náspů, mostních objektů, mimoúrovňového křížení) do krajinného rázu budou navrženy doprovodné výsadby dřevin (viz dále bod 5).

4) S ohledem na možnost dlouhých časových prodlev mezi jednotlivými etapami přípravy stavby bude v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, resp. stavební povolení aktualizován přírodovědecký průzkum v návaznosti na průzkum zpracovaný v roce 2020, jehož výsledky budou spolu s příslušnými doporučeními ke snížení vlivů zapracovány do technického řešení stavby včetně plánu organizace výstavby a další projektové přípravy. Na základě závěrů aktualizovaného přírodovědeckého průzkumu (součást hodnocení podle § 67 ZOPK) bude požádáno u příslušných orgánů ochrany přírody o vydání výjimek z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů, které budou stavbou v očekávané době její realizace bezprostředně dotčeny.

5) Projektová dokumentace pro územní rozhodnutí, resp. stavební povolení bude obsahovat podrobný dendrologický průzkum s vyhodnocením dřevin navržených ke kácení a samostatnou část „Vegetační úpravy“, která bude v potřebné podrobnosti řešit doprovodné výsadby dřevin na stavbě a v jejím bezprostředním okolí. Budou použity geograficky původní druhy dřevin (stromů a keřů) CHKO Třeboňsko, vhodné do konkrétních stanovištních podmínek v okolí komunikace a vykazující vyšší toleranci k negativním vlivům silničního provozu (např. chemická údržba). Vegetační úpravy budou samostatným objektem stavby a budou kolaudovány

současně s technickými objekty. Součástí vegetačních úprav budou i náhradní výsadby za dřeviny odstraněné v souvislosti se stavbou. Projekt vegetačních úprav bude zpracován odborným projektantem a bude v rozpracovanosti konzultován na pracovišti Agentury – Správě CHKO Třeboňsko, Valy 121, Třeboň (Ing. Bohuslav Kloubec, Ph.D.). Stávající dřeviny budou během stavby chráněny před poškozením nadzemních i podzemních částí v souladu s příslušnými standardy AOPK ČR a technickými normami pro ochranu dřevin při stavební činnosti. V případě, že výsadba dřevin na svazích některých náspů nebude z hlediska krajinného rázu nezbytná, je možno koncipovat svahy jako trvalé trávníky obohacené výsevem vhodných druhů bylin (vhodná regionální směs předem odsouhlasená AOPK ČR).

6) Při realizaci stavby bude působit ekologický dozor, který bude sledovat plnění podmínek stanovených na ochranu zájmů přírody a krajiny a operativně dohlížet na realizaci potřebných opatření (např. instalaci zábran proti vnikání obojživelníků)."

Vypořádání: Dle sdělení oznamovatele budou výše uvedené podmínky v další přípravě stavby a při její realizaci respektovány.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II, jako dotčený orgán ochrany ZPF uvádí, že trasa záměru byla odsouhlasena v rámci územního plánu města Lomnice nad Lužnicí a v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje. Vzhledem k charakteru záměru (veřejně prospěšná stavba) a minimalizaci záboru nejvyšší zemědělské půdy nemá ministerstvo v daném stupni přípravy záměru žádné připomínky z hlediska možného významně negativního vlivu záměru na životní prostředí a nepožaduje posuzování předmětného záměru na životní prostředí podle 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.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření ponecháno bez komentáře.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice nemá k záměru připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření ponecháno bez komentáře.

Dotčené územní samosprávné celky, veřejnost a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona se k oznámení nevyjádřily.

Z oznámení záměru je patrné, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví nejsou významné. Zpracované oznámení podává ucelený přehled možného vlivu na životní prostředí v místě záměru či jeho okolí. Za předpokladu realizace v oznámení navržených podmínek k ochraně zdraví obyvatelstva a životního prostředí vyplývajících z procesu posuzování lze konstatovat, že životní prostředí v dotčené lokalitě jako celek nebude ovlivněno nad únosnou mírou. Na základě posouzení navržených variant podélného vedení je v oznámení doporučeno preferovat variantu základní (červenou), která má oproti ostatním variantám nejnižší násyp. Žádná z variant není zcela nepřijatelná, rozdíly mezi variantami jsou poměrně malé. V případě nemožnosti realizovat variantu základní (červenou) z jiných hledisek, než je hledisko životního prostředí, je doporučeno umístit přeložku na co nejvyšší technicky možný násyp.

Krajský úřad na základě informací uvedených v oznámení záměru, z obdržených písemných vyjádření a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl k závěru, že záměr „I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat“ nemá významný negativní vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona, neboť z provedeného vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí je zřejmé, že z hlediska významnosti jednotlivých identifikovaných vlivů je provoz záměru možný a při respektování doporučených opatření neznamená významné ovlivnění hodnocených složek životního prostředí.

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 předložit v odvolání.

Ing. Zdeněk Klimeš
vedoucí odboru

Město Lomnice nad Lužnicí a obce Frahelž a Lužnice žádáme 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 doručenou.

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

Oznamovatel

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

Dotčené územní samosprávné celky

- Jihočeský kraj, k rukám člena Rady Jihočeského kraje Mgr. Františka Talíře, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Obec Frahelž, Frahelž 13, 379 01 Třeboň
- Obec Lužnice, Lužnice 139, 379 01 Třeboň
- Město Lomnice nad Lužnicí, nám. 5. května 130, 378 16 Lomnice nad Lužnicí

Dotčené orgány

- Městský úřad Třeboň, odbor životního prostředí, Palackého nám. 46/II, 379 01 Třeboň
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, oddělení Správa chráněné krajinné oblasti Třeboňsko, Valy 121, 379 01 Třeboň
- Ministerstvo životního prostředí, OVSS II, Mánesova 3a, 370 01 České Budějovice
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, Na Sadech 25, 370 71 České Budějovice
- Oblastní inspektorát ČIŽP, U Výstaviště 16, P.O.BOX 32, 370 21 České Budějovice

Na vědomí

- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Horní Vltava, Litvínovická 5, 371 21 České Budějovice
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Městský úřad Třeboň, odbor územního plánování a stavebního řádu, Palackého nám. 46/II, 379 01 Třeboň
- Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o., U Malše 1805/20, České Budějovice 7, 370 01 České Budějovice

Dále obdrží (se žádostí o zveřejnění na úřední desce po dobu 15 dní)

- Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, prostřednictvím: Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor kancelář ředitele, úsek organizační, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice