

**KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE**  
**ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**  
**Škroupova 18, 306 13 Plzeň**

VÁŠ DOPIS ZN.:  
ZE DNE:  
NAŠE ZN.: ŽP/10201/12  
SPIS ZN.: ZN/219/ŽP/09  
VYŘIZUJE: Ing.Soutner  
TEL.: 377195 597  
FAX: 377195 393  
E-MAIL: jiri.soutner@plzensky-kraj.cz  
DATUM: 10.12.2012

**Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí**

podle § 10 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)

**I. Identifikační údaje**

**Název záměru:**

**„Rekonstrukce silnice I/19, úsek křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí“**

**Kapacita (rozsah) záměru:**

Záměr zahrnuje tři úseky komunikace I/19 určené k rekonstrukci (z celkových devíti, zpracovaných původní projektovou dokumentací na úrovni technické studie pod názvem „Silnice I/19 křižovatka s I/20 - hranice Plzeňského kraje" z 07/2008).

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí jsou tedy následující úseky:

1. **úsek: I/19 křižovatka s I/20 - Nezvěstice:** dl. 2,75km (od křižovatky se silnicí I/20 po vodojem Štáhlavice);
2. **úsek: I/19 Nezvěstice - obchvat:** variantně řešený úsek; délka 5,66-6,75km (od vodojemu Štáhlavice na hranice katastrálních území Žákava/Vlkov);
3. **úsek: I/19 Nezvěstice - Spálené Poříčí:** (dl. 3,06km, od hranice katastrálních území Žákava/Vlkov po křižovatku silnic I/19 a II/117).

**Začátek stavby** rekonstrukce silnice I/19 je umístěn na křižovatce silnic I/20 a I/19. Tato se nachází přibližně 5,0 km jižně od okraje Plzně, resp. přibližně 500 m za obcí Losiná. Umístění křižovatky neodpovídá poloze stávající, její poloha je dána závěry jednání při zpracování PD a vychází ze zamýšlených úprav silnice I/20.

**Konec stavby** je umístěn ve Spáleném Poříčí přibližně 60 m před křižovatkou se silnicí II/117.

Hlavní trasa navrhované přeložky silnice I/19 je v celém posuzovaném úseku (křižovatka s I/20 - Spálené Poříčí) řešena jako dvoupruhová směrově nerozdělená. Šířka komunikace je navrhována v intravilánu v celkové šířce 8,0 m, v extravilánu v celkové šířce 9,5 m. Délka navrhované rekonstrukce je (v závislosti na zvolené variantě) 11,47-12,56 km.

Záměr je zařazen dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., v platném znění, v kategorii II bod 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*.

**Umístění záměru:** kraj: Plzeňský  
 obec: Losiná, Nezavětice, Štáhlavice, Nezavětice, Žákava, Spálené Poříčí  
 kat. území: Losiná (686841), Nezavětice (763136), Štáhlavice (763144), Olešná u Nezavětic (704482), Nezavětice (704474), Žákava (704504), Vlčkov u Spáleného Poříčí (752711), Spálené Poříčí (752703)

**Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic, státní příspěvková organizace, Správa Plzeň

**IČ oznamovatele:** 65993390

**Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Hřímálého 37  
 Plzeň 320 25

## II. Průběh posuzování

**Zpracovatel oznámení:** RNDr. Ing. Pavel Musiol

osvědčení odborné způsobilosti č.j.:2893/326/OPVŽP/ 94, autorizace prodloužena č.j.: 35532/ENV/06, 101783/ENV/10

**Datum předložení oznámení:** 16.01.2009

**Zpracovatel dokumentace:** RNDr. Ondřej Bílek

rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 32259/ENV/09

**Datum předložení dokumentace:** 7.12.2010

**Zpracovatel posudku:** RNDr. Vladimír Ludvík

osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 5278/850/OPV/93, autorizace prodloužena č.j.: 2081/ENV/11

**Datum předložení posudku:** 15.10.2012

**Veřejné projednání:** : 19.11.2012, salónek restaurace BON, Nezavětice

### **Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:**

- 16.1.2009 – Krajský úřad PK obdržel oznámení s obsahem a rozsahem podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., zpracované řešitelským týmem GeoVision. Garantem zpracování – Ing. Pavel Musiol. Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic, státní příspěvková organizace, Správa Plzeň
- 21.1.2009 – bylo zahájeno ZŘ záměru, oznámení bylo zveřejněno na internetovém informačním systému EIA [www.cenia.cz](http://www.cenia.cz) pod kódovým označením PLK1375, zveřejněno na úřední desce kraje. Současně byla rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 20.2.2009 – KÚPK vydal závěr ZŘ – záměr „Rekonstrukce silnice I/19, úsek křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí“ má významný vliv na ŽP a bude posuzován podle zákona
- 9.6.2010 bylo projednání záměru vzhledem k hlukové studii navržené silniční přeložky
- 13.9. 2010 KÚPK obdržel dokumentaci
- 21.9.2010 oznamovatel požádal o pozastavení procesu posuzování do doby uvolnění finančních prostředků
- 7.12.2010 – KÚPK obdržel dokumentaci s obsahem dle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb., zpracovanou řešitelským týmem GeoVision. Garantem zpracování – RNDr. O. Bílkem, oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace dle cit. zákona.
- 13.12.2010 - byla dokumentace zveřejněna na internetovém informačním systému EIA [www.cenia.cz](http://www.cenia.cz) pod kódovým označením PLK1375, zveřejněna na úřední desce kraje. Současně byla rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 17.1.2012 – byla uzavřena příslušným úřadem smlouva se zpracovatelem posudku RNDr. Vladimírem Ludvíkem
- 30.3.2012 – KÚPK obdržel žádost od zpracovatele posudku o prodloužení lhůty zpracování posudku vzhledem k nutnosti posouzení jarního a časně letního aspektu rozšíření rostlin a živočichů včetně migračních cest jak v posudku EIA tak i v posudku NATURA
- 15.10.2012 – Krajský úřad obdržel zpracovaný posudek.
- 15.10.2012 – posudek byl zveřejněn na internetovém informačním systému EIA [www.cenia.cz](http://www.cenia.cz) pod kódovým označením PLK1375, zveřejněn na úřední desce kraje. Současně byla rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 6.11.2012 – byla zveřejněna a rozeslána pozvánka na dnešní veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům.

### **Závěry zpracovatele posudku:**

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržení vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

**Závěry veřejného projednání:**

Na veřejném projednání byla diskuze zaměřena zejména na problematiku dopravní zátěže a s ní související vlivy na zdraví, vlivy hluku a vlivy na ovzduší a to jak na plochách uvažovaného záměru, tak i mimo uvažovaný záměr zejména v obci Spálené Poříčí a Losiná. Dále byly projednány některé aspekty napojení záměru na okolní silniční síť.

Vlivy záměru „Rekonstrukce silnice I/19, úsek křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí“ byly projednány ze všech podstatných hledisek. Průběh a výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání zn.: ŽP/9913/12 ze dne 26.11.2012.

Byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru „Rekonstrukce silnice I/19, úsek křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí“ podle zákona a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

**Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:**

- Občanské sdružení Potok Bradava
- Občanské sdružení Pro Spálené Poříčí
- Myslivecké sdružení „Úslava“ Žákava
- Ing. Havel Petr
- Obec Nezvěstice
- Město Spálené Poříčí
- Obec Žákava
- Obec Losiná
- Obec Nezbavětice
- Městský úřad Blovice
- Magistrát města Plzně
- Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni
- Česká inspekce životního prostředí

**III. Hodnocení záměru*****Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:***

Posuzovaný záměr byl v daném území procesem posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) posouzen ze všech podstatných hledisek. Cílem bylo shromáždit a vyhodnotit dostupné údaje o vlivech výstavby a provozu na životní prostředí pro záměr silnice "Rekonstrukce silnice I/19, úsek křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí". Proces EIA identifikuje míru a závažnost jednotlivých vlivů, stanoví limity pro možnost realizace stavby a navrhuje opatření, která budou minimalizovat dopady na životní prostředí.

Hodnoceným záměrem je „Rekonstrukce silnice I/19, úsek křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí“. V současné době silnice I/19 nevyhovuje svým stavebním uspořádáním a směrovými oblouky a nesplňuje požadavky na silnici I. třídy podle ČSN 73 6101, projektování silnic a dálnic. Posuzovaný záměr je součástí projektu postupné rekonstrukce silnice I/19 na území Plzeňského kraje. Rekonstrukce je řešena etapovitě a tento proces EIA řeší 3 úseky této stavby (členění odpovídá prováděcí studii - zpracovatel: Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň, 7/2008, doplněk 05/2009): 1. úsek křižovatka I/20 - Nezvěstice, 2. úsek Nezvěstice - obchvat (v tomto úseku je záměr rozpracován v pěti variantách - S1U, S2, S2U, M1U, M2), 3. úsek Nezvěstice - Spálené Poříčí.

Začátek stavby rekonstrukce silnice I/19 je umístěn na křižovatce silnic I/20 a I/19, přibližně 500 m za obcí Losiná. Konec stavby je umístěn ve Spáleném Poříčí přibližně 60 m před křižovatkou se silnicí II/117. Hlavní trasa navrhované přeložky silnice I/19 je v celém posuzovaném úseku (křižovatka s I/20 - Spálené Poříčí) řešena jako dvoupruhová směrově nerozdělená. Šířka komunikace je navrhována v intravilánu v celkové šířce 8,0 m, v extravilánu v celkové šířce 9,5 m. Délka navrhované rekonstrukce je (v závislosti na zvolené variantě) 11,47-12,56 km.

Kritickým místem současného vedení trasy I/19 je průtah Nezvěsticemi. Dosud je průjezd tímto úsekem omezen světlou výškou podjezdu pod železniční tratí Plzeň - České Budějovice (3,5 m). Vybudováním obchvatu Nezvěstic bude umožněn průjezd nákladních vozidel po silnici I/19 v celém úseku vedoucím Plzeňským krajem, což poněkud zlepší situaci na stávající objízdné trase. Dostupné dopravní studie a odhady intenzit nepočítají s tím, že by po vybudování tohoto obchvatu došlo k výraznější změně intenzit dopravy po silnici I/19. Nicméně v navazujících úsecích komunikace (zejména na průtazích sídelními útvary Spálené Poříčí, Hořehledy, Borovno) bude i do budoucna trvat stávající nevyhovující stav hlukové zátěže. Není však jasné, zda v budoucnu nemůže docházet k přesměrování části dopravních toků z jiných komunikací na rekonstruovanou I/19. V takových případech může teoreticky docházet i ke zvýšení zátěže, na základě dostupných údajů nicméně není možné takové potenciální navýšení blíže specifikovat.

V rámci zpracování dokumentace vlivů na životní prostředí byla vypracována hluková a rozptylová studie. Dále byly zpracovány biologické průzkumy v trase všech a bylo provedeno hodnocení vlivu záměru na evropsky významnou lokalitu (podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů - „naturové hodnocení“). Byl prověřen současný stav složek životního prostředí (např. půda, ovzduší, voda, flóra, fauna, krajinný ráz, obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky).

Na základě uvedených odborných studií, průzkumů a šetření a dalších použitých podkladů byly vyhodnoceny vlivy záměru na uvedené složky prostředí. Lze očekávat převážně kladné vlivy na obyvatelstvo bezprostředně dotčeného území (především v obci Nezvěstice), a to málo až středně významné. Hlavním přínosem záměru je odvedení (převážně projíždějící) dopravy po silnici I. třídy z centra Nezvěstic a tím i zlepšení hlukové situace a celkové příznivé dopady na faktory pohody obyvatel (celkové zklidnění, zvýšení bezpečnosti provozu, snížení prašnosti atd.). Hluková zátěž obyvatelstva může být po rekonstrukci komunikace v některých lokalitách mimo vlastní řešené území významná a nevyhovující (rostoucí intenzita dopravy bude i nadále zasahovat centrum obcí Spálené Poříčí, Hořehledy a Borovno), avšak bez ohledu na realizaci posuzovaného záměru. Překračování limitů je způsobeno již stávající situací, záměr může pouze v případě nerespektování stanoviska EIA k takové situaci přispívat.

Vliv na ovzduší a klima je hodnocen jako nevýznamný. Za běžných situací je možno očekávat pouze málo významné ovlivnění podzemních či povrchových vod, středně významné vlivy na vody by mohly nastat nanejvýše při mimořádných (havarijních) situacích - je zde dotčeno ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně - vodárna Nezvěstice/Žákava.

Vlivy na půdu a půdní fond jsou hodnoceny vesměs jako málo až středně významné, přičemž ve variantách severního obchvatu (S1U, S2, S2U) dochází k významnějším zásahům do lesních pozemků, zbývající trasy (M1U, M2) ovlivňují převážně zemědělský půdní fond. Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje je hodnocen jako nevýznamný.

Ovlivnění vegetace a flóry lze vzhledem k celkově nízké přírodní hodnotě území považovat za nevýznamné. Ovlivnění fauny za běžného provozu na silnici I/19 nejspíše nebude významné, avšak nelze předem zcela vyloučit zásahy do biotopů některých zvláště chráněných druhů či případně riziko znečištění vodních toků a tím i mírně nepříznivé ovlivnění vodní fauny v případě možných havárií (ať už při výstavbě či během provozu). Menší rizika pro vodní faunu nepochybně souvisí s variantami S1U, S2/S2U než s variantami M1U a M2, které mohou více ohrozit vodní toky a údolní nivy. Vliv na ekologickou stabilitu území a ekosystémy v širším slova smyslu bude jen málo významný.

Ve vztahu ke krajinnému rázu lze prakticky ve všech variantách očekávat určitý zásah do přírodní složky krajinného rázu. Severní varianty zasahují do lesních celků v přírodním parku, varianty M1U a M2 přetínají v relativně dlouhém úseku údolní nivu s nezanedbatelným zastoupením přírodě blízkých lužních porostů. Narušení krajinného rázu ve var. S1U a S2/S2U bude však (zejména s ohledem na velmi omezenou pohledovou expozici z okolí a promítání na pozadí lesních celků) nejspíše jen málo významné, zatímco ve var. M1U a M2 nejspíše středně významné (lokální, ale intenzivní rušivé působení v prostoru mezi Nezvěsticemi a Žákavou). Kulturně-historickou složku krajinného rázu záměr znatelně nenaruší, protože nekoliduje se zdejšími historickými či kulturními dominantami, které by mohly být hmotně či esteticky dotčeny.

Vlivy v prostorech mimo vlastní řešené území pokud se týká dodržení nebo překročení stanovených hygienických limitů (konkrétně hlukových) jsou přibližně srovnatelné pro všechny varianty (M1U, M2, S1U, S2, S2U).

Přesto však v některých ohledech existují jisté rozdíly mezi významností zjištěných vlivů na faktory životního prostředí.

Na základě všech posuzovaných údajů lze jako komplexní řešení hlukové situace mimo prostor uvažovaného záměru doporučit urychlenou přípravu obchvatu Spáleného Poříčí a Hořehled (uloženo podmínkou stanoviska EIA).

Při respektování navržených doporučení ve stanovisku EIA lze vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru.

***Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:***

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a zdraví obyvatelstva vyplývající z procesu EIA jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska EIA. Za zásadní

opatření je třeba považovat opatření vyplývající z procesu posuzování podle zákona, zejména pak opatření v oblasti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat.

***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí:***

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a zdraví obyvatelstva vyplývající z procesu EIA jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska EIA. Za zásadní opatření je třeba považovat opatření vyplývající z procesu posuzování podle zákona, zejména pak opatření v oblasti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat.

***Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:***

Dle provedeného posouzení v **procesu EIA** jsou jako pro životní prostředí relativně **nejpříznivější hodnoceny varianty S1U a S2/S2U**, což vychází mj. z optimálních dopadů na zdraví obyvatel v řešeném území bez nutnosti dalších technických opatření. Obě varianty jsou hodnoceny kladně i díky vyloučení vlivů na EVL Bradava a jen minimálnímu ovlivnění funkčnosti skladebných částí ÚSES. Trasa S1U je částečně znevýhodněna významnějším zábořem lesních pozemků, oproti S2/S2U (a zejména vůči variantám „M“) se však vyznačuje nižšími záboři zemědělské půdy. Var. S2/S2U se pak oproti S1U jeví poněkud citlivější k nestandardním stavům, haváriím apod. (především s ohledem na povrchové vody). Pro další projektovou přípravu a k následné realizaci lze tedy doporučit obě varianty, za předpokladu dodržení minimalizačních podmínek stanoviska EIA.

Naopak varianty **M1U a M2 byly hodnoceny méně příznivě**, zejména s ohledem na citelné (byť spíše lokální) ovlivnění krajinného rázu, zásahy do ÚSES a narušení biotopů některých vzácnějších druhů živočichů. Tyto varianty rovněž mohou vyžadovat doplňková technická opatření pro zajištění příznivé hlukové situace (protihlukové stěny) či k eliminaci vlivů na lokality Natura 2000. Rovněž citlivost k nestandardním stavům, haváriím apod. (např. s ohledem na povrchové i podzemní vody - ochranná pásma vodních zdrojů) je u těchto variant vyšší. Přestože tyto varianty nepřekračují v daném území žádné zákonné limity či jiné normy, nejsou z uvedených důvodů příliš vhodné a nejsou proto procesem EIA doporučeny k realizaci.

Dle provedeného posouzení **Natura** při realizaci rekonstrukce komunikace **ve variantách S2, S2U, M1U a M2** může dojít k **mírnému negativnímu ovlivnění populace raka kamenáče**, který je předmětem ochrany v EVL Bradava. Vedením komunikace **ve variantě S1U byl vliv záměru vyhodnocen jako nulový**. Autorka hodnocení i zpracovatelé posudku upřednostňují provedení plánované rekonstrukce komunikace ve variantách S1U, případně S2 a S2U, které představují žádné, případně pouze okrajové negativní ovlivnění populace raka kamenáče v EVL Bradava.

Pořadí variant lze při zohlednění posouzení vlivů na životní prostředí dle zák. č. 100/2001 Sb. a Naturového hodnocení dle zák. č. 114/1992 Sb. stanovit následovně:

**Nejvhodnější S1U, vhodné S2 a S2U. M1U a M2 se nedoporučují k realizaci.**

***Vypořádání vyjádření k dokumentaci:***

V rámci posuzování uvažovaného záměru příslušný úřad obdržel k dokumentaci 4 vyjádření veřejnosti, dále obdržel 5 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 4 vyjádření dotčených správních úřadů. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku a zohledněny v tomto stanovisku EIA.

***Vypořádání vyjádření k posudku:***

**Magistrát města Plzně - odbor životního prostředí**

- souhlasí s předmětným posudkem.

**ČIŽP**

- nemá k posudku připomínku.

**Obec Losiná**

V posudku je uvedeno, že kritickým místem je průtah Nezvěsticemi - podjezd pod železniční tratí Plzeň - České Budějovice o světlosti 3,5 m. Z toho vyplývá, že po vybudování obchvatu Nezvěstic bude umožněn průjezd vozidel vyšších (zejména nákladních) po silnici 1/19 v celém úseku vedoucím Plzeňským krajem. Tím dojde podle našeho názoru k výrazné změně dopravního toku, který negativně ovlivní život v naší obci, neboť bude umožněn průjezd nákladních vozidel úsekem Losiná - Nezvěstice. V roce 2008 bylo deklarováno dopravní zatížení v naší obci 15 tisíc vozidel denně. Všechna tato vozidla projíždějí po silnici I/20 ve směru na dálnici D5 a Plzeň a směrem opačným, kde se až nad naší obcí dělí na další 4 směry: Starý Plzenec, Nebílovy, České Budějovice, Rožmitál a Příbram. Tímto chceme upozornit na fakt, že pokud nedojde k vybudování obchvatu naší obce, tak zprůjezdnění trasy pro nákladní dopravu z křižovatky 1/19 - I/20 směrem na Nezvěstice se dopravní zatížení v naší obci ještě zvýší a toto bude mít pro naši obec zásadní a to velmi negativní vliv. Proto žádáme v rámci řešení „Rekonstrukce silnice 1/19, úsek křižovatka s I/20 - Spálené Poříčí“, aby jakýkoliv stupeň projektové přípravy a realizace této stavby byl řešen současně s



projektovou přípravou a realizací obchvatu obce Losiná.

### **Vypořádání zpracovatele posudku:**

Uvedený vliv je řešen v rámci stanoviska v podmínce pro fázi přípravy č. I.4).

### **Občanské sdružení Pro Spálené Poříčí**

vyjadřuje opakovaně zásadní nesouhlas s připravovaným záměrem „rekonstrukce silnice 1/19 - křižovatka 1/20 - Spálené Poříčí“, pokud nebude současně řešena i situace ve Spáleném Poříčí a Hořehledech. Výrazně negativní dopad na životní prostředí v těchto sídelních jednotkách připouští jak vlastní záměr, tak i posudek RNDr. Vladimíra Ludvíka.

Řešení nastalé situace „dočasným omezením vjezdu těžké dopravy či omezením rychlosti v některých úsecích“ jak uvádí ve svém stanovisku zpracovatel posudku, je v přímém rozporu se snahou o plynulost dopravy převážně nákladních vozidel, kvůli čemuž se má tento záměr vůbec realizovat!

Realizací tohoto záměru dojde sice ke zlepšení dopravní situace v Nezvěsticích a Vlkově, ale k výraznému zhoršení ve městě Spálené Poříčí, kde je již v současnosti situace horší než v Nezvěsticích, přes které těžká doprava ze známých důvodů nejezdí.

Jediným komplexním, logickým a zároveň ekonomickým i ekologickým řešením tohoto stavu je, jak jsem již v minulosti uvedla a zpracovatel posudku se k tomuto též přiklání, počkat s realizací tohoto projektu do doby, kdy bude možné vybudovat s obchvatem Nezvěstic současně i obchvat Spáleného Poříčí a Hořehled.

Vybudováním pouze obchvatu Nezvěstic nedojde ke zlepšení, ale ke zhoršení stávající situace.

### **Vypořádání zpracovatele posudku:**

Uvedený vliv je řešen v rámci stanoviska (a v rámci možností procesu EIA) v podmínce pro fázi přípravy č. I.4).

### **Stanovisko:**

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 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 zákona č. 93/2004 Sb., **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

## SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

**„Rekonstrukce silnice I/19, úsek křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí“**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

### ***Doporučená varianta:***

**Nejvhodnější S1U, vhodné S2 a S2U. M1U a M2 se nedoporučují k realizaci.**

*Podmínky souhlasného stanoviska:*

### I. Podmínky pro fázi přípravy

- 1) součástí projektové dokumentace pro územní řízení bude podrobná akustická studie z dopravy včetně návrhu případných protihlukových opatření; výpočtové body je třeba zvolit na hranicích stávajících nejbližších chráněných venkovních prostorů a nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb; budou zohledněny nové legislativní předpisy, zejména nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a Metodický návod pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb č.j.: 62545/2010-OVZ-32.3-1.11.2010
- 2) ve variantě M2 nebo M1U v referenčním bodě č. 9 (u přílehlých obytných objektů v Žákavě) předběžně počítat s protihlukovou stěnou délky cca 75 m a výšky cca 2,5 m pro bezpečné dodržování hlukových limitů
- 3) součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras a objemů přepravovaných hmot bude akustická studie pro období výstavby, budou stanoveny podmínky pro plnění legislativních limitů
- 4) vzhledem k tomu, že ve Spáleném Poříčí a Hořehledech dochází vlivem provozu na silnici I/19 již v současnosti k překračování hygienických limitů, zajistit urychlenou předprojektovou přípravou (aspoň technická studie + EIA) obchvatu, zakotvení trasy obchvatu v ÚPD a následnou realizaci v co nejkratším termínu; na základě modelování intenzit dopravy a hladin hluku v okolí záměru řešit protihluková opatření pro přechodný stav - např. zařazení dotčených obcí do programu odstraňování staré hlukové zátěže (ochrana vnitřního chráněného prostoru dotčených budov instalací oken příslušné třídy zvukové izolace), dočasné omezení vjezdu těžké dopravy či omezení rychlosti v některých úsecích, doprovázené

instalací „stálečervených“ semaforů apod.; obdobně řešit problematiku obchvatu obce Losiná

- 5) ve stupni DÚR aktualizovat rozptylovou studii pro vybranou variantu včetně vyhodnocení plnění platných imisních limitů
- 6) součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras bude rozptylová studie pro období výstavby včetně zohlednění sekundární prašnosti, budou stanoveny podmínky pro plnění legislativních limitů
- 7) v případě realizace variant S1U nebo S2/S2U v další projektové přípravě (po geodetickém zaměření stávajícího terénu) prověřit možnost napojení silnice III/17731 v km 3,46
- 8) ve variantách M2 a M1U nestavět pilíře plánované estakády do toku Bradavy, neodvádět vody z komunikace přímo do vodoteče apod.; tato opatření přiměřeně zohlednit i při řešení odvodnění komunikace v okolí přemostění Milínovského potoka (i ve var. S2, S2U – nevést srážkové vody přímo do vodoteče, která následně ústí do Bradavy)
- 9) ve variantě S1U, kde trasa komunikace mezi železničními tratěmi severně od Nezvěstic opakovaně křížuje v rámci obdělávaných zemědělských pozemků drobné vodoteče (odvodňovací kanály), vyřešit odvodnění pozemků buď současně s návrhem podélného odvodnění komunikace (svedení melioračních struh do odvodňovacích příkopů), nebo odpovídajícím systémem propustků (včetně umožnění přejezdů těchto vodotečí zemědělskou technikou)
- 10) na konci úseku 2 a v úseku 3, kde bude hodnocená komunikace vedena souběžně s EVL Bradava a nedochází k překonávání velkých převýšení, budou pro podélné odvodnění komunikace využity výhradně nezpevněné odvodňovací příkopy s mírným spádem; tyto příkopy zarostou travinobylinnou vegetací, která při řádné údržbě neomezí plnění odvodňovací funkce příkopů a zároveň umožní i zadržení a odbourání případných nežádoucích polutantů, např. zvýšených koncentrací solí ze zimní údržby komunikací s cílem minimalizace splachů jakéhokoliv znečištění do toku Bradavy či jejích přítoků; zvážit možnost osazení DUN (dešťová usazovací nádrž)
- 11) odvodnění velkých mostních objektů s velkou plochou zpevněných povrchů a s rizikem větší koncentrace znečištění (např. ropnými látkami) nesmí být zaústěno přímo do toků; vhodnější je řešit odvedení srážkových vod např. podélným sběračem srážkových vod se zajištěním jejich retence a následného přečištění v lapači ropných látek
- 12) v rámci přípravy dokumentace pro územní řízení provést předběžný a podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum; na jeho základě provést podrobné posouzení vlivu výstavby komunikace na režim podzemních vod a navrhnout taková

opatření, která zajistí minimalizaci kvantitativního i kvalitativního ovlivnění podzemních vod

- 13) zpracovat samostatný, dočasně platný havarijní plán pro období výstavby, ve kterém budou vyhrazeny pro manipulaci a plnění nádrží stavebních strojů ropnými látkami pouze předem stanovené prostory, zabezpečené pro plnění této funkce; s tímto havarijním plánem a se zabezpečením staveniště proti únikům závadných látek budou seznámeny všechny dodavatelské i subdodatelské firmy zúčastněné na výstavbě komunikace; v havarijním plánu vymezit oblasti, kde je třeba při výstavbě dbát zvýšené ochrany před nebezpečím poškození vodních toků haváriemi při výstavbě (okolí vodních toků, nivy vodních toků)
- 14) zpracovat pedologický průzkum k upřesnění mocnosti skryvaných vrstev; vyčíslit předpokládaných trvalé i dočasné zábory ploch a stanovit bilance zemních prací; požádat o odnětí odpovídajícího rozsahu pozemků ze ZPF; skrytou ornici využít přednostně k rekultivaci části úseku 1 a sadové úpravy na tělese komunikace a v jeho okolí; obdobně požádat o odnětí PUPFL v nezbytném rozsahu
- 15) rekultivace stávající trasy I/19 bude provedena v maximálním možném rozsahu, tzn., budou odstraněny a rekultivovány všechny úseky stávající zpevněné komunikace, které nejsou nezbytné pro další dopravní obsluhu (např. pokud v místě dnešní asfaltové silnice postačí polní cesta); cílem opatření je umožnit náhradu za zábory ploch ZPF a zároveň dosažení maximálního podílu ploch s přirozeným vsakováním srážkových vod
- 16) maximum výkopových zemin bude využito přímo na lokalitě v rámci stavebních prací a rekultivace 1. úseku rekonstruované komunikace; s přebytečnými zeminami bude nakládáno ve smyslu § 11 zákona o odpadech - přednostní materiálové využití, tzn., že tato skupina odpadů bude využita především k terénním či rekultivačním účelům na vhodné lokalitě (nakládání s těmito odpady a jejich využití zajistí zhotovitel stavby)
- 17) první úsek trasy (cca ke stávající křižovatce I/19 a silnic na Štáhlavy, Štáhlavice) rekultivovat; v km cca 0,00-0,25 je žádoucí provést rekultivaci na lesní pozemky (PUPFL) pro posílení ekologické stability - nadregionální biokoridor; v km cca 0,25-1,25 je z důvodu minimalizace kácení dřevin a s ohledem na konfiguraci terénu (výrazný zářez) po odstranění tělesa silnice vhodné ponechat stávající dřevinný doprovod jako ostatní plochy s dalším využitím jako krajinná zeleň (interakční prvek - silniční alej); cca od km 1,25 u křižovatky s II/183 (odbočka na Nezavětice) do konce úseku je pak cílovým využitím pozemků zemědělská půda (ZPF), umožňující částečnou náhradu záborových ploch ZPF a hospodárné využití přilehlých pozemků s půdami vyšší bonity (převážně II. třída ochrany ZPF)
- 18) po určení konečné varianty (v dostatečném předstihu před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí) provést podrobný biologický průzkum včetně

průzkumu migračních tras živočichů v prostoru očekávaného záboru a v prostoru ochranného pásma silnice; na základě tohoto průzkumu stanovit optimální termín provádění zemních prací s ohledem na případný výskyt zvláště chráněných druhů a případná migrační opatření (přemostění, podchody, nadchody, oplocení apod.); tento průzkum aktualizovat i před zahájením vlastních stavebních prací

- 19) v dalších stupních přípravy (DÚR, DSP) bude proveden dendrologický průzkum ve vybrané trase včetně ocenění dřevin rostoucích mimo les, které bude nutno kácet (k povolení kácení je třeba podat žádost na místně příslušný orgán ochrany přírody - obecní úřad); po vyčíslení ekologické újmy budou za pokácené dřeviny orgánem ochrany přírody uloženy náhradní výsadby; v rámci DSP pak bude předložen projekt vegetačních úprav (ozelenění stavby), který takto stanovené náhradní výsadby zapracuje
- 20) v případě, že bude realizována varianta procházející lesními porosty zpracovat návrh opatření pro minimalizaci vlivu bořivých větrů (např. pěstební opatření) a tato opatření zapracovat do projektu vegetačních úprav
- 21) projekt vegetačních úprav bude minimalizovat vizuální působení stavby v krajině, která je zčásti chráněna v přírodním parku Kornatický potok; v úseku komunikace, kde bude docházet k pohledové interakci s územím přírodního parku, preferovat přírodě blízké, např. skupinové výsadby autochtonních (stanovištně původních) dřevin a keřů; zároveň bude prověřeno, zda je možné obdobné výsadby doplnit i na silničních pozemcích mimo navrhovanou komunikaci, pro zmírnění vlivů na krajinný ráz, např. v případě var. S1U a S2/S2U podél silnic Štáhlavice - Kornatice či dnešní trasy I/19 Losiná - Nezvěstice, s cílem snížení pohledové exponovanosti přemostění Úslavy a zářezu v pravobřežním svahu
- 22) ve variantě S2, kde projektovaná trasa východně od Nezvěstic překonává vysokým násypem Milínovský potok a biokoridor, zajistit funkčnost lokálního biokoridoru převedením mostem o dostatečné šířce s ohledem na vymezený biokoridor (tj. minimálně v šířce stávajícího funkčního propojení)
- 23) ve variantách S1U a S2/S2U, kde je plánovaná komunikace za mostem přes Úslavu na pravém břehu vedena v relativně hlubokém terénním zářezu v prostoru stávajících lesních porostů, za účelem zmírnění zásahů do těchto porostů (přírodního parku a PUPFL) minimalizovat zářez, resp. provést jej jen s minimálními zásahy do okolního terénu (např. využitím gabionové stěny či opěrné zdi, nikoliv plynulým svahováním); v co největším rozsahu ponechat přirozený terén v okolí stavby, aniž by vznikalo riziko eroze či sesuvů
- 24) po stanovení konečné varianty zpracovat studii detailního ovlivnění krajiny a krajinného rázu, navrhnout zmírňující opatření
- 25) vzhledem k poloze některých úseků posuzovaného záměru v území se zvýšenou pravděpodobností archeologických nálezů, je třeba počítat v místech zemních prací

se záchranným archeologickým průzkumem; na investora se přitom vztahují povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků, kde se mu mj. ukládá alespoň dva týdny předem ohlásit počátek zemních prací příslušnému oddělení záchranných archeologických výzkumů, ohlásit okamžitě případný archeologický nález při provádění zemních prací, umožnit dohled a záchranný archeologický výzkum odbornému pracovníkovi určené archeologické organizace

## II. Podmínky pro fázi výstavby

- 26) z důvodu snížení prašnosti na přilehlých komunikacích po dobu výstavby bude zajištěno skrápění terénu v případě velké prašnosti při zemních pracích a důsledná očista vozidel vyjíždějících ze stavby na přilehlé veřejné komunikace; nutná je rovněž pravidelná očista přilehlých veřejných komunikací
- 27) organizaci práce přizpůsobit tak, aby např. hlučné a prašné práce byly prováděny pouze v denní pracovní době; cílem je maximální zmírnění negativních dopadů na okolí po dobu stavby
- 28) seznámit pracovníky všech zúčastněných firem s havarijním plánem pro fázi výstavby a se zabezpečením staveniště proti úniku závadných látek
- 29) v rámci stavby zajistit dobrý technický stav použité techniky a stavební mechanizace, zejména s ohledem na prevenci znečištění vodních toků a vodních zdrojů
- 30) deponie zeminy, ornice ze skryvek a stavebního materiálu situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich snášení do vodních toků
- 31) eliminovat nebezpečí eroze na zářezech a násypch trasy, tj. okamžitě po provedení zářezu a násypu vysadit travní a další ochranné porosty na vrstvu ornice
- 32) před zahájením vlastních stavebních prací znovu prověřit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v celé trase silničního tělesa a v jeho těsné blízkosti, zvláště pozornost věnovat lesním plochám, okolí vodních toků, lučním porostům a skupinám dřevin mimo les; případné jedince zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů přemístit do srovnatelných biotopů; záchranný přesun je významný zejména u druhů s omezenou mobilitou (např. čmelák, mravenec, obojživelníci, ještěrky apod.); musí být realizován v co nejkratší době před zahájením stavby v daném úseku, ovšem při respektování vhodných ročních období pro odchyt a přesun jedinců příslušného druhu a se striktním dodržením požadavků zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění; pro tento zásah je třeba zažádat o výjimku ze základních ochranných podmínek zjištěných zvláště chráněných druhů
- 33) veškeré nutné kácení dřevin a odstraňování keřových porostů provést mimo vegetační období a hnízdní dobu ptáků (tj. od listopadu do února)

- 34) zakládání mostů provádět tak, aby bylo poškození porostů a koryta vodních toků omezeno jen na nejnútnější míru, zabránit zbytečným pohybům těžké strojní techniky v nivě toků
- 35) v rámci stavby bude zajištěno oddělené shromažďování odpadů vznikajících při výstavbě (třídění odpadů), přednostní využití a předávání k odstranění oprávněným osobám; ve všech projektových dokumentacích dbát na zpracování části o odpadech a obalech (dle platných právních norem)
- 36) během výstavby budou dále dodržovány základní bezpečnostní požadavky, vyplývající z platných předpisů a norem (např. požární ochrana, nakládání s látkami, které by mohly znečišťovat okolí, např. mazivy a pohonnými hmotami, nátěry apod.), mj. i s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů, která jsou záměrem dotčena (převážně OP II. stupně)

### III. Podmínky pro fázi provozu:

- 37) po uvedení silnice do zkušebního provozu pak bude proveden akustický monitoring k ověření předpokladů hlukové studie a ověření účinnosti případných realizovaných protihlukových opatření
- 38) akustický monitoring bude proveden i v prostoru Spáleného Poříčí a Hořehled; v případě překračování hlukových limitů provést následná protihluková opatření (např. dočasné omezení vjezdu těžké dopravy, omezení rychlosti apod.)
- 39) pro celou trasu komunikace zpracovat havarijní plán pro případ dopravní nehody vozidel a cisteren, při nichž je nebezpečí úniku látek škodlivých vodám
- 40) zajistit péči o vysázenou zeleň a její dosadbu v případě poškození do té doby, dokud nebude zajištěn její samovolný růst.; uhynulé jedince nahradit v nejbližším vhodném termínu
- 41) provádět kontrolu ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt a v případě výskytu invazních druhů rostlin zajistit jejich bezodkladnou likvidaci

**Doporučovaná opatření k eliminaci či zmírňování vlivů dle hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona 114/1992 Sb., v platném znění**

- 1) Při realizaci záměru preferovat varianty S1 a S2 - bez vlivu na EVL Bradava. V případě převažující potřeby realizace variant M1U či M2 je nutno ve vybraném projektovém řešení vyloučit jakékoliv zásahy do koryta toku.
- 2) Eliminovat znečištění: Vhodnou organizací provádění záměru lze maximálně snížit riziko kumulativního působení jednotlivých stavebních objektů. Eliminovat splachy a erozní procesy při půdních pracích v povodí Bradavy a při veškerých stavebních krocích je samozřejmě nutné všemožně předcházet znečištění toku v lokalitě. Je třeba klást důraz na prevenci úniků znečištění, zejména dbát na dobrý technický stav použité techniky.
- 3) V případě nutnosti realizace stavebních objektů v blízkosti toku (např. nosné konstrukce mostů ve variantách M1U a M2) je nutné dbát na zatěsnění pracovních jímek, aby do toku pod pracovní prostorem nepronikala znečištěná voda. Cílem je omezení potenciálních úkapů ropných látek, případných splachů či výluhů (čerstvý nevyzrálý beton apod.).
- 4) Pro případ náhodného úniku znečišťujících látek je v rámci PD podrobnějšího stupně nutno zpracovat havarijný plán, řešící opatření pro zamezení nežádoucích účinků na životní prostředí. Pro případy úniků cizorodých látek (např. úkapy paliv a maziv z použitých mechanismů) předem zajistit způsob jejich odstranění; připravené prostředky (záchytné nádoby, norné stěny, sorbenty apod.) je nutno mít při stavbě neustále k dispozici. Cílem je zcela vyloučit negativní projevy eventuelních úniků a splachů do toku a to i v době provozu nově vybudované komunikace.
- 5) Tok Bradavy v rámci provádění stavby nelze využívat jako zdroje vody (např. pro míchání betonu, k rozsáhlejšímu odběru pro hygienické potřeby atd.). Mimo prostor vlastního staveniště je nutné v korytě zachovat maximálně přirozený průtok, nezasahovat do dnových sedimentů, respektovat dřevinný břehový doprovod (kořenové úkryty) atd.
- 6) Zajistit přítomnosti odborného biologického dozoru při realizaci stavby.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.



Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanoveními § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivu na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

„otisk úředního razítka“

Ing. Rudolf Rečka  
vedoucí oddělení IPPC a EIA

**Obdrží:**

Oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku.