

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**  
**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Nikola Brejchová

**DOPRAVNÍ STAVBY VE VZTAHU K CHRÁNĚNÝM  
PLOCHÁM SOUSTAVY NATURA 2000**

Bakalářská práce

**2017**



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta dopravní  
d ě k a n**

Konviktská 20, 110 00 Praha 1

**K612..... Ústav dopravních systémů**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Nikola Brejchová**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Dopravní stavby ve vztahu k chráněným plochám  
soustavy NATURA 2000**

Název tématu (anglicky): Transport Construction in Relation to the Protected Areas  
of the NATURA 2000

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Úvod
- Pohled do historie ochrany přírody
- NATURA 2000 (vznik, vymezení, skladba)
- Hodnocení vlivů dopravní stavby na soustavu NATURA 2000 v rámci procesu EIA
- Výběr ploch soustavy NATURA 2000 dotčených dopravní stavbou
- Analýza problémových oblastí a popis kritických míst
- Zobecnění získaných poznatků
- Závěr, doporučení

Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Česká informační agentura životního prostředí, in:  
<http://www1.cenia.cz/www/>

Ministerstvo životního prostředí, in:  
[http://www.mzp.cz/cz/natura\\_2000](http://www.mzp.cz/cz/natura_2000)

Vafek: Stromořadí kolem silnic. In  
<http://www.policie.cz/clanek/stromoradi-kolem-silnic.aspx>. 2016

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Kristýna Neubergová, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2016**

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **28. srpna 2017**

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSC.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Nikola Brejchová  
jméno a podpis studenta

V Praze dne ..... 24.4. 2017 ..... 30. června 2016



## Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této bakalářské práce. Zvláště pak děkuji doc. Ing. Kristýně Neubergové, Ph.D. za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady a odborné znalosti, které mi poskytovala po celou dobu mého studia a které jsem využila nejen pro vypracování práce.

## Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr bakalářského studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne . srpna 2016

.....

podpis



## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

# DOPRAVNÍ STAVBY VE VZTAHU K CHRÁNĚNÝM PLOCHÁM SOUSTAVY NATURA 2000

Bakalářská práce

Srpen 2017

Nikola Brejchová

### ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „Dopravní stavby ve vztahu k chráněným plochám soustavy NATURA 2000“ je posuzování vybraných dopravních staveb ve vztahu k chráněným plochám soustavy NATURA 2000 v procesu EIA, následné porovnání a vyhodnocení jednotlivých vlivů staveb na předměty ochrany soustavy. Cílem je zobecnění a navržení stupnice hodnocení pro lepší orientaci a eliminaci případných problémů spojených se stavbou záměru.

### ABSTRACT

The subject of the bachelor thesis „Transport construction in relation to the protected areas of the NATURA 2000“ is an assessment of transport construction in relation to the protected areas of NATURA 2000 in proces of EIA, consecutive comparing and evaluation of each impact of construction on subject of protecting systém. The main goal is to generalise and propose scales of evaluation for better orientation and elimination of proceeding issues connected with construction.



## Obsah

<b>Seznam použitých zkratk</b> .....	<b>- 7 -</b>
<b>1. Úvod</b> .....	<b>- 7 -</b>
<b>2. Pohled do historie ochrany přírody</b> .....	<b>- 8 -</b>
<b>3. NATURA 2000</b> .....	<b>- 9 -</b>
3.1 Ptačí oblasti a EVL.....	- 12 -
<b>4. Hodnocení vlivů dopravní stavby na soustavu NATURA 2000 v rámci procesu EIA</b> .....	<b>- 11 -</b>
<b>5. Výběr dopravních staveb ovlivňující plochy NATURA 2000</b> .....	<b>- 12 -</b>
5.1 Přeložka silnice I/13 Děčín – D8.....	- 12 -
5.1.1 Popis silnice I/13 .....	- 12 -
5.1.2 Proces posuzování.....	- 13 -
5.1.3 Charakter záměru .....	- 13 -
5.1.4 Zdůvodnění potřeby záměru.....	- 14 -
5.1.5 Intenzita dopravy.....	- 14 -
5.1.6 Popis jednotlivých variant .....	- 14 -
5.1.7 Analýza problémových oblastí a popis kritických míst .....	- 16 -
5.1.8 Popis lokalit soustavy NATURA 2000 .....	- 17 -
5.1.9 ZCHÚ.....	- 18 -
5.1.10 Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000.....	- 21 -
5.2 Přeložka silnice II/154, Třeboň .....	- 22 -
5.2.1 Popis silnice II/154 .....	- 22 -
5.2.2 Proces posuzování.....	- 22 -
5.2.3 Charakter záměru .....	- 23 -
5.2.4 Zdůvodnění potřeby záměru.....	- 23 -
5.2.5 Intenzita dopravy.....	- 23 -
5.2.6 Popis jednotlivých variant .....	- 23 -
5.2.7 Analýza problémových oblastí a popis kritických míst .....	- 26 -
5.2.8 Popis lokalit soustavy NATURA 2000 .....	- 27 -
5.2.9 ZCHÚ.....	- 29 -
5.2.10 Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000.....	- 31 -
5.3 Přeložka silnice I/11 v úseku Třanovice – Oldřichovice – Bystřice.....	- 31 -
5.3.1 Popis silnice I/11 .....	- 31 -
5.3.2 Proces posuzování.....	- 32 -
5.3.3 Charakter záměru .....	- 33 -
5.3.4 Zdůvodnění potřeby záměru.....	- 33 -
5.3.5 Intenzita dopravy.....	- 33 -
5.3.6 Popis jednotlivých variant .....	- 33 -
5.3.7 Analýza problémových oblastí a popis kritických míst .....	- 37 -
5.3.8 Popis lokalit soustavy NATURA 2000 .....	- 38 -
5.3.9 ZCHÚ.....	- 40 -



5.3.10	Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000 .....	- 41 -
5.4	Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11 .....	- 41 -
5.4.1	Popis silnice I/36 .....	- 41 -
5.4.2	Proces posuzování.....	- 42 -
5.4.3	Charakter záměru .....	- 42 -
5.4.4	Zdůvodnění potřeby záměru.....	- 43 -
5.4.5	Intenzita dopravy.....	- 43 -
5.4.6	Popis jednotlivých variant .....	- 43 -
5.4.7	Analýza problémových oblastí a popis kritických míst .....	- 45 -
5.4.8	Popis lokalit soustavu NATURA 2000.....	- 46 -
5.4.9	ZCHÚ.....	- 48 -
5.4.10	Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000.....	- 51 -
<b>6.</b>	<b>Zobecnění získaných poznatků .....</b>	<b>- 52 -</b>
6.1	Vlivy na soustavu NATURA 2000 .....	- 52 -
6.1.1	Přeložka silnice I/13 Děčín – D8.....	- 52 -
6.1.2	Přeložka silnice II/154, Třeboň.....	- 52 -
6.1.3	Přeložka silnice I/11 v úseku Třanovice – Oldřichovice – Bystřice .....	- 53 -
6.1.4	Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11 .....	- 54 -
6.2	Rámcové shrnutí.....	- 55 -
<b>7.</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>- 57 -</b>
	<b>Zdroje a použitá literatura.....</b>	<b>- 57 -</b>
	<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>- 57 -</b>
	<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>- 57 -</b>



## Seznam použitých zkratk

EIA	Environmental Impact Assessment
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
EU	Evropská unie
PO	Ptačí oblast
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
NP	Národní park
KRNAP	Krkonošský národní park
SEA	Strategic Environmental Assessment
TEN	Transevropská síť
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
ZCHÚ	Zvláště chráněná území
NPP	Národní přírodní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
PP	Přírodní památka
PR	Přírodní rezervace
UNESCO	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
VÚC	Velké územní celky
OŽPZ	Odbor životního prostředí a zemědělství
DUN	Dešťové usazovací nádrže
MŽP	Ministerstvo životního prostředí





## 1. Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na posuzování dopravních staveb ve vztahu k soustavě NATURA 2000 v rámci procesu EIA. Předmětem této práce je posuzování vybraných staveb ve vztahu k chráněným plochám soustavy NATURA 2000 a poté porovnání a zobecnění výsledků. Cílem je zaměřit se na hlavní problémy spojené s realizací staveb a jednotlivých záměrů na předměty ochrany chráněných oblastí a na celistvost chráněných oblastí, které mají vést k eliminaci následných problémů a třecích ploch.

Pro vypracování práce jsem si vybrala 4 následující stavby, které se nachází na různých místech ČR, abych poukázala i na problémy jednotlivých oblastí v ČR. Jedná se i o různé typy biotopů:

- Přeložka silnice I/13 Děčín – D8
- Přeložka silnice II/154, Třeboň
- Přeložka silnice I/11 v úseku Třanovice – Oldřichovice – Bystřice
- Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11

V první kapitole je obsaženo shrnutí celé práce. Druhá kapitola je zaměřena na historii ochrany přírody ve světě obecně a na zákony spojené s ochranou přírody. Následující kapitola krátce vysvětluje soustavu NATURA 2000, její popis, čím se zabývá, rozdělení na PO a EVL a také s ní související právní předpisy EU. Čtvrtá kapitola popisuje hodnocení vlivů dopravních staveb na soustavu NATURA 2000. V další kapitole jsou popsány vybrané lokality. Šestá kapitola shrnuje získané informace o všech záměrech, kritické zhodnocení posouzení dopadů na plochy soustavy NATURA 2000 v rámci různých dokumentací a návrh na sjednocení hodnocení, které vnese větší objektivitu a snazší orientaci a porovnání. Poslední kapitola obsahuje závěr a zhodnocení bakalářské práce.

## 2. Pohled do historie ochrany přírody

Už ve středověku vznikaly podklady pro ochranu přírody, a to především z estetických, historických a kulturních důvodů. Týkaly se většinou majetku, který tvořily přírodní zdroje a zvěř. Jednalo se o ochranu proti pytláctví, ochranu lesů, lesních živočichů a ryb. Roku 1189 byla vydána Statuta Konrádova a roku 1360 Kniha Rožmberská, obě zmiňují ochranu lesů. Na začátku 19. století se objevily první snahy o ochranu přírodních a krajinných prvků a území, většinou ze strany osvědčených šlechticů. Prvním chráněným územím se stal 28. srpna 1838 Žofínský prales, který zřídil Jiří Augustin Languel-Buquoy na svém sídle Nové Hrady. Poté zřídil další území Hojná Voda. Dnes je Žofínský prales jako národní přírodní rezervaci a Hojná Voda národní přírodní památkou. Roku 1858 pak kníže Jan Schwanzberger založil rezervaci Boubínský prales, dnes známý jako národní přírodní rezervace.

Teprve na začátek 20. století se datuje právní ochrana přírody na území ČR, a to se vznikem samostatné Československé republiky. V roce 1933 bylo vyhlášeno kolem 30 chráněných území. Do roku 1942 bylo zřízeno 142 přírodních rezervací. Až v roce 1956 vznikla první CHKO – Český ráj a v roce 1963 byl zřízen první NP na území ČR – KRNAP. Zakladatelem ochrany přírody a krajiny v Československu byl přírodovědec Rudolf Maximovič, který se podílel i na přípravách založení Mezinárodního svazu na ochranu přírody (IUCN). Jeho pokračovatelem byl Dr. Jaroslav Veselý, první ředitel Státního ústavu památkové péče a ochrany přírody.

V roce 1956 byl schválen první zákon o státní ochraně přírody na území ČR, zákon č. 40/1956 Sb., o státní ochraně přírody. Zákon zahrnoval ochranu chráněných území, chráněné přírodní výtvořky a chráněné přírodní památky, dále chráněné druhy živočichů, rostlin a nerostů. Počátkem 70. let 20. století se přišlo na to, že chránit jen vybraná území tímto zákonem je nedostačující, neboť nedokázal zastavit degradaci krajiny. Bylo nutné chránit přírodu na celém území státu. Jednou z příčin zhoršování stavu přírody byl i fakt, že socialistický stát dával přednost hospodářskému rozvoji. Proto v roce 1989 bylo přikročeno k rozsáhlým politickým, hospodářským a společenským změnám, a to přijetím nové právní úpravy ochrany přírody a krajiny.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, který byl spolu s dalšími zákony týkajícími se životního prostředí přijat po roce 1989, byl novelizován zákonem 123/2017. Úprava vychází ze zásad prevence, opatrnosti, udržitelného využívání přírodních zdrojů aj.  
[8]

### 3. NATURA 2000

NATURA 2000 je soustava chráněných území, které vytvářejí na svém území všechny členské státy Evropské unie. Jejím cílem je zabezpečit ochranu nejvzácnějších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin, různých typů přírodních stanovišť, které jsou z evropského pohledu nejvzácnější, nejvíce ohrožené, vzácné nebo omezené vlastním výskytem jen na určitém území Evropské unie. Dalším důležitým záměrem soustavy NATURA 2000 je biologická rozmanitost nebo-li biologická diverzita, jednotlivá území jsou navrhována podle přesně daných kritérií.

Biologická diverzita, též biodiverzita, se zabývá rozrůzněností a pestrostí živých organismů. Jedná se o několika úrovnový jev. Rozlišujeme tři úrovně biodiverzity:

- genetická – zahrnuje genovou variabilitu v rámci populace nebo celého druhu
- druhová – vyjadřuje rozmanitost na úrovni druhů
- ekosystémová – vyjadřuje rozmanitost na úrovni společenstev a ekosystémů

Soustava NATURA 2000 je podložena ochranou dvou nejdůležitějších právních předpisů EU ochrany přírody:

- směrnice 2009/147/ES – nahradila směrnicí 79/409/EHS, zabývá se ochranou volně žijících ptáků → směrnice o ptácích
- směrnice 92/43/EHS – zabývá se ochranou přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin → směrnice o stanovištích

Směrnice obsahují v přílohách vyjmenované druhy rostlin, živočichů a typy přírodních stanovišť, pro které mají být vymezené lokality soustavy NATURA 2000. Některé typy stanovišť a některé druhy jsou označeny jako prioritní, a platí tak pro ně přísnější kritéria ochrany než pro ostatní neprioritní druhy či typy stanovišť.

Ochranu chráněného území si každý stát určuje sám podle svých vlastních zákonů. Jeho povinností je ale převést dané směrnice do svého právního řádu. V České republice byly tyto směrnice začleněny do zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, který byl upraven zákonem 123/2017. [8]

Na základě směrnice o ptácích a směrnice o stanovištích jsou vyhlášeny ptačí oblasti – PO (pro ochranu ptáků – angl. Special Protection Areas – SPA) a evropsky významné lokality – EVL (pro ochranu přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin – angl. Sites of Community Importance – SCI).



Při výběru území se klade důraz na jeho kvalitu a ne na prostorové uspořádání a propojení. Chráněná území Natura 2000 jsou často zakládána na územích, kde se hospodaří. Nevylučuje se vliv člověka, protože existují druhy a stanoviště, které jsou v naší přírodě jen díky zásahu lidské činnosti. Pokud nemá způsob hospodaření na území negativní vliv na ochranu území v souladu s pravidly, může beze změny pokračovat. Občas je ale potřeba upravit způsob hospodaření, aby vyhovoval pravidlům pro dané území. Můžou nastat situace, kdy je zapotřebí, aby ve směrnících nastaly tzv. odchylky. Odchylky nastávají v případě, kdy druhy, které podléhají ochraně, nějakým způsobem škodí danému hospodaření nebo ohrožují letecký provoz, či z jiných důvodů. Za přísně kontrolovaných podmínek dochází k opatřením, která zamezují vzniku škod. Odchylky mohou být místního, regionálního nebo celostátního rozsahu.

### **3.1 Ptačí oblasti a EVL**

Ptačí oblasti jsou vyhraněná území, která jsou nejvhodnější pro ochranu z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací druhů ptáků stanovených v přílohách Směrnice o ptácích, které se vyskytují na území České republiky a které stanovuje vláda nařízeními.

Orgány ochrany přírody sledují stav ptačích oblastí, evropsky významných druhů a jednotlivých typů evropských stanovišť, zejména evropsky významných lokalit, a získané informace předávají Ministerstvu životního prostředí ČR. Na základě tohoto sledování Ministerstvo životního prostředí ČR vypracuje každých 6 let zprávu, která obsahuje mj. i zhodnocení stavu evropských stanovišť a jejich jednotlivých typů a evropsky významných druhů z hlediska jejich ochrany a hlavní výsledky sledování jejich stavu se zvláštním zřetelem. Tato zpráva pak musí být předložena Komisi a také zveřejněna. Podrobnosti o tom, jaký stav se z hlediska ochrany považuje za příznivý, stanoví vláda nařízením. Území jsou zařazena do soustavy NATURA 2000 díky financím ze státního rozpočtu a z některých fondů EU na šetné hospodaření, které jsou vyhrazeny na zachování předmětů ochrany (druhy živočichů, rostlin a typy stanovišť).

V České republice za soustavu NATURA 2000 zodpovídá Ministerstvo životního prostředí ČR, které pověřuje Agenturu ochrany přírody a krajiny ČR.



## 4. Hodnocení vlivů dopravní stavby na soustavu NATURA 2000 v rámci procesu EIA

EIA - Environmental Impact Assessment a SEA - Strategic Environmental Assessment, posuzování vlivů na životní prostředí je v České republice upraveno zákonem 244/1992 Sb., který byl novelizován zákonem 100/2001 Sb. s účinností od 1.1.2002 o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů. Tento zákon byl opět novelizován zákonem 93/2004 Sb. a 163/2006 Sb. Poslední právní úprava proběhla zákonem 256/2016 Sb. z důvodů implementace evropské legislativy, kdy proti nám vedla EU vytýkající řízení, kterým se mění zákon 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. [8]

V rámci procesu EIA jsou posuzovány stavby, činnosti a technologie uvedené v příloze č. 1 zákona uvedeného výše. Tento proces probíhá vždycky před povolením záměru a před započítáním jeho realizace. Bez závěru procesu EIA nelze započít realizaci a povolující úřad nesmí rozhodnout o povolení záměru.

Cílem a smyslem tohoto procesu je zjistit, popsat a vyhodnotit vlivy posuzovaných záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví ve všech souvislostech. Má za úkol eliminovat nepříznivé vlivy realizace záměrů na životní prostředí.

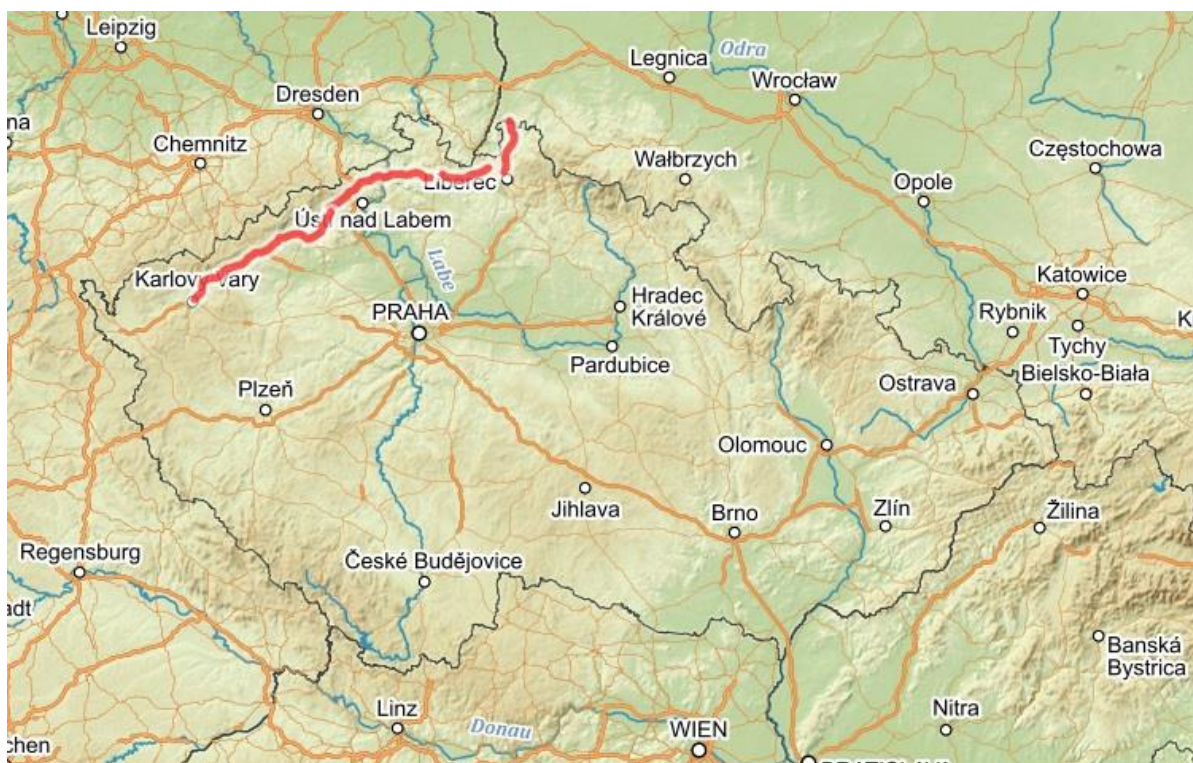
Vlivy dopravních staveb na prvky soustavy NATURA 2000 se hodnotí podle předem daných parametrů, které jsou udávány v tabulkách v dokumentaci. V mém případě jsou parametry u každé stavby jiné, proto je uvádím u každé stavby zvlášť.

## 5. Výběr dopravních staveb ovlivňujících plochy NATURA 2000

### 5.1 Přeložka silnice I/13 Děčín – D8

#### 5.1.1 Popis silnice I/13

Silnice I/13 je silnicí první třídy, která se nachází na severozápadě ČR. Prochází Karlovarským, Ústeckým a Libereckým krajem a několika většími městy, jako jsou Karlovy Vary, Chomutov, Most, Liberec aj. Silnice začíná ve městě Karlovy Vary, na křižovatce se silnicí I/6 a pokračuje na severozápad, kde prochází městy Ostrov, Chomutov, Most, Teplice a poté je vedena kolem Ústí nad Labem ze severu. Dále prochází Děčínem směrem na východ, kde prochází Novým Borem a Libercem. V Liberci se trasa stáčí na sever přes Frýdlant a končí na hranici s Polskem v Habarticích. Celková délka trasy je 218,604 km.



Obrázek 1: Silnice I/13 [5]

### 5.1.2 Proces posuzování

- 12/2004 – Ministerstvo životního prostředí ČR obdrželo oznámení záměru.
- 21.12.2004 – Bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- 25.2.2005 – Bylo ukončeno zjišťovací řízení vydáním závěru zjišťovacího řízení se závěrem: záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“ bude posuzován podle zákona a je nutné dopracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu 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. (dále jen „zákon“) [8].
- 5/2007 – Byla předložena dokumentace příslušnému správnímu úřadu.
- 3.10.2007 – Pověřen zpracovatel posudku.
- 6.12.2007 – Zpracovatel dokumentace obdržel poslední vyjádření.
- 3.3.2008 – Příslušný úřad obdržel zpracovaný posudek
- 20.3.2008 – Posudek byl rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 31.3.2008 – Pozvánka na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- 17.4.2008 – Konalo se veřejné projednání záměru.
- 

### 5.1.3 Charakter záměru

Silnice I/13 má dálkový význam a je součástí tahu E442, je to jeden ze zásadních dopravních tahů kraje. Propojuje silně urbanizované pánevní oblasti a území CHKO Labských pískovců, s návazností na koridor sítě TEN (D8). Vzhledem k Šluknovskému výběžku, v návaznosti na silnice I/9 Praha – Česká Lípa – Rumburk. Silnice je realizována ve čtyřpruhovém uspořádání kategorie S22,5 jihozápadně od dálnice D8 po Klášterec nad Ohří. Východně od dálnice D8 je silnice I/13 navrhovaná k přestavbě většinou v nových trasách v kategorii dvoupruhové silnice S11,5. Zásadní prioritou přeložky je úsek MÚK Knínice – Děčín, který po zrealizování bude přenášet veškeré přepravní vztahy Děčínska k dálkovému tahu E55 Praha – Drážďany – Berlín. Záměrem je vybudovat přeložku na silnici I/13 z Děčína směrem na dálnici D8 (konkrétně MÚK Knínice). Jedná se dvoupruhovou komunikaci o délce 15,070 km a kategorii S11,5/70. Součástí bude také řešení napojení stávajících komunikací a umístění protihlukových stěn.

#### 5.1.4 Zdůvodnění potřeby záměru

Důvodem realizace záměru je vyvedení dopravy mimo zastavěná území obcí Martiněves u Děčína, Jílové u Děčína, Libouchec a městských částí Děčína a nezasahovat přímo do jednotlivých složek ochrany přírody. Bude plnit funkci přeložky silnice I/13 od Děčína, České Lípy a Benešova nad Ploučnicí na dálnici D8, proto má význam v místních, regionálních i nadregionálních vztazích. Navrhované trasy procházejí pouze Ústeckým krajem na hranicích CHKO České středohoří a Labské pískovce. Stávající terén je velmi členitý s nadmořskou výškou od 129 do 540 m n. m. Členité území, zástavba, geologické poměry a vymezení ekologických lokalit vymezují trasu pro přeložku silnice I/13. Návrh přeložky silnice I/13 je navržen celkem ve dvou variantách A, B.

#### 5.1.5 Intenzita dopravy

Odhad intenzity dopravy byl převzat z celostátního sčítání dopravy provedeného ŘSD roku 2005, které činí 8000 voz/den. Hodnocení bylo provedeno pro rok 2010 a rok 2030. Na trase se uvažuje s nejvyšší dovolenou rychlostí 90 km/h v extravilánu, v intravilánu se uvažuje rychlost 50 km/h.

#### 5.1.6 Popis jednotlivých variant

Oznámení o záměru výstavby přeložky silnice I/13 Děčín – dálnice D8 je zpracováno ve smyslu § 8 dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“. Dle přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. Ve znění pozdějších předpisů spadá záměr do kategorie II. jako položka 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy. [8] Návrh přeložky silnice I/13 je navržen celkem ve dvou variantách A, B.



Obrázek 2: Mapa umístění záměru variant A a B [8]



## Varianta A

Návrh trasy je zpracován v kategorii dvoupruhové silnice S11,5/70. Tato navržená trasa navazuje v začátku v Děčíně na přeložku I/62 a je na ni napojena MÚK. Kříží se mimoúrovňově s železniční tratí Děčín – Ústí nad Labem – Praha před hlavním nádražím v Děčíně. V napojení mezi Popovickým vrchem a Klouboukem je varianta vedena údolím Chrochvického potoka vzhledem k terénu, zástavbě a polohou sesuvných území. V prostoru ÚK s ulicí Železnickou bude potřeba zdemolovat tři objekty.

Dále trasa klesá do souběhu s železniční tratí (5 km), aby se minimalizoval zásah do lesních prostorů. V údolí s Hornojílovským potokem bude potřeba zhotovit most, zdemolovat bytovou jednotku a navrhnout úrovnovou křižovatku. Od 8,5 km trasa vede kopcem Výrovna, je to oblast ekologicky nejcitlivějšího území a také geologicky nejsložitějšího, protože se zde vyskytují sesuvy půdy. Na tomto místě bude navržena mostní estakáda o délce 740 m. Od 9,65 km trasa navazuje na stávající silnici a je vedena mimo zástavbu Modré a Libouchce. Varianta VA je rozdělena ještě do dvou podvariant VA1 a VA2. Tyto varianty mají stejné směrové řešení, ale liší se pouze výškovým řešením průchodu sedlem Popovického vrchu a Klobouku. Podvarianta VA1 – trasa je vedena v zářezu délky cca 700 m a hloubky až 13 m a na tento zářez navazuje most o délce 280 m přes výběžek údolí Jeleního potoka nad Horním Oldřichovem. Podvarianta VA2 – trasa je navržena tak, aby byl omezen nebo úplně vyloučen zásah do neporušené krajiny, proto je navržen tunel o délce 840 m s výškou nadloží 5 – 32 m. Na tento tunel pak navazuje most přes výběžek údolí Jeleního potoka nad Horním Oldřichovem.

V této variantě je navrženo 7 nových křižovatek ve Variantě VA1 – 26 mostů (20 mostů na přeložce I/13 a 6 mostů přes přeložku I/13; nejdelší 740 m). Ve Variantě VA2 – 20 mostů (18 mostů na přeložce I/13 a 2 mosty přes přeložku I/13; nejdelší 740 m).

## Varianta B

Návrh trasy je zpracován v kategorii dvoupruhové silnice S11,5/70. Navazuje na konec mostu přes Labe a v tomto prostoru mezi mostem a tratí ČD Děčín – Praha je navržena okružní křižovatka o průměru 75 m, do které jsou napojeny silnice I/13 a I/62. V prostoru křížení železniční tratě je navržen viadukt o délce 75 m. V prostoru Horního Oldřichova je trasa komunikace I/13 navržena ve dvou podvariantách. Podvarianta VB1 – trasa je navržena tak, aby byl průchod kolem přilehlé zástavby mělkým přesypaným úsekem. Je navržen tunel o délce 130 m a v km 2,280 je navržena křižovatka propojující I/13 s Teplickou ulicí. Podvarianta VB2 – tato trasa je mezi km 2,1 – 2,85 vedena mimo těleso trati a mimo zástavbu Horního Oldřichova. U této varianty je výhodou jednodušší uspořádání křižovatky

I/13 x Teplická. Od 5,5. – 8. km je trasa vedena převážně po loukách s malými mostními objekty. V rozmezí 8. – 9. km je trasa vedena kolem okrajové zástavby Jílového, kde se provedou protihluková opatření. Dále je silnice vedena po nezalesněné části kopce Výrovny a nezasahuje do ekologicky cenných ploch. Dále je trasa vedena nezastavěným volným územím. V km 13,75 je napojena na stávající silnici I/13 mezi Libouchcem a Knínicemi. V této variantě je navrženo 10 křižovatek, 33 mostů, 2 tunely. Předpokládaný termín realizace záměru byl po roce 2010.

### 5.1.7 Analýza problémových oblastí a popis kritických míst

#### Hodnocení vlivů na předměty ochrany

Tab. 1: Hodnocení vlivů na předměty ochrany [8]

Vliv na předmět ochrany	Popis negativního vlivu	Hodnota	Popis pozitivního vlivu	Hodnota
žádný	Žádný	0	Žádný	0
velmi malý	Nepatrný nebo obtížně prokazatelný rušivý vliv na stanoviště nebo populaci druhu; velmi malý rušivý zásah do přirozeného vývoje	-1	Nepatrný nebo obtížně prokazatelný pozitivní vliv na stanoviště nebo populaci druhu; velmi malý pozitivní zásah do přirozeného vývoje	+1
malý	Prokazatelně rušivý vliv na stanoviště nebo populaci druhu; málo významně rušivý zásah do přirozeného vývoje	-2	Prokazatelně pozitivní vliv na stanoviště nebo populaci druhu; málo významně pozitivní zásah do přirozeného vývoje	+2
střední	Prokazatelný, významně rušivý vliv na stanoviště nebo populaci druhu; významně rušivý zásah do přirozeného vývoje	-3	Prokazatelný, významně pozitivní vliv na stanoviště nebo populaci druhu; významně pozitivní zásah do přirozeného vývoje	+3
významný	Zjevný, velmi významně rušivý vliv na stanoviště nebo populaci druhu; velmi významně rušivý zásah do přirozeného vývoje	-4	Zjevný, velmi významně pozitivní vliv na stanoviště nebo populaci druhu; velmi významně pozitivní zásah do přirozeného vývoje	+4
velmi významný	Devastující až likvidační vliv na stanoviště nebo populaci druhu; velmi významně rušivý zásah do přirozeného vývoje	-5	Zachraňující vliv na stanoviště nebo populaci druhu; velmi významně pozitivní zásah do přirozeného vývoje	+5

### 5.1.8 Popis lokalit soustavy NATURA 2000

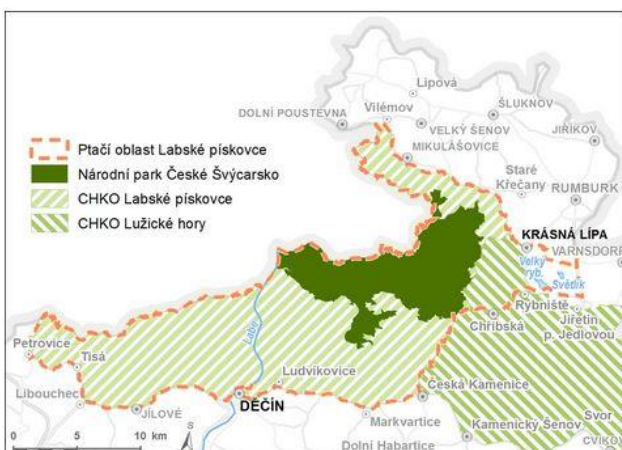
Obě varianty jsou vedené údolím Jílovského potoka, které tvoří hranice dvou CHKO Labské pískovce na levém břehu Jílovského potoka a CHKO České středohoří na pravém břehu.

Lokalitami soustavy NATURA 2000, kde není vyloučen vliv na předmět ochrany, byly vyhodnoceny PO Labské Pískovce a EVL Jílové u Děčína – škola.

#### PO Labské pískovce

Významnost tohoto území z ornitologického hlediska je dána hlavně vysokým množstvím lesů a skalních útvarů, která poskytuje rozsáhlou škálu biotopů, jako jsou vlhké nížiny, suché a teplé náhorní plošiny a vlhké horské plošiny. Vyskytují se zde také zachovalé vodní toky, rybníky, mokřady a zemědělské krajiny, což umožňuje výskyt různým druhům.

Cílem ochrany PO je populace určitých druhů, zachování a obnova ekosystémů z Přílohy I Směrnice 79/409/EHS. Jedná se zejména o druhy: chřástal polní, datel černý, sokol stěhovavý, výr velký.

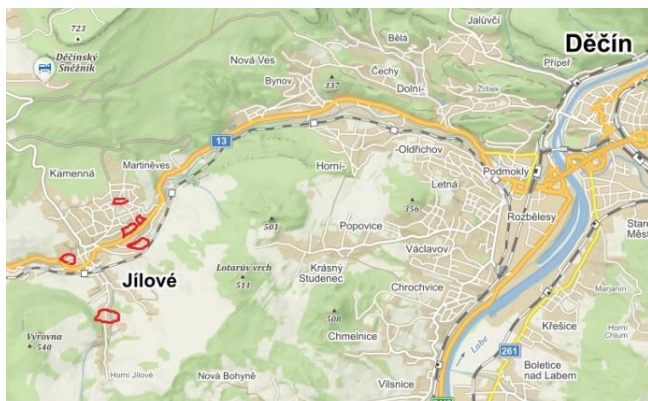


Obrázek 3: PO Labské pískovce [9]

Obrázek 4: PO Labské pískovce [11]

#### EVL Jílové u Děčína - škola

EVL leží u Jílového 6 km od Děčína při pravém břehu Jílovského potoka. Předmětem ochrany je živočišný druh Netopýr velký. Nezbytné je zachovat stávající vletové otvory a přístupnost půdního prostoru pro netopýry.



Obrázek 5: EVL Jílové u Děčína – škola [10]

Obrázek 6: Netopýr velký

### 5.1.9 ZCHÚ

V okolí do 5 km se v dotčeném území vyskytují tato maloplošná zvláště chráněná území, která by mohla být ovlivněna záměrem:

#### NPP Březinské tisy

Národní přírodní památka Březinské tisy se nachází 1 km JV od Děčína. Hlavním důvodem ochrany jsou tisové porosty na převážně deluviálních sedimentech.

Tato oblast je významná hlavně z geologického a paleontologického hlediska, kde bylo nalezeno velké množství jak živočišných, tak i rostlinných druhů.



Obrázek 7: NPP Březinské tisy [11]

### PP Jílovské tisy

Přírodní památka Jílovské Tisy se nachází přibližně 0,5 km jihozápadně od obce Jílové. Důvodem ochrany jsou lesní společenstva na příkrém svahu znělcového vrchu Výrovna s bohatým výskytem tisu červeného. Oblast je důležitá opět hlavně z geologického hlediska.



Obrázek 8: Bohaté lesy v PP Jílovské tisy [11]

### PP Jeskyně pod Sněžníkem

Přírodní památka Jeskyně pod Sněžníkem se nachází 2 km severně od města Jílové. Důvodem ochrany je unikátní geologický jev, systém podzemních pseudokrasových dutin, který se spojuje s fluoritovou mineralizací. Podzemí jeskyně je hojně využívána netopýry k přezimování. Výskyt fluoritu byl zde zaznamenán už na počátku 20. století, ale s jeho těžbou se započalo až v roce 1955.



Obrázek 9: Uzavřený vchod PP Jeskyně pod Sněžníkem [11]

### PR Pod lesem

Přírodní rezervace Pod lesem se nachází přibližně 0,5 km severozápadně od města Jílové. Důvodem ochrany je fragment zachovalých květnatých luk. Jsou zde dobře zachovány cenné biotopy bezkolencových, pcháčkových a ovsíkových luk. Ze vzácnějších rostlinných druhů se zde vyskytuje vstavač osmahlý, hadí mord nízký, atd. Z živočišných druhů jsou zde vzácní motýli, jako je modrásek bahenní a modrásek očkovaný.



Obrázek 10: Ocún jesenní na jedné z luk v PR Pod lesem [2]

### PR Libouchecké rybníčky

Přírodní rezervace Libouchecké rybníčky se nachází 1 km severovýchodně od obce Libouchec. Tato lokalita je významná výskytem a rozmnožováním obojživelníků. Oblast je tvořena vodními plochami, na kterých se vyskytuje rdest vzplývavý, a přilehlými loukami, na kterých se vyskytuje např. síťina sivá. Oblast rezervace je částečně tvořena olšinami.



Obrázek 11: PR Libouchecké rybníčky [12]

## PR Holý vrch u Jílového

Přírodní rezervace Holý vrch u Jílového se nachází 1,5 km severozápadně od města Jílové. Předmětem ochrany jsou blízká lesní společenstva na čedičovém vrchu s kamennými moři, sutěmi a s velkým výskytem bezobratlých organismů. Zachování této lokality je důležité z geologického i krajinářského hlediska a také pro zachování unikátního biotopu bezobratlých druhů.



Obrázek 12: PR Holý vrch u Jílového [11]

### 5.1.10 Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000

Vliv na oblast Jílové u Děčína je nepatrný, obtížně prokazatelný na loviště. U PO Labské pískovce je obtížně prokazatelný vliv, nepatrný. Předkládaný záměr nebude mít žádné přeshraniční dopady z hlediska životního prostředí. V následující tabulce je uveden přehled rozsahu vlivů na jednotlivé složky soustavy NATURA 2000.

Tab. 2: Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000 [8]

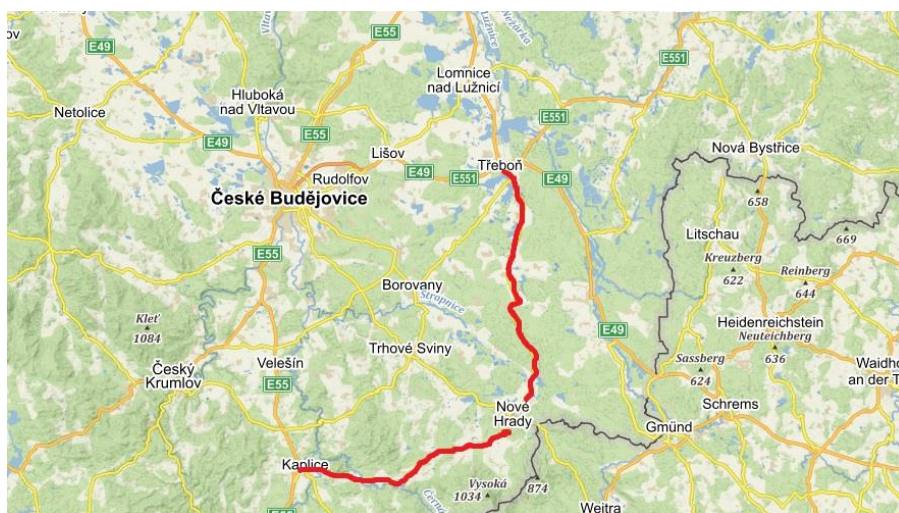
Varianta	EVL Jílové u Děčína - škola	PO Labské pískovce
A	4	4
B	3	3

Jedná se o vliv střední a významný.

## 5.2 Přeložka silnice II/154, Třeboň

### 5.2.1 Popis silnice II/154

Silnice II/154 je silnice druhé třídy. Nachází se v Jihočeském kraji. Vede z Kaplice na jihu Čech do Třeboně. Začíná v okrese Český Krumlov obci Kaplice na křižovatce, kde se křížuje silnice I/3 a II/158, pokračuje do Blanska, přes Hradiště, Lišov a Benešov nad Černou. Dále prochází okresem České Budějovice přes Nové Hrady a okresem Jindřichův Hradec, kde končí ve městě Třeboň. Celková délka trasy je 56,8 km.



Obrázek 13: Silnice II/154 [10]

### 5.2.2 Proces posuzování

- 14.1.2015 – Krajský úřad Jihočeského kraje obdržel oznámení zpracované 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 zákona č.93/2004 Sb. (dále jen „zákon“) [8].
- 3.2.2015 – oznámení předloženo příslušným úřadem dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 16.2.2015 – Zveřejněny závěry zjišťovacího řízení
- 11.3.2015 – Byla vydána informace o oznámení
- 3.7.2017 – Zveřejnění informace o dokumentaci
- 2.8.2017 - dokumentace předložena příslušným úřadem dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.



### 5.2.3 Charakter záměru

Záměr zasahuje do okresů Jindřichův Hradec a České Budějovice přes obce Třeboň, Nová Ves nad Lužnicí a Nové Hrady. Záměr se skládá celkem ze šesti variant, přičemž nejsou nároky na realizaci nových komunikací.

### 5.2.4 Zdůvodnění potřeby záměru

Záměrem je hlavně vyvedení dopravy ze silnice II/154 v průtahu Třeboní, kde je nejkritičtější místem profil Světské hráze, která je součástí městské památkové rezervace Třeboň. Toto místo navazuje na městské centrum, kde je zbytná tranzitní doprava konfliktem. Navíc celé území je součástí CHKO Třeboňsko, které obsahuje velké množství maloplošných chráněných území, PO a biosférickou rezervaci UNESCO. Záměr je řešen v několika variantách.

### 5.2.5 Intenzita dopravy

Toto území je poměrně nízko dopravně zatížené. S výjimkou silnice I/34 není území tranzitní oblastí, což je dáno i jejím umístěním v příhraničí. Významným zdrojem a cílem dopravy v území jsou jak sídelní oblasti, tak i podnikatelské aktivity. Je zde rozvinutý těžební průmysl a průmysl stavebních hmot. Jsou umístěny ve vazbě na silnice I/24 a II/103. Z toho vyplývá vysoký podíl těžké dopravy. V roce 2016 proběhlo další pravidelné sčítání ŘSD o celkové intenzitě 808 – 1445 voz/den.

V dotčeném území nedošlo k významným změnám v intenzitách dopravy na této komunikaci. Kapacitní problémy se zde nevyskytují. Vývoj intenzit dopravy se bude do výhledového období pravděpodobně vyvíjet obdobnými trendy jako v současné době.

### 5.2.6 Popis jednotlivých variant

Dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je záměr zařazen následovně: kategorie: II bod: 9.1 název: Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I) sloupec: B. Dle §4 uvedeného zákona patří pod odstavec (1) písmeno c) a podléhá posuzování podle zákona, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Varianty jsou rozděleny do tří skupin. [8]

- Varianta 1 (nulová) – záměr, kde se zachová stávající stav, pouze s případnými stavebními či organizačními opatřeními v daném prostoru.
- Varianta 2 (odsunutá) – záměr je umístěn mimo město Třeboň

- Varianta 3-6 (přisunutě) – záměr je umístěn v kontaktu s městem Třeboň

Umístění variant je možno vidět na mapách níže.



Obrázek 14: Mapa s variantami 1-6 a jejich podvariantami mimo variantu 2 [8]



Obrázek 15: mapa s variantou 2 a jejími podvariantami [8]

Technické řešení záměru bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace (po výběru varianty). Technické řešení bude odpovídat návrhovým parametrům dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic:

- Kategorie silnice – II.třída
- Šířkové uspořádání – dva jízdní pruhy
- Návrhová kategorie
  - Varianta 1: MO2k/7,5/30
  - Varianta 2: S7,5/60
  - Varianta 3-6 – S7,5/50

Z hlediska směrového a výškového uspořádání se budou respektovat podmínky a požadavky norem, konstrukce vozovek a předpokládané zatížení. Silnice budou obsahovat odvodňovací zařízení a všechna další potřebná zařízení. Zemní těleso komunikace bude upraveno tak, aby se začlenilo do silničního tělesa krajiny.

#### **Varianta 1 – nulová**

Tato varianta zůstává v trasování silnice II/154 ve stávající stopě městem Třeboň. Z hlediska posuzování vlivů stavby na životní prostředí se tím pádem jedná o tzv. neprovedení záměru nebo o realizaci dílčích stavebních a organizačních úprav v daném dopravním prostoru.

#### **Varianta 2 – odsunutá**

Tato varianta se zaměřuje na vymístění tranzitní dopravy v průtahu Třeboní a využívá zrealizovaného propojení ve směru sever – jih po silnici I/24, která je vedena mimo město Třeboň. Pro tento záměr je využívána úprava tahu, který je tvořen silnicemi III/15425, III/15014 a III/15010 mezi Byňovem a Novou Vsí nad Lužnicí. Zde se napojuje na silnici II/103 a tím pádem i na I/24. Varianta se rozpadá na dvě podvarianty v oblasti Nové Vsi nad Lužnicí:

- Podvarianta 2a – záměr je trasován po severním obchvatu Žofiny Huti a poté se připojuje zpět do stávající silnice.
- Podvarianta 2b – záměr je trasován po severním obchvatu Žofiny Huti a dále pokračuje jako jižní obchvat Záblatí

Trasa této varianty bude maximálně přizpůsobena stávající trase s co nejmenším zásahem do přírodního prostředí. Změna bude v minimálních směrových obloucích, kdy kvůli historickému trasování není minimální poloměr dodržen, a proto bude upraven na minimální hodnotu 240 m odpovídající návrhové rychlosti 60 km/h.

### Varianta 3-6 – přisunutě

Varianta 3 - tato varianta je trasovaná jako úplný obchvat Třeboně severovýchodně a jihovýchodně od centra města. Vychází na severu ze silnice I/34. Tato varianta je rozdělena na dvě podvarianty.

Podvarianta 3a – trasa je vedena severovýchodně mezi silnicí I/34 a ulicí Dukelskou a respektuje železniční trať č. 226 z jihu.

Podvarianta 3b – trasa je vedena jihovýchodním obchvatem mezi ulicí Dukelskou a silnicí II/154.

Varianta 4 – Tato varianta stopově v zásadě odpovídá podvariantě 3b.

Varianta 5 – Tato varianta je vedena severovýchodním obchvatem jako podvarianta 3a. Liší se vyšší vzdáleností od města a k železniční trati č. 226 se přimyká severovýchodně.

Varianta 6 – trasa je vedena severovýchodně mezi silnicí I/34 a ulicí Dukelskou a prochází stopou železniční trati č. 226. Předpokládaný termín zahájení výstavby záměru je až po roce 2020.

## 5.2.7 Analýza problémových oblastí a popis kritických míst

### Hodnocení vlivů na předměty ochrany

Pro hodnocení významnosti vlivů byla využita stupnice převzatá z metodiky naturového posouzení MŽP ČR z roku 2007. [22]

Tab. 3: Hodnocení vlivů na předměty ochrany [8]

Vliv	Hodnota	Popis
Významný negativní	-2	<b>Negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK vylučuje realizaci záměru</b> (resp. záměr je možné realizovat pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK) Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplyvá ze zadání záměru, nelze jej eliminovat.
Mírně negativní	-1	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv <b>Nevylučuje realizaci záměru</b> . Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej minimalizovat navrženými zmírňujícími opatřeními.
Nulový	0	Záměr nemá žádný vliv.
Mírně pozitivní	1	Mírný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, mírně příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.
Významný pozitivní	2	Významný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; významné zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.

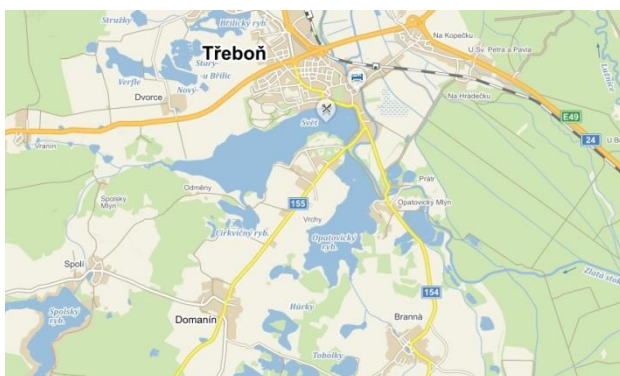
## 5.2.8 Popis lokalit soustavy NATURA 2000

Dotčené lokality budou zejména v přímém střetu se záměrem nebo v jeho bezprostřední blízkosti. Potencionálně dotčené lokality soustavy Natura 2000 byly vyhodnoceny EVL Třeboň, EVL Žofina Huť, PO Třeboňsko.

### EVL Třeboň

Tato lokalita se nachází jižně od města Třeboň, je velmi členitá. V oblasti se nachází hráze rybníků Světa a Opatovického, menších rybníků a také porosty v parku u Schwarzenberské hrobky a v Branském dubí. Rozloha zaujímá celkem 98,1216 ha a rozléhá se v nadmořské výšce v rozmezí 437 – 444 m n. m.

EVL Třeboň leží ve střední části Třeboňské pánve, má rovinný terén, takže jsou viditelné vystouplé hráze rybníků. Je tvořena suššími a teplejšími stanovišti hrází s porosty převážně dubu letního, ale také lípy srdčité a buku lesního. Tyto porosty mají velký vliv na život chráněných brouků tesařika obrovského a páchníka hnědého. Vyskytují se zde ve velkém množství a je zde dobrá perspektiva pro jejich přežití. Proto je hlavním rizikem redukce stromů.



Obrázek 16: Mapa EVL Třeboň [10]

Obrázek 17: EVL Třeboň, rybník Svět [11]

### EVL Žofina Huť

Tato lokalita se nachází jižně od města Třeboň, je velmi členitá. V oblasti se nachází hráze rybníků Světa a Opatovického, menších rybníků. Nachází se na obou stranách silnice III. třídy mezi osadami Žofinka a Záblatí a je vymezena okraji lesů. Rozloha zaujímá celkem 45,0977 ha a rozléhá se v nadmořské výšce 475 m n. m. EVL Žofina Huť leží v jižní části Třeboňské pánve, má mírně zvlněný terén. Skládá se z vlhkých luk, které jsou podmáčené a místy zarostlé dřevinami. Hlavním úkolem je ochrana modráska bahenního, který přežívá právě ve vlhkých loukách. Tyto louky jsou ohrožované změnou způsobu hospodaření nebo jejich opuštěním a nástupem sukcese.



Obrázek 18: Mapa EVL Žofina Hut' [10]

Obrázek 19: EVL Žofina Hut' [11]

### PO Třeboňsko

Lokalita se nachází v jižních Čechách u hranic s Rakouskem a leží mezi obcemi Suchdol nad Lužnicí, Třeboň, Lomnice nad Lužnicí, Lásenice a Kardašova Řečice. Tato oblast zaujímá 2/3 CHKO Třeboňsko. Rozlohou zaujímá celkem 47360,2668 ha a rozléhá se v nadmořské výšce v rozmezí 411 – 615 m n. m. Oblast měří 40 km na délku a 22 km na šířku. PO Třeboňsko se nachází v největší míře v Třeboňské pánvi, na západě v Lomnické pánvi a na východě na Kardašorečické pahorkatině. Oblast je velice pestrá, nachází se zde velké množství lesních porostů, rašeliníště, zemědělská půda a řeka Lužnice. Třeboňsko je poměrně hustě osídleno už od středověku, kdy docházelo ke kácení lesů, vytváření vodních ploch a kanálů. Dnes v lesích převažují smrky a duby, v nivách se nacházejí lužní doubravy a olšiny. Významným prvkem krajiny jsou ale aleje mohutných dubů na hrázích rybníků. Na Třeboňsku bylo zaznamenáno 280 druhů ptáků a více než polovina zde hnízdí. Tato ptačí oblast je vymezena s ohledem na ochranu 16 druhů přílohy I a tří druhů podle článku 4.2. Na velkých rybnících hnízdí potápka roháč, na menších potápka malá. Od 80.let minulého století zde můžeme spatřit kormorána velkého. Běžní ptáci jsou volavka popelavá, volavka bílá, čáp bílý (u lidských sídel), čáp černý (lesy), husy a kachny, orel mořský, včelojed lesní, moták pochop. Na druhou stranu ojedinele zde spatříme volavku červenou, chřástala malého. Racek chechtavý je zde rozšířený, ale v posledních letech jeho počet také klesl. V této oblasti může být nebezpečné rybníkářství, což vede ke kalnosti vody, kolísání pH, sinicím, atd.



Obrázek 20: PO Třeboňsko [10]



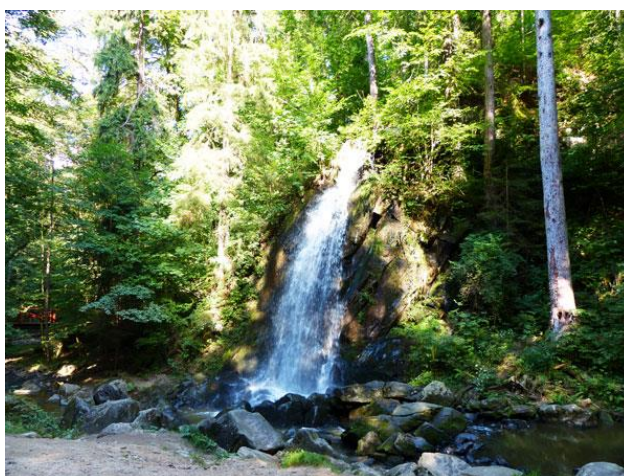
Obrázek 21: PO Třeboňsko [11]

### 5.2.9 ZCHÚ

V okolí do 5 km se v dotčeném území vyskytují tato maloplošná zvláště chráněná území, která by mohla být ovlivněna záměrem:

#### NPP Terčino údolí

Národní přírodní památka Terčino údolí se nachází 1 km jihozápadně od města Nové Hrady. Předmětem ochrany jsou hodnoty krajinářského parku, významné populace zvláště chráněných rostlin jako je všivec lesní, prstnatec májový, a populace ptáků. Tato lokalita se řadí k nejvýznamnějším historickým parkům v České republice.



Obrázek 22: Uměle vytvořený vodopád v NPP Terčino údolí [11]

### NPR Žofinka

Národní přírodní rezervace Žofinka se nachází 4 km severozápadně od obce Nová Ves nad Lužnicí. Důvodem ochrany jsou přirozené lesní porosty a společenstva otevřených rašelinišť a populace borovice blatky a rojovníku bahenního.



Obrázek 23: Lesní porosty a rašeliniště v NPR Žofinka [11]

### PR Výtopa Rožmberka

Přírodní rezervace Výtopa Rožmberka se nachází 4 km severně od města Třeboně. Předmětem ochrany je rozsáhlý komplex porostů rybníka a na ně navazujících mokřích luk. Nachází se zde také cenné mokřadní rostliny a živočichové.



Obrázek 24: PR Výtopa Rožmberka [11]

Dále mohou být ohroženy PP Žofina Huť, PP Přesličkový rybník, PP Sokolí hnízdo a bažantnice, PP Soví les, PP Branské dubí, PR v Rájích, PR Krabonošská niva, PR Olšina u Přeseku.



### 5.2.10 Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000

1. Dočasný zábor biotopu pro potřeby staveniště při výstavbě
2. Trvalý zábor biotopu, který zahrnuje přímý zábor předmětného stanoviště nebo biotopu druhu v podobě změny stávajícího využívání pozemků. Nepřímé ovlivnění biotopu druhu v podobě záboru potravního biotopu.
3. Zvýšení fragmentace území
4. Ovlivnění struktury vegetace a krajiny, hlukového rušení, vyšší prašnosti, znečištění vodami
5. Rušení v době hnízdění, kdy využívání pozemků v těsné blízkosti hnízdiště cílového druhu může znamenat zvýšený ruch.

Předložené varianty jsou vyhodnoceny z hlediska vlivu na předměty ochrany soustavy NATURA 2000. Stupnice hodnocení dle následující tabulky:

Tab. 4: Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000 [8]

Varianta	EVL Třeboň	PO Třeboňsko	EVL Žofina Huť
1	-1	0	0
2a	0	0	-2
2b	0	0	-2
3a	0	-1	0
3b	0	-2	0
4	0	-2	0
5	0	-1	0
6	0	-1	0

Jedná se o mírně negativní vliv a významný negativní vliv.

## 5.3 Přeložka silnice I/11 v úseku Třanovice – Oldřichovice – Bystřice

### 5.3.1 Popis silnice I/11

Silnice I/11 se nachází na severovýchodě ČR, je to nejpřímější komunikace spojující tuto část území. Silnice je vedena Středočeským, Královéhradeckým, Pardubickým, Olomouckým a Moravskoslezským krajem. Spojuje města Poděbrady, Hradec Králové, Šumperk, Opavu a Ostravu a pokračuje až na Slovensko. V úseku Český Těšín – Mosty u Jablunkova je součástí této silnice E75. Tato trasa je velmi vytížena a tento úsek by měl být odlehčen dostavbou dálnice D35. Patří mezi nejdelší silnice první třídy v České republice, její délka činí 354 km.



Obrázek 25: Mapa silnice I/11 [10]

### 5.3.2 Proces posuzování

- 11.4.2006 – Ministerstvu životního prostředí bylo jako příslušnému úřadu předloženo oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí zpracované v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu 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. (dále jen „zákon“) [8].
- 13.4.2006 – Příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení a rozeslal oznámení dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyvěšení a k vyjádření.
- 26.5.2006 – Byl vydán závěr zjišťovacího řízení příslušným úřadem s tím, že záměr bude nadále posuzován podle zákona, a je tedy potřeba zpracovat dokumentaci.
- 15.3.2007 – Ministerstvo životního prostředí obdrželo dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.
- 26.3.2007 – Dokumentace vlivů na životní prostředí byla rozeslána dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyvěšení a vyjádření.
- 22.5.2007 – Byly dotčené příslušné úřady a dotčené územní samosprávné celky vyzvány k opakovanému zveřejnění informace o dokumentaci.
- 29.10.2007 – Byl předložen posudek Ministerstvu životního prostředí ČR.
- 26.11.2007 – Byla zveřejněna informace o posudku

### 5.3.3 Charakter záměru

Stavba přeložky je řešením spojení České a Slovenské republiky po silnici I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Oldřichovice – Bystřice s R48. V úseku Český Těšín – Mosty u Jablunkova je silnice I/11 jediným tahem E 75 v ČR, který spojuje Česko s Polskem a se Slovenskem. Tah E 75 má mezinárodní význam a je zařazen do projektu EU č. 25 Gdaňsk – Vídeň. Přeložka bude součástí komunikačního skeletu ČR a EU.

### 5.3.4 Zdůvodnění potřeby záměru

Jak už bylo řečeno, důvodem záměru je řešení propojení Slovenské republiky s R48 v úseku Třanovice – Mosty u Jablunkova. Tato stavba je veřejně prospěšná a bude součástí komunikačního skeletu Moravskoslezského kraje, ČR a EU. Také řeší kritickou situaci dojezdu z Třince z R48 ve směru Baliny po silnici II/468 a výjezdu z Třince ve směru Jablunkov po silnici II/476, kde bylo identifikováno v roce 2004 80 000 kamiónů.

Stavba řeší i nevhodné parametry směrového a výškového řešení, vedení dopravy zastavěnými částmi území a dalšími negativními dopady. Stavba přeložky silnice I/11 (I/68) je předmětem území, který je vymezen územním plánem VÚC Beskydy a územními plány dotčených obcí. Záměr je řešen v několika variantách, které jsou v souladu ÚP VÚC Beskydy. Základním kritériem stavby byl vliv stavby na životní prostředí zejména v rámci soustavy NATURA 2000 na řece Olši.

### 5.3.5 Intenzita dopravy

Údaje o intenzitách dopravy na silnici byly získány na základě dopravních podkladů studie firmy Ing. Petr Šanca - DOPING (5/2005). Intenzity dopravy pro dané varianty byly převzaty od společnosti Mott MacDonald Praha, spol. s r.o. Dopravní průzkum byl proveden v roce 2004 a byla zjištěna celková intenzita 16 000 voz/den.

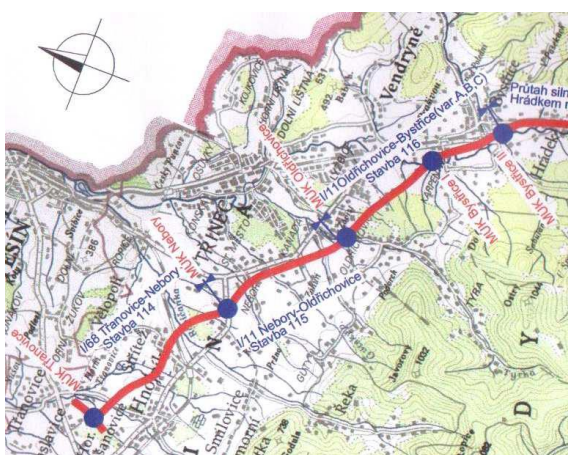
### 5.3.6 Popis jednotlivých variant

Záměr je definován jako silnice I. třídy ve smyslu ČSN 73 6101. [23] Jedná se o obousměrnou směrově rozdělenou komunikaci se dvěma jízdními pruhy v každém směru. Návrhová kategorie komunikace je S24,5/100. Podle přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění je záměr zařazen následovně: kategorie I. bod 9.4 název: Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo přeložek stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, o délce 10 km a více.

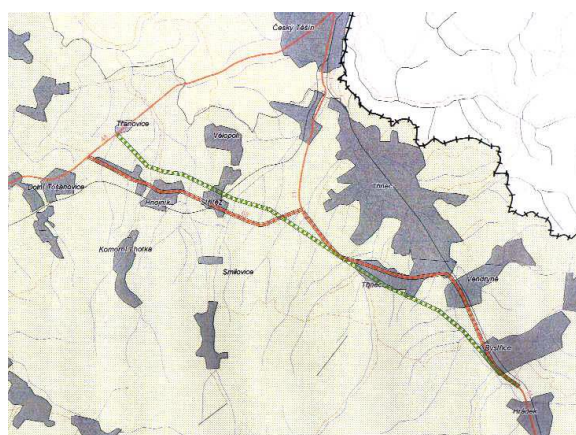
Záměr je rozčleněn na tři stavby, které je možno vidět na mapě níže [8]:

- Stavba 114 Silnice I/68 Třanovice – Nebory (km 0,000-6,090) – zahrnuje navrhovaná řešení s MÚK Hnojník a bez ní.
- Stavba 115 Nebory – Oldřichovice (km 6,090-10,772) – stavba je řešena dvěma variantami přeložky komunikace Nebory 1 a Nebory 2 a varianta s nadjezdem a bez nadjezdu v Neborech.
- Stavba 116 Oldřichovice – Bystřice - souvisí s vedením trasy ve vztahu k řece Olši a řešené varianty A,B,C souvisí zejména s MÚK Bystřice I.

Varianty, které jsou navrženy oznamovatelem, musí splňovat ekologické podmínky a opatření pro přípravu záměru. V rámci vedení trasy silnice I/68 v úseku Třanovice – Nebory a Nebory – Oldřichovice je trasa navržena bez variant. V trase úseku Oldřichovice – Bystřice bude v případě varianty C provedena změna ÚPD.



Obrázek 26: Tři stavby záměru [8]

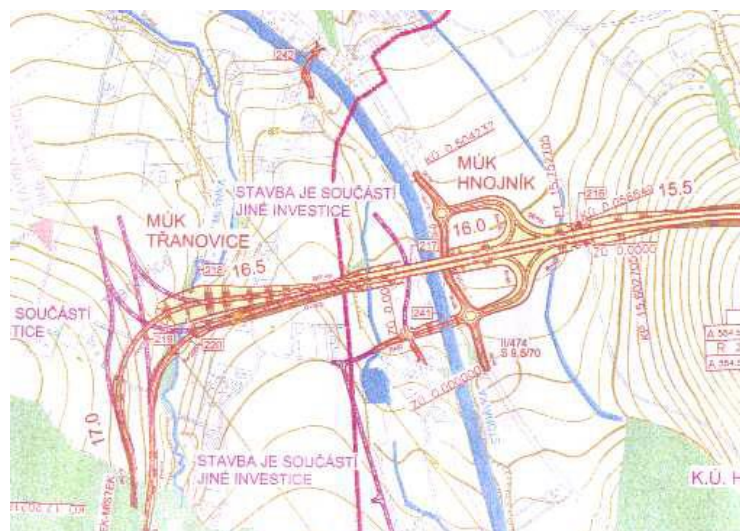


Obrázek 27: Mapa přeložky, červeně označena stávající I/68 a I/11, zeleně označena nově navrhovaná trasa I/11 (I/68) [8]

### Varianta nulová

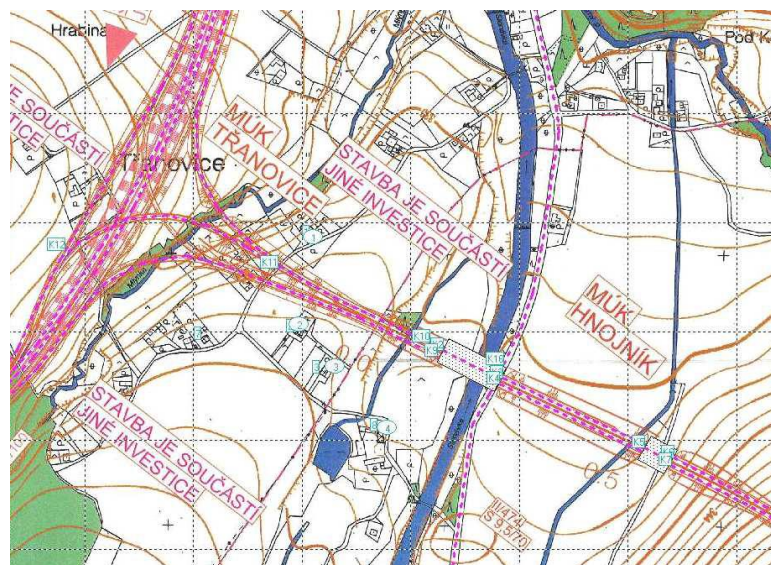
V této variantě je zachována současná síť silnic bez předmětné stavby a ponechání současného dopravního provozu včetně vysoké intenzity dopravy. Znamenala by ponechání nepříznivého charakteru dopravy, ale i dosavadního klidového stavu území. Varianta nulová je příznivější, co se týče dotčených území souvisejících se stavbou, ale nevyhovující dopravou. Podle předpokládaných vysokých dopravních intenzit je tato varianta neúnosná.

### Varianta s MÚK Hnojník



Obrázek 268: mapa s MÚK Hnojník [8]

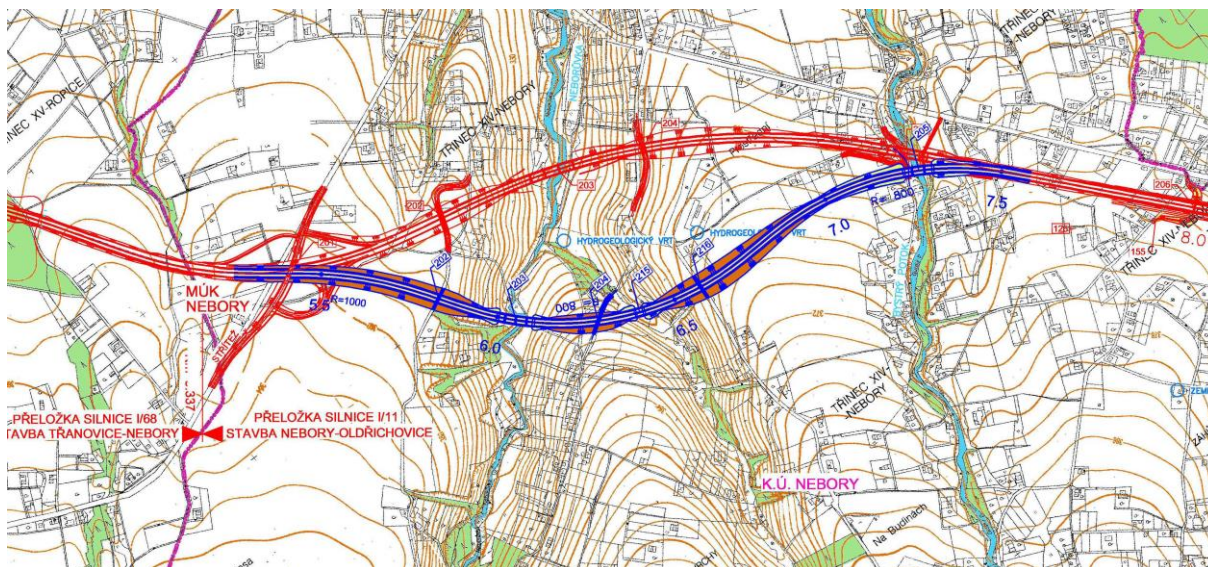
### Varianta bez MÚK Hnojník



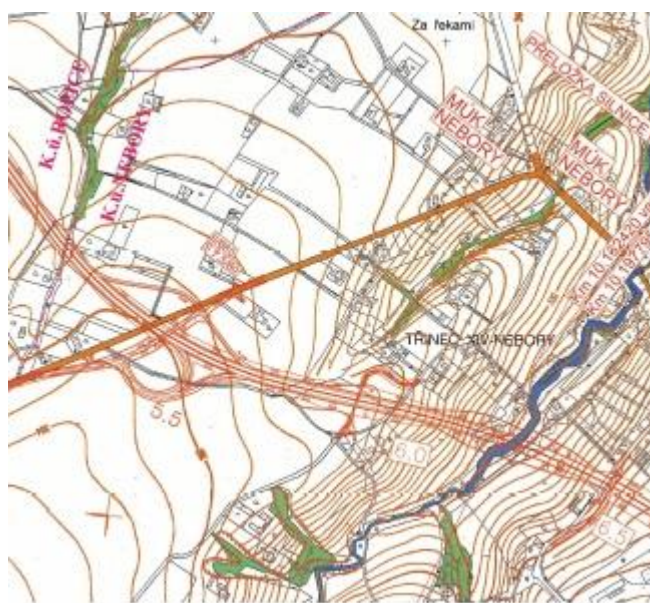
Obrázek 2927: mapa bez MÚK Hnojník [8]

### Varianta trasy Nebory – Oldřichovice

V této variantě je nutno zohlednit vedení trasy přeložky ve větší vzdálenosti od památných stromů v oblasti Nebory a přesunutí přeložky směrem na Guty. Navíc k tomu zohlednit potřebu nájezdu v místě Nebor. Situaci je možno vidět na mapách níže. Varianta vedení trasy této přeložky se nachází v km 5,5 - 7,5.



Obrázek 30: Mapa varianty komunikace v místní části Nebory a její přesunutí směrem na Guty - Nebory 1, Nebory 2 [8]



Obrázek 31: Varianta v místní části Nebor s nadjezdem [8] Obrázek 32: Varianta v místní části Nebor bez nadjezdu [8]

### Varianty v úseku Oldřichovice – Bystřice

V těchto variantách se zohledňuje vliv na přírodní systémy a průchodnost trasy územím nivy a řeky Olše. Tento úsek je navržen celkem ve třech variantách.

### **Varianta A**

Varianta je navržena v délce 6,448 km a je umístěna v těsné blízkosti meandru Olše. U trasy v km 14,5-15,2 dochází dokonce ke střetu s tokem řeky Olše, což vyvolává její přeložku. Tato přeložka by znamenala významný dopad na funkce přírodní složky. V dalším úseku se přibližuje ke stávající silnici I/11 a pokračují souběžně.

### **Varianta B**

Tato varianta je alternativou k variantě A, celková délka činí 6,484 km. MÚK Bystřice se nachází v prostoru meandru Olše. Změna nastává v km 13,798. Trasa je vedena severně v maximální vzdálenosti cca 80 m v koridoru vymezeném v rámci VÚC Beskydy. Nezasahuje do meandru řeky Olše, což je hlavním účelem úpravy směrového vedení silnice I/11. Je třeba ovšem počítat se zabezpečením břehu z hlediska stability svahu. Napojení na trasu podle varianty A je pak v km 16,081. V této variantě dochází k nárůstu demolic pozemních objektů. MÚK Bystřice I je posunuta také severním směrem.

### **Varianta C**

Tato varianta vychází z varianty B, celková délka činí 6,484 km. Směrové a výškové řešení je stejné. Změna je v umístění MÚK Bystřice do km 15,3. Silnice je ponechána ve stávající trase. Dojde k omezení vlivu dopadu stavby na tok řeky Olše a bude nižší počet demolic.

Zahájení výstavby v úseku Oldřichovice – Bystřice bylo plánováno na konec roku 2007 s dobou výstavby 27 měsíců. Zahájení výstavby v úseku Třanovice – Nebory bylo plánováno na konec roku 2008 s dobou výstavby 27 měsíců, To samé platí i pro úsek Nebory – Oldřichovice.

## **5.3.7 Analýza problémových oblastí a popis kritických míst**

### **Hodnocení vlivů na předměty ochrany**

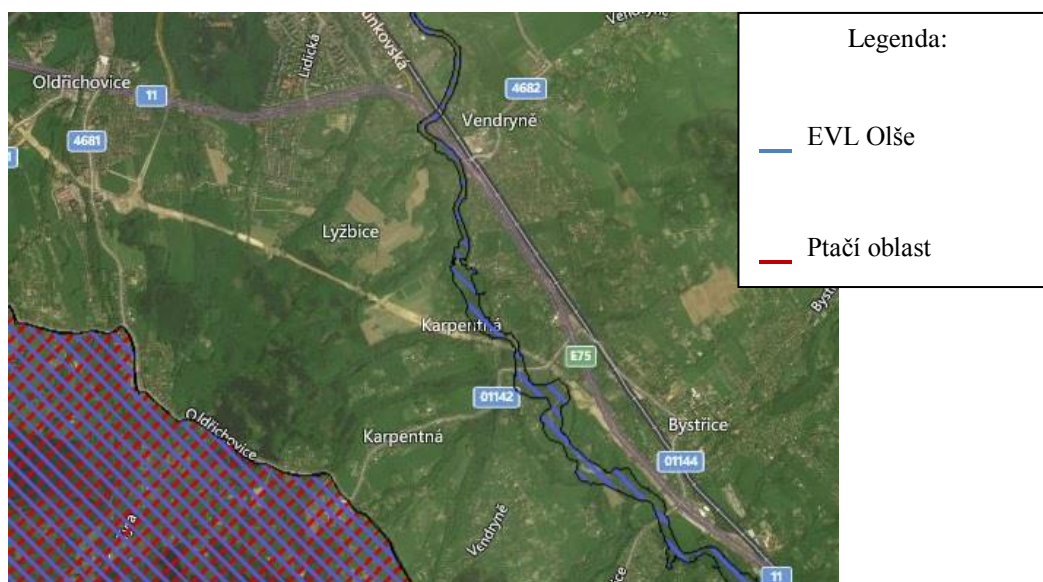
Předměty ochrany je třeba rozdělit podle přítomnosti (nebo nepřítomnosti) v řešeném území, tzn. pouze takové předměty ochrany, které se vyskytují v prostoru řešeného záměru, mohou být jeho realizací dotčeny. V daném případě je třeba oba předměty ochrany považovat se záměrem dotčené, protože se mohou vyskytovat v celém úseku toku řeky Olše, která představuje EVL.

### 5.3.8 Popis lokalit soustavy NATURA 2000

V prostoru variantního řešení A - C řeka Olše vytváří ostrý a strmý meandr. Řeka má přirozený tvar a přirozené naplaveniny a splaveniny (štěrkonosný tok). Řeka Olše lemována břehovými porosty a ze severozápadu se vlévá drobný přítok. Převládají zde zemědělské louky i stavení se zahradami. Krajina je vyvážená s pestrým biotopem, na který jsou vázány zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů. Dva z nich představují předměty ochrany EVL Olše.

#### EVL Olše

EVL Olše se nachází v těsné blízkosti povodí řeky Olše. Je to přírodní památka. Tok řeky Olše se nachází mezi Vendryní a hranicí s Polskem (západně od Bukovce) v údolí mezi Slezskými a Moravskoslezskými Beskydy. Tato lokalita leží v Jablunkovské brázdě na rozhraní Milíkovské plošiny a Návesné pahorkatiny.



Obrázek 283: EVL Olše kolem řeky Olše [15]

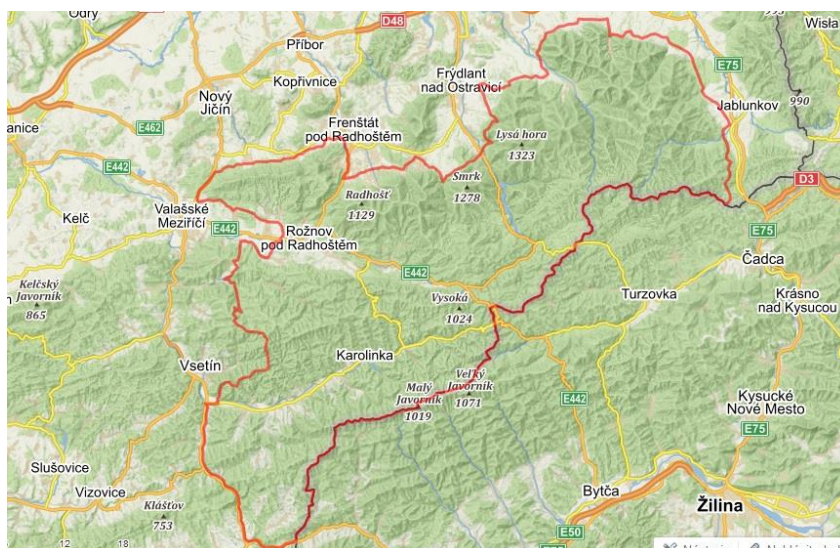
Je to přirozené koryto řeky s převážně kamenitým a štěrkovým dnem. V okolí toku je vyvinutá plochá údolní niva. Ve středu toku se nachází zástavba a na břehu porosty. Koryto je většinou bez úprav. Tato lokalita je významná z hlediska výskytu vydry říční a mihule potoční, které jsou i předmětem ochrany. Dále jsou chráněné další rostlinné druhy např. ohrožená okrotice bílá. Z živočišných druhů to je čmelák, kuňka žlutobřichá, ještěrka živorodá, čáp černý, krahujec obecný, ledňáček říční, ropucha obecná, užovka obojková, čáp bílý, jestřáb lesní, veverka obecná aj.



## EVL Beskydy

EVL Beskydy se nachází na východě ČR a je vymezeno státní hranicí se Slovenskou republikou. Nepatří do oblastí přímého styku se záměrem, ale mohou být ovlivněny. Mezi předměty ochrany náleží 10 druhů živočichů. Ovlivněno stavbou by mohlo být šest druhů živočichů: čolek karpatský, kuňka žlutobřichá, medvěd hnědý, rys ostrovid, vlk a vydra říční. Pro obojživelníky spadá úsek Olše do areálu výskytu druhů zahrnujícího nejen EVL Beskydy, ale také území zasahující do Slezských Beskyd. Pro velké šelmy (medvěd, vlk a rys) představuje EVL Beskydy jediné území evropského významu v ČR, které je obýváno trvalými populacemi těchto druhů, a to v početnosti, která je celorepublikově významná.

U žádného ze šesti druhů není vyloučen vliv dopravních prostředků. Výstavba komunikace může negativně přispět k rozdělení populací obojživelníků v EVL Beskydy a ve Slezských Beskydech.



Obrázek 294: EVL Beskydy [11]

## PO Beskydy

Ptačí oblast Beskydy má rozlohu 35 243 ha a zabírá přibližně třetinu plochy CHKO Beskydy. Nepatří do oblastí přímého styku se záměrem, ale může být ovlivněna. Krajina má charakter členité hornatiny s velkými výškovými rozdíly. Průměrná nadmořská výška činí 750 m n. m. Nejvyšším vrcholem je Lysá hora s 1324 m n. m. a nejnižší položená místa mají 370 m n. m.



Obrázek 305: PO Beskydy [16]

Většina plochy je pokryta lesy, a to je i důvod, že všech deset druhů přílohy I směrnice ES o ptácích, které jsou předmětem ochrany ptačí oblasti, jsou lesní druhy. Celkem je předmětem ochrany 10 druhů ptáků. V této oblasti byly zjišťovány výskytem pouze dva druhy, a to čáp černý a žluna šedá. Ostatní druhy jsou vázány na lesní horské biotopy v PO až do okolí toku řeky Olše. Výstavbou mohou být ovlivněny biotopy, do kterých tyto dva druhy létají pro potravu, nemělo by to ale vést až k vymizení druhů, pouze ke zmenšení potravinových teritorií.

### 5.3.9 ZCHÚ

V okolí do 5 km se v dotčeném území vyskytuje toto maloplošné zvláště chráněné území, které se nachází v CHKO Beskydy a které by mohlo být ovlivněno záměrem.

#### PR Gutské peklo

Přírodní rezervace Gutské peklo se nachází 4 km jižně od obce Oldřichovice. Tato oblast se skládá ze smíšených lesů na strmých svazích Javorového. Předmětem ochrany je zachovalý komplex přírodě blízkých bukových lesů s javorem klenem a smrkem s významnými geomorfologickými fenomény, jako jsou stupňovité vodopády a také blokovobahenní proudy.



Obrázek 316: Bohaté lesní porosty v PR Gutské peklo [11]

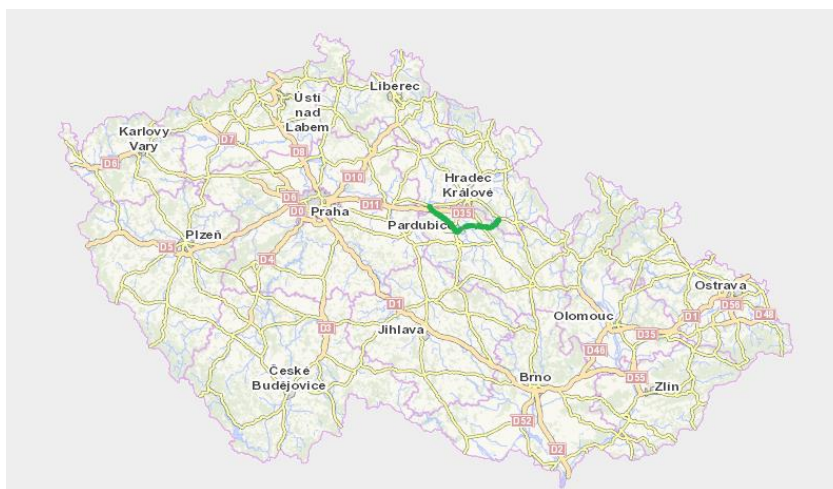
### 5.3.10 Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000

Trasou přeložky je přímo dotčeno jedno ZCHÚ, jedná se o EVL Olše, zařazenou do systému NATURA 2000 mezi Vendryní a hranicí s Polskem. Jedná se o lokalitu evropského významu z hlediska výskytu vydry říční a mihule potoční. Jednotlivé varianty A, B a C víceméně protínají nebo procházejí v těsné blízkosti meandru řeky Olše. Ve všech třech aktivních variantách bude Olše přemostěna. Varianta A má ze všech variant nejrozsáhlejší negativní zásah, protože přeložení koryta by bylo o 370 m směrem na západ a byly by zlikvidovány břehové porosty. Také MÚK Bystřice I je nejméně vhodně umístěna u pravotočivého meandru řeky Olše. Varianta B je navržena mimo meandr Olše, ale v jeho těsné blízkosti cca 10 m. Bylo by nutné zajistit stabilitu svahu bez zásahů do koryta. Varianta C je navržena vedením trasy obdobně jako varianta B a bylo by nutné také zpevnit svahy, ale MÚK Bystřice I je umístěna nejvzdáleněji od koryta řeky Olše.

## 5.4 Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11

### 5.4.1 Popis silnice I/36

Silnice I/36 navazuje na dálnici D11 (Praha – Hradec Králové – Trutnov – Polsko), je jedním z významných tahů u Pardubic. Začíná v MÚK Chýšť na D11, dále pokračuje přes Bohdaneč do Pardubic, kde prochází městem spolu s železničním koridorem, poté pokračuje do Holic, kde se napojuje na silnici I/35. Silnice I/36 byla ještě prodloužena přes Borohrádek až k silnici I/11 u Častolovic. Je vedena v Pardubickém a Královéhradeckém kraji intravilánem mnoha obcí a to je také důvod, proč je navrhováno několik přeložek. Dříve sloužila západní část I/36 jako hlavní výpadová komunikace z Pardubic do Prahy. Má funkci přivaděče od dálnice D11 ze západu a od dálnice D35 z východu. Délka silnice je 59,57 km.



Obrázek 327: Silnice I/36 [10]

#### 5.4.2 Proces posuzování

- 29. 12. 2006 – Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ obdržel oznámení zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu zpracované listopadu 2006 Ing. Zdeňkem Vyhlasem. Oznámení splňovalo náležitosti stanovené výše uvedeným zákonem.
- 15. 3. 2007 – příslušný úřad obdržel doplněné podání.
- 27. 3. 2007 – oznámení předloženo příslušným úřadem podle ust. § 16 zákona dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 30. 4. 2007 – vydán závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr „Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11“ bude dále posuzován podle zákona 100/2001 Sb. V závěru zjišťovacího řízení byly stanoveny požadavky na zpracování dokumentace.
- 3. 10. 2008 – příslušný úřad obdržel dokumentaci zpracovanou podle přílohy č. 4 k zákonu zpracovanou Ing. Zdeňkem Vyhlasem, autorizovanou osobou ve smyslu § 19 zákona. [8] Dokumentace splňovala náležitosti stanovené zákonem.
- 14. 10. 2008 – dokumentace předložena příslušným úřadem podle ust. § 16 zákona dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 1. 12. 2008 – zpracovatelem posudku ustanoven RNDr. Tomáš Bajer, CSc., autorizovaná osoba ve smyslu ustanovení § 19 zákona.
- 2. 3. 2009 – příslušný úřad obdržel zpracovaný posudek.
- 4. 3. 2009 – posudek předložen příslušným úřadem veřejnosti, dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům a zveřejněn podle ust. § 16 zákona.
- 14. 4. 2009 – zpracovateli posudku předány kopie došlých vyjádření k posudku.

#### 5.4.3 Charakter záměru

Silnice I/36 Nové Město – Pardubice byla v úseku Nové Město – Chýšť – Voleč modernizována na silnici kategorie S 11,5/80, podobně na tom byly i úseky v průjezdech Volčí, Rohovládovou Bělou a Bukovkou. Modernizace proběhla z důvodu homogenizace uspořádání a zkapacitnění stávající silnice, aby mohla fungovat jako přivaděč z Pardubic na dálnici D11 a to ve směru Pardubice – Praha a i Praha – Pardubice. Při projednávání dokumentace však VÚC Hradecko – pardubické sídelní regionální aglomerace obce Chýšť, Voleč, Rohovládova Bělá a Bukovka nesouhlasili s vedením přivaděče zastavěnými obcemi, byla vypracována studie, která řeší vedení přivaděče dálnice D11 – Pardubice právě mimo tyto obce, a to obchvaty. Zpracovává také variantní vedení přivaděče z MÚK Dobřenice.

#### **5.4.4 Zdůvodnění potřeby záměru**

Navržené trasy přeložky silnice vedou převážně rovinatým terénem, spojují město Lázně Bohdaneč s dálnicí D11. Jedná se o liniovou stavbu dopravního charakteru a v době oznámení nebyl identifikován žádný záměr s negativním vlivem na životní prostředí. Trasa komunikace je navržena v kategorii S 11,5/80. Stávající komunikace po výstavbě přeložky zůstane zachovaná pro místní dopravu, bude přeřazena do nižší kategorie.

Záměr zasahuje do Pardubického kraje a do Pardubického okresu, dále do katastrálních území Voleč, Rohovláda Bělá, Lázně Bohdaneč, Kříčeň, Pravy, Kasaličky. Návrh přeložky silnice I/36 je navržen celkem ve dvou variantách A, B. Ani u jedné z variant není potřeba vysokých náspů nebo hlubokých zářezů, nejsou zde ani větší mostní objekty.

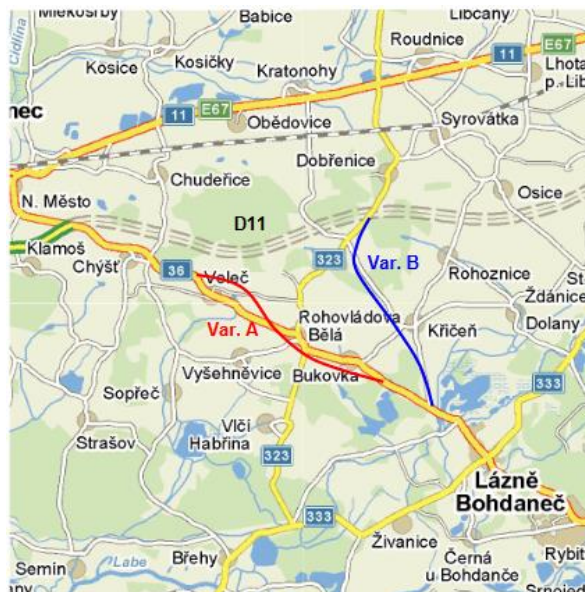
#### **5.4.5 Intenzita dopravy**

Aktuální intenzita dopravy nebyla dodána, a proto pro výpočet intenzity byla použita intenzita dopravy z roku 1995, kterou činí 12 000 voz/den. Byl zohledněn rozbor dopravní zátěže na D11 a navazujících silnicích, který byl zpracován VPÚ DECO a.s. Praha v 02/1997.

Při tomto zohlednění byly uvažovány v dopravně ekonomickém hodnocení navrhovaného přivaděče intenzity dopravy pro cílový rok 2020. Tyto výhledové intenzity nemají vliv na návrh kategorie nové komunikace. Nová komunikace navazuje na současný stav, kdy je navržena kategorie S 11,5/80.

#### **5.4.6 Popis jednotlivých variant**

Oznámení o záměru výstavby přeložky silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – dálnice D11 je zpracováno podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, o posuzování vlivů na životní prostředí, obsah oznámení je v souladu s přílohou č.3 zákona. Dle přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. Ve znění pozdějších předpisů spadá záměr do kategorie II. jako položka 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy. Návrh přeložky silnice I/36 je navržen celkem ve dvou variantách A, B. [8]



Obrázek 38: Mapa umístění záměru variant A i B [8]

### Varianta A

Začátek této varianty navazuje na stávající komunikaci I/36 Nové Město – Chýšť – Voleč, ze které se odklání a pravostranným obloukem obchází obec Voleč ze severu a také rybníky Beránek a Březinský. Poté kříží stávající silnici I/36 mezi obcemi Voleč a Rohovládovu Bělou a pokračuje levostranným obloukem směrem na Bukovku, kterou míjí z jihu. Nová komunikace se napojuje z východu na stávající silnici východně od Bukovky. MÚK nejsou na trase navrhovány, MÚK Chýšť je součástí dálnice D11. Pro tuto variantu je navrhováno 6 úrovnových křižovatek s dobrými rozhledovými podmínkami. Výjimkou je křižovatka se silnicí II/323 jihozápadně od Rohovládové Bělé. V místě šikmého křížení se silnicí I/36 mezi Rohovládovou Bělou a obcí Voleč bude část komunikace zrušena a nahrazena průsečnou křižovatkou nebo odsazenou úrovní křižovatkou. Celková délka této varianty je přesně 6,899 km. Vychází i končí na stávající silnici I/36 a v celém úseku je vedena v nové trase. Varianta vychází z návrhové kategorie S 11,5/80. Tato varianta stavby nevyžaduje přeložky inženýrských sítí ani demolici objektů.

### Varianta B

Začátek této varianty je západně od Lázní Bohdaneč v místě křižovatky I/36 a III/3238 a konec je přibližně 400 m před MÚK Dobřenice. Pro tuto variantu se bude využívat maximálně silnice III/3238 do obce Kříčeň a silnice III/3236 z obce Kříčeň do Pravy.

Posuzování je stejné jako u předchozí varianty, je tedy posuzován celý úsek od obce Dobřenice až po zastavěnou oblast města Lázně Bohdaneč. Jsou posuzovány delší úseky,

než jsou nově vybudované, a to z opatrnosti, kdy vozidla musí projet také stávajícími úseky komunikace. Využívá přibližně 50% stávajících komunikací III/3238 a III/3236 kategorie S 7,5/60. Tyto úseky budou přerušeny a rozebrány a nová silnice kategorie S 11,5/80 bude vedena v jejich trase s rozšířením vpravo ve směru staničení. Délka navrhované trasy je 5,98 km a z toho přibližně 3 km v trase stávajících silnic. MÚK nejsou na trase navrhovány, MÚK Chýšť je součástí dálnice D11. Pro tuto variantu je navrženo 5 úrovnových křižovatek s dobrými rozhledovými podmínkami. Tato varianta stavby nevyžaduje přeložky inženýrských sítí ani demolici objektů. Obě varianty procházejí ochrannými pásmy IIb vodních zdrojů a varianta B zasahuje navíc do ochranného pásma přírodních zdrojů cca 200 m. Varianta vychází z návrhové kategorie S 11,5/80. U obou variant budou jejich součástí také odvodňovací zařízení a navazující technická opatření, dešťové usazovací nádrže – DUN, vsakovací a vyrovnávací nádrže, odpadní kanály, úpravy koryt toků aj. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru je v roce 2020, přesnější čas zahájení a dokončení ale není znám.

#### 5.4.7 Analýza problémových oblastí a popis kritických míst

Pro hodnocení významnosti vlivů byla využita stejně jako u Přeložky II/154, Třeboň, stupnice převzatá z metodiky naturového posouzení MŽP ČR z roku 2007. [22]

#### Hodnocení vlivů na předměty ochrany

Tab. 5: Hodnocení vlivů na předměty ochrany [8]

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významný negativní vliv	<b>Negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK Vylučuje realizaci záměru (resp. Záměr je možné realizovat pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK)</b> Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplývá ze zadání záměru, nelze jej eliminovat.
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv. <b>Nevylučuje realizaci záměru.</b> Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu, mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej minimalizovat navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Nulový vliv	Záměr nemá žádný vliv.
+1	Mírně pozitivní vliv	Mírný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné zlepšení ekologických nároků na stanoviště nebo druhu, mírně příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.
+2	Významný pozitivní vliv	Významný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; významné zlepšení ekologických nároků na stanoviště nebo druhu, významný příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.

#### **5.4.8 Popis lokalit soustavu NATURA 2000**

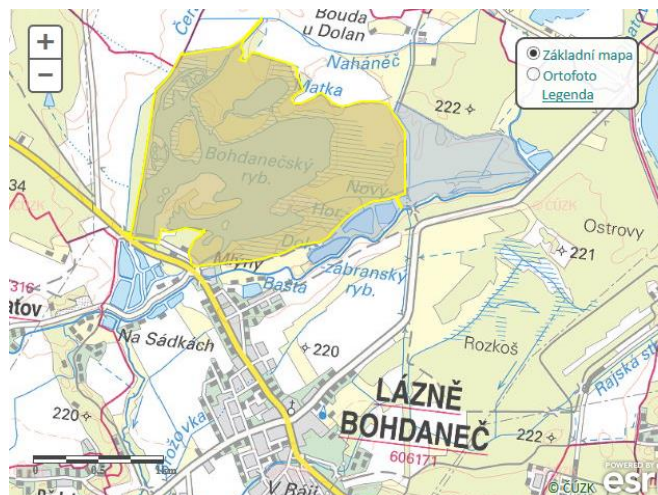
Hodnocená lokalita se nachází na úseku mezi dálnicí D11 a Lázněmi Bohdaneč. Navrhovaná trasa je vedena mimo lidská sídla v novém území nebo se kříží a částečně navazuje na stávající komunikace. Trasa varianty je navržena v otevřené krajině a v tomto případě dojde k mnohem většímu narušení krajiny, než je tomu u varianty B, která vede více po stávající komunikaci.

Varianta A, trasa komunikace je významně vzdálena od lokalit soustavy NATURA 2000. Blíží se k EVL Truhličky v oblasti lesů mezi Bukovkou a Lázněmi Bohdaneč. Dále současná silnice vede do Lázní Bohdaneč, kde se blíží k hranici EVL a PO Bohdanečský rybník. Varianta B, posuzování je stejné jako u předchozí varianty, je tedy posuzován celý úsek od obce Dobřenice až po zastavěnou oblast města Lázně Bohdaneč. Jsou posuzovány delší úseky, než jsou nově vybudované, a to z opatrnosti, kdy vozidla musí projet také stávajícími úseky komunikace.

#### **PO Bohdanečský rybník**

Nejbližší ptačí oblastí soustavy NATURA 2000 je Bohdanečský rybník. Nachází se 8 km SZ od Pardubic a 0,5 km S od obce Lázně Bohdaneč. Území je tvořeno převážně vodní plochou a rákosovými porosty. Nachází se zde 5 rybníků – Bohdanečský rybník, rybník Matka a 3 Zábranské rybníky. Rybníky Bohdanečský a Matka jsou zařazeny do národní přírodní rezervace. Toto místo je hnízdiště i pro druhy přílohy I směrnice o ptácích. Bylo zde zaznamenáno celkem 168 druhů ptáků. Hlavním důvodem ochrany v ptačí oblasti Bohdanečský rybník je chřástal kropenatý a bukač velký. Dále se v oblasti vyskytují bukáček malý, slavík modráček. Mezi významné hnízdící druhy patří chřástal vodní, rákos velký cvrčilka slavíková, sýkořice vousatá. V létě se shromažďuje na Bohdanečském rybníku až 300 labutí velkých. Na podzim 1500-2500 vodních ptáků, hlavně kachny divoké a čírky obecné. Nejznámější zimní druh je moták pilich. Velice intenzivní je chov kapra, který vede k redukci zooplanktonu a k celkové zranitelnosti území.





Obrázek 339: Základní mapa EVL a PO Bohdanečský rybník [10]

### EVL Bohdanečský rybník a rybník Matka

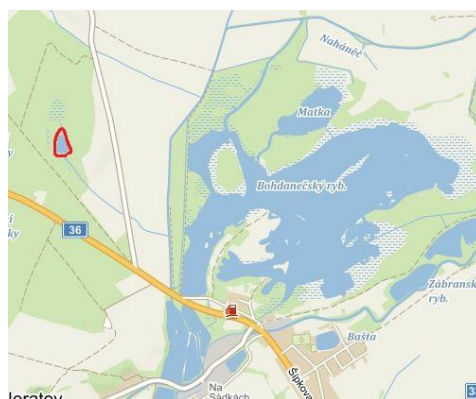
Tato lokalita je významná jak z botanického, tak z entomologického (hmyz) a ornitologického hlediska. Mapa oblasti je shodná s obrázkem 4 výše. Území leží v Královehradecké kotlině, představuje komplex vodních a mokřadních biotopů napájené Opatovickým kanálem. Podloží je tvořeno z hlinité až hlinitopísčité naplaveniny. Nacházejí se zde mělké rybníky s rákosím, podmáčené vrbiny a olšiny, suché doubravy a boroviny a mokřadní louky. Nejbližší evropsky významná lokalita je Bohdanečský rybník. Zde jsou hlavním předmětem ochrany kuňka ohnivá, modrásek bahenní, modrásek očkovaný a vážka jasnoskvrnná.



Obrázek 40: Bohdanečský rybník z pohledu ze silnice I/36 u Lázní Bohdaneč

### EVL Truhličky

Jedná se o dva rybníky s podmáčenými loukami, které se nacházejí 800 m J od obce Kříčeň, 5 km od obce Lázně Bohdaneč. Hlavním předmětem ochrany je zde vážka jasnoskvrnná. Vzhledem k tomu, že záměr je v blízkosti lokalit soustavy NATURA 2000 veden po stávajících komunikacích a vzhledem k hlavním předmětům ochrany uvedených lokalit soustavy NATURA 2000, nelze předpokládat významný vliv na tato území.



Obrázek 341: Mapa rybník Truhličky [10]

### 5.4.9 ZCHÚ

V okolí do 5 km se v dotčeném území vyskytují, mimo PO a EVL Bohdanečský rybník, tato maloplošná zvláště chráněná území, která by mohla být ovlivněna záměrem:

#### PR Na Hradech

Přírodní rezervace Na Hradech se nachází 1 km západně od obce Voleč. Předmětem ochrany je buko-habrový les rostoucí na svahu, pod kterým se rozkládá mělký rybník doplněný čtyřmi biotopovými tůňmi. Předmětem je také ochrana rybníka s kotvicí vzplývavou a pěkným krajinným okolím. Tato přírodní rezervace se nachází v intenzivně zemědělsky využívané krajině, v které tvoří cenné, regionálně významné biocentrum.



Obrázek 352: PR Na Hradech [11]

### PP Mnichovka-Pravy

PP Mnichovka – Pravy se nachází 3 km severozápadně od obce Rohovládova Bělá. Předmětem ochrany jsou populace obojživelníků a jejich biotop (stanoviště jejich rozmnožování, vývoje a zimoviště). Jedná se zejména čolka velkého a další vzácné a ohrožené druhy živočichů a rostlin. V posledních letech výrazně klesl počet vyskytovaných obojživelníků. Dále zde bylo zjištěno několik druhů plazů a některé vzácné druhy hmyzu. Rozloha PP Mnichovka-Pravy je 3,37 ha.



Obrázek 363: PP Mnichovka-Pravy [11]

### PP Černý Nadýmač

Přírodní památka Černý Nadýmač se nachází 4 km západně od obce Rohovládova Bělá. Předmětem ochrany je silně ohrožený rostlinný druh puchýřka útlá, která roste na dnech rybníků, také navazující mokřadní olšiny a vlhké acidofilní doubravy. Chráněné území je tvořeno rybníkem Černý Nadýmač, který má rozlohu 15 ha a lesními porosty. Je významný nejen z botanického hlediska, ale i zoologického.



Obrázek 44: PP Černý Nadýmač [11]

### PP U Pohránovského rybníka

Přírodní památka U Pohránovského rybníka se nachází 4,5 km východně od obce Lázně Bohdaneč. Předmětem ochrany je populace vzácných ohrožených druhů brouků a jejich biotop, zejména silně ohroženého lesáka rumělkového. Dalšími důvody jsou populace dalších zvláště chráněných druhů živočichů vázané na mokřady a zachovalejší lesní společenstva.



Obrázek 375: PP U Pohránovského rybníka [11]

### PP Labiště pod Opočínkem

Přírodní památka Labiště pod Opočínkem se nachází 4,5 km jihozápadně od obce Lázně Bohdaneč. Předmětem ochrany je mrtvé labské rameno s významnými rostlinnými a živočišnými společenstvy. V současnosti převažuje porost okřehku menšího. Na tomto místě bylo nalezeno celkem 141 druhů vyšších rostlin a 108 druhů živočichů. Vodní a pobřežní druhy rostlin lze nalézt velmi zřídka. Významnými chráněnými druhy jsou leknín bělostný a leknín bílý.



Obrázek 386: PP Labiště pod Opočínkem [11]

#### 5.4.10 Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000

Možné vlivy záměru na předmět ochrany identifikovaných soustavu NATURA 2000 jsou rozděleny do skupin: vlivy vzniklé při stavbě záměru, vlivy vzniklé při provozu záměru.

- Vlivy vzniklé při stavbě záměru – hluk, vibrace, imise do ovzduší kvůli vyšší dopravní zátěži, znečištění vod, kácení zeleně
- Vlivy vzniklé při provozu záměru – hluk, vibrace, imise do ovzduší kvůli vyšší dopravní zátěži, znečištění vod

Obě varianty jsou popsány v předchozím textu a jejich vztah k lokalitám soustavy NATURA 2000 je rovnocenný. Varianta B se více přibližuje k EVL Truhličky, jedná se ale o pouhých 40 m. Ke vztahu k EVL a PO Bohdanečský rybník je záměr veden v nejmenší vzdálenosti po stávající komunikaci a u obou variant je vzdálenost shodná, a proto ani jedna z variant nebude mít na současný stav žádný vliv. Současný stav je shodný s navrhovaným a to proto, že kamionová doprava z dálnice D11 je svedena na sjezdu u Volče a pokračuje dále přes Lázně Bohdaneč. Realizací uvedeného záměru se tedy na velikosti dopravního zatížení nic nemění. Z toho vyplývá, že vlivy na lokality soustavy NATURA 2000 nejsou mezi jednotlivými variantami nějak podstatně rozdílné.

## **6. Zobecnění získaných poznatků**

### **6.1 Vlivy na soustavu NATURA 2000**

#### **6.1.1 Přeložka silnice I/13 Děčín – D8**

##### **PO Labské pískovce**

Varianta A se výrazně přibližuje k této oblasti u vrchu Klobouk nad pravým břehem Jílovského potoka a vede podél ní až do obce Libouchec, avšak nikde do PO nezasahuje. Realizace varianty B by komunikace vedla těsně podél hranice PO, ale nikde by do ní nezasahovala.

##### **EVL Jílové u Děčína – škola**

Realizací záměru varianty A se komunikace přiblíží nejvíce na úrovni Jílového na vzdálenost 400 m. Provozem tohoto záměru může dojít k nepatrně negativnímu rušivému vlivu na živočišný druh netopýra velkého. U varianty B se silnice nejvíce přiblíží EVL na jihu Jílového na vzdálenost 250 m. Stavbou a provozem této varianty dojde také k nepatrnému rušivému vlivu na netopýra velkého.

##### **Závěr hodnocení**

Závěrem hodnocení lze říci, že hodnocený záměr v obou variantách a podvariantách nemá významný negativní vliv na žádný předmět ochrany PO Labské pískovce ani EVL Jílové u Děčína - škola. Podle stanoviska je přijatelná pouze varianta A v km 9,8 – 15 v úseku Modrá – dálnice D8 při respektování určitých podmínek. Část varianty A v km 0 – 9,8 je nepřijatelná z důvodu velkého střetu s ochranou přírody a krajiny na území ČR v Českém středohoří. Varianta B je podle stanoviska zcela nepřijatelná z důvodu velkého vlivu na obyvatelstvo, zrušení tratě a nevyhovujícímu obchvatu kolem Děčína.

#### **6.1.2 Přeložka silnice II/154, Třeboň**

##### **PO Třeboňsko**

Realizací variant 3b a 4 by vedla k úbytku biotopu pro hnízdícího čápa v PO Třeboňsko. Vedená trasa zasahuje do biotopu a pro čápa je nevhodný prostor mezi komunikací a městem a pás s vysokým rušivým vlivem 50 m od komunikace. Odhad zmenšení této plochy je přibližně na 30 ha, jedná se hlavně o zábor podél navržené komunikace. Dále by zmenšila biotop volavky bílé o přibližně 30 ha. Z části by byl zabrán i biotop žluny šedé a výrazně by se zhoršily charakteristiky biotopu a došlo by ke fragmentaci krajiny. Z hlediska populace se však nejedná o nějak zásadní vliv. Záměr variant 3 - 6 protíná území ledňáčka říčního v PO Třeboňsko. Dojde k nové fragmentaci a narušení biotopu, dokonce i k trvalému zrušení. Dojde ke zvýšení rizika střetů s vozidly.

Tento záměr také zasahuje do oblasti 3 párů strakapouda prostředního, oblast dalšího páru může být narušena realizací záměru varianty 1. Dojde k fragmentaci krajiny, zhoršení charakteristik biotopu tohoto druhu a trvalému záboru některých částí biotopu.

#### **EVL Třeboň**

V souvislosti s realizací varianty 1 bude v případě potřeby pokácení nebo zhoršení kvality stavu stromů na hrázi rybníka Svět ovlivněna jen malá část populace druhu EVL Třeboň. Největší část populace se vyskytuje na zbylém území EVL, které záměrem nebude dotčeno. Významný je ale zásah do stromů, které hostí tesaříka, proto je v celé EVL nutné, aby bylo zajištěno dostatečné množství těchto stromů.

#### **EVL Žofina Hut'**

Realizací záměru 2a a 2b by byla přímo dotčena oblast biotopu již nepočteného modráška bahenního v EVL. Dojde k vysokému záboru a narušení biotopu.

#### **Závěr hodnocení**

Varianty s významným negativním vlivem na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000 jsou 2a, 2b, 3b a 4. Záměr ve variantách 1, 3a, 5 a 6 může mít mírný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany lokalit soustavy NATURA 2000 a pro tyto záměry jsou navržena zmírňující opatření.

### **6.1.3 Přeložka silnice I/11 v úseku Třanovice – Oldřichovice – Bystřice**

#### **PO Beskydy**

Výstavba komunikace ovlivní biotopy dvou druhů ptáků, a to čápa černého a žluny šedé. Dojde však pouze ke zmenšení potravinových teritorií.

#### **EVL Olše**

Při výstavbě může dojít k negativnímu ovlivnění kvality vody, která je pro druhy mihuli sa vydrů jedním z hlavních aspektů životního prostředí. Ovlivnění by bylo dočasné pouze do dokončení stavby. Během provozu by mohla být opět ovlivněna kvalita vody znečišťujícími látkami uvolňujícími se při dopravních nehodách a také z chemického posypu při zimní údržbě. Došlo by k fragmentaci biotopu vydrů, k izolaci stanovišť, k rušivému vlivu provozem vozidel na komunikaci a ke zvýšení nebezpečí kolize. Předměty ochrany může ovlivnit výstavba mostů přes řeku Olši a její přítoky, úpravy koryt a jiné zásahy do krajiny.

## **EVL Beskydy**

Stavbou by mohlo být ovlivněno 6 druhů živočichů. Pro vydru je důležitá řeka Olše, pro obojživelníky spadá oblast Olše do EVL Beskydy i do Slezských Beskyd a pro šelmy je toto území jediné obyvatelné v ČR. Dojde k rozdělení populací druhů a migraci šelem do okolí. Beskydy nebudou zdroj či přestupní stanicí pro zvířata, ale budou se zde ojediněle vyskytovat na okrajích velké šelmy.

### **Závěr hodnocení**

Z celkového posouzení bylo zjištěno, že nejšetrnější variantou se jeví varianta C, která nezasahuje přeložkou komunikace přímo do řeky Olše a i MÚK Bystřice II je nejvzdáleněji od říční nivy. Výběrem této varianty se snižují negativní vlivy na lokalitu, nikoli eliminují. Ani nelze vyloučit vliv záměru stavby na území soustavy NATURA 2000, a to na EVL Olše (ochrana mihule potoční a vydry říční), EVL Beskydy a PO Beskydy (čolek karpatský, kuňka žlutobřichá, medvěd hnědý, rys ostrovid, vlk, čáp černý, žluna šedá). Při zhodnocení všech vlivů je záměr akceptovatelný za předpokladu splnění určitých podmínek.

## **6.1.4 Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11**

### **PO Bohdanečský rybník**

Oba dva záměry jsou vedeny v nejmenší vzdálenosti od této oblasti po stávající komunikaci, tato vzdálenost je shodná pro obě varianty. Jelikož jsou záměry vedeny po stávající silnici, nebude mít výstavba žádný vliv. Je to kvůli vzdálenostem záměru od těchto lokalit a současným stavem a úpravami vodního režimu území. Varianta B prochází ve velké části své trasy po stávající komunikaci, a proto ji považujeme za mírně vhodnější. Záměr je navrhován mimo lokality NATURA 2000 a na oblasti identifikovaných lokalit nebude mít žádný vliv.

### **EVL Bohdanečský rybník a rybník Matka**

Vlivy jsou totožné jako u PO Bohdanečský rybník uvedené výše.

### **EVL Truhličky**

Varianta B se více přibližuje k EVL, ale pouze o 40 m u obce Kříčeň, což není významný rozdíl.

### **Závěr hodnocení**

Na základě posouzení všech vlivů lze říci, že realizace obou záměrů nebude mít negativní vliv na hlavní předměty ochrany a území soustavy NATURA 2000. Proveditelné jsou za určitých okolností obě dvě varianty, ale lépe vyhovuje varianta trasy B.

Lépe respektuje požadavky na ochranu životního prostředí a předpokládá minimalizaci negativních vlivů spojených s výstavbou a provozem. Nejméně vhodná je nulová varianta, tj. zachování stávajícího stavu.



Výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí se došlo k závěru, aby byla nadále rozpracována pouze varianta B, protože varianta A není stanoviskem doporučena. S realizací varianty B je upozorněno na dopady na město Lázně Bohdaneč a na nutnost realizovat obchvat na jihozápadu města.

## 6.2 Rámcové shrnutí

Dle výše uvedených informací je zřejmé, že u PO se objevují negativní vlivy zásahem do biotopu ohroženého nebo vzácného druhu. Jen zásah však nemusí být negativní, stačí se pouze přiblížit k oblasti, jako tomu je u přeložky silnice I/13 Děčín – D8, protože v okolí komunikace budou působit desítky metrů rušivé vlivy. Toto všechno narušení (i sebemenší zábor biotopu či potravního teritoria) vede k migraci druhů. Existuje výpočet na šíři rušení kolem komunikace.

Vzorec pro výpočet šíře rušení kolem komunikace D:

$$D = (\log I - 2) * \check{s}$$

kde: D – šířka narušené zóny

I – intenzita dopravy

š – šířka silničního tělesa

( Příklad: š = 30 m, I = 20 000 voz/24hod

$$D = (\log 20\,000 - 2) \times 30 = 129,03 \text{ m}$$

Abychom dostali co nejpřesnější výsledek, bylo by zapotřebí provést migrační studie. U EVL nastává podobný případ jako u PO. Nejčastější jsou zásahy do chráněných oblastí. Zde bereme v úvahu zásah jak do biotopů živočišných druhů, tak i rostlinných. Dochází ke kácení velkých částí lesů a zplodinami dochází ke znečišťování vzduchu i vod. Ovlivnění kvality vody je špatné pro všechny organismy, tj. rostliny, živočichy. Nesmíme ovšem zapomenout také na zdraví obyvatel, kterých by se tato záležitost určitě také dotkla. V tomto případě by se dle mého názoru mělo dát přednost menšímu záboru chráněné oblasti. Hodnocením vlivů se zabývají různé příručky a metodické pokyny. Metodiky poukazují na skutečnost, že nelze dopodrobna poskytnout všechny informace o situacích, ke kterým může dojít při naturovém hodnocení. Řídí se podle zákona § 45h odst. 1 ZOPK [21]. Jejich pravidla pro posuzování a hodnocení se od sebe velice liší. Každá má své hlavní problémy a jiný průběh hodnocení. Přírodní oblasti v ČR i ve světě jsou také rozdílné, proto si myslím, že určení průběhu hodnocení a přesných pravidel k dané oblasti je dobré pro co nejpřesnější výsledky hodnocení ve vztahu k soustavě NATURA 2000 pouze v té lokalitě, pro kterou byly určeny. Pokud bychom ale chtěli zpracovat rozsáhlejší území nebo porovnávat vlivy v různých lokalitách, tak už to vhodné není. Zaměřila jsem se na obecné shrnutí a porovnání vlivů záměrů v různých oblastech ČR. Cílem hodnocení vlivů na soustavu NATURA 2000 je zjistit,

zda mají záměry významný negativní vliv na předměty ochrany. Hodnocení se provádí podle stupnic. Ke každému záměru náleží jiná stupnice hodnocení a hodnocení tedy není subjektivní. Nedokážeme mezi záměry porovnat závažnost jednotlivých vlivů na předměty ochrany soustavy NATURA 2000. Vytvořila jsem stupnici hodnocení v tabulce níže, která by byla dle mého názoru vhodná pro použití hodnocení vlivů obecně.

Tab. 6: Obecná stupnice pro hodnocení vlivů:

VLIV	HODNOTA	POPIS
Velmi významný negativní	-3	Významný negativní až ničivý vliv na stanoviště a populaci druhu. Významný rušivý zásah do přirozeného vývoje. Nelze jej eliminovat.
Střední negativní	-2	Mírný až střední rušivý negativní vliv na stanoviště a populaci druhu. Prokazatelný rušivý zásah do přirozeného vývoje.
Velmi malý negativní	-1	Nepatrně rušivý až nevýznamný negativní vliv na stanoviště a populaci druhu. Velmi malý rušivý zásah do přirozeného vývoje. Spíše okrajový zásah do biotopu.
Žádný	0	Žádný vliv
Velmi malý pozitivní	+1	Nepatrný, málo prokazatelný příznivý vliv na stanoviště a populaci druhu. Velmi malý pozitivní zásah do přirozeného vývoje.
Střední pozitivní	+2	Mírný až střední příznivý vliv na stanoviště a populaci druhu. Zjevný pozitivní zásah do přirozeného vývoje.
Velmi významný pozitivní	+3	Významný příznivý až zachraňující vliv na stanoviště a populaci druhu. Velmi významný pozitivní zásah do přirozeného vývoje.

Podle stupnice v tabulce 6 jsem určila u jednotlivých záměrů staveb závažnost vlivů na soustavu NATURA 2000 v tabulce níže.

Tab. 7: Možné vlivy záměrů na soustavu NATURA 2000

Přeložka silnice...	PO	EVL	Popis
I/13 Děčín – D8	-1	-1	PO, EVL – jedná se o velmi malý negativní vliv, pouze o přiblížení realizace záměru k těmto oblastem
II/154, Třeboň	-3/-2	-2	PO – u tohoto záměru je navrženo mnoho variant a polovina z nich je nevhodná kvůli významnému negativnímu vlivu, zásahu a rušení biotopů druhů. U druhé poloviny variant je negativní vliv střední a jde spíše o narušení biotopů EVL – zásah do biotopů, kácení lesů
I/11 Třanovice – Oldřichovice - Bystřice	-1	-1	PO, EVL – je možný negativní vliv znečištěním vod v době stavby i provozu, což má za následek i malé negativní vlivy na předměty ochrany
I/36 Lázně Bohdaneč – D11	-1	-1	PO, EVL - jedná se o velmi malý negativní vliv, pouze o přiblížení realizace záměru k těmto oblastem

## 7. Závěr

V této bakalářské práci jsem popsala jednotlivé dopravní stavby a jejich vlivy na soustavu NATURA 2000 v rámci procesu EIA. Porovnála jsem jednotlivé varianty a zvolila optimální vzhledem k životnímu prostředí. V závěru jsem zmínila metodiky k hodnocení vlivů na soustavu NATURA 2000 a zobecněné hodnocení vlivů v tabulkách dle mého názoru pro lepší porovnání výsledků a orientaci.

U přeložky silnice I/13 Děčín – D8 vyšla varianta možná k realizaci jen varianta A, a to pouze v km 9,8 – 15 v úseku Modrá – dálnice D8. Ostatní variantní řešení bylo podle stanoviska zamítnuto z důvodu velkého negativního vlivu na životní prostředí.

U přeložky silnice I/11 v úseku Třanovice – Oldřichovice – Bystřice vyšla nejlépe varianta C, i když je možný zásah do biotopů chráněných místních druhů.

U přeložky silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11 byla povolena realizace záměru varianty B s jižním obchvatem města, varianta A byla zamítnuta.

Stanovisko přeložky silnice II/154, Třeboň ještě nebylo dosud vydáno. Z vypracované části lze ale vyčíst, že varianty 2a, 2b, 3b a 4 mají vysoký negativní vliv na životní prostředí, budou tedy nevhodné k realizaci a do budoucna se nejspíše bude počítat s variantami 1, 3a, 5 a 6, které mají mít sice mírný negativní vliv na životní prostředí, nicméně s určitými opatřeními by byly vhodnější. Z obsahu práce je zřejmé, že na jihu ČR se nachází ve větší míře chráněné oblasti. U popisu této stavby jsem vyjmenovala všechny CHKÚ, nikoli popisovala, protože jich bylo mnoho. Pro popis jsem si tedy vybrala několik území z vyjmenovaných. Toto území na jihu ČR mě zaujalo bohatou přírodou, ale i jejím vysokým ohrožením, a proto se budu dále Třeboňskem zabývat v diplomové práci, která bude také s tématem posuzování dopravních staveb.

## Zdroje a použitá literatura

- [1] Česká informační agentura životního prostředí In: <http://www1.cenia.cz/www/>
- [2] Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky In: <http://www.nature.cz>
- [3] Referáty – seminárky In: <http://referaty-seminarky.cz>
- [4] Geoportál silniční a dálniční sítě ČR In: <https://geoportal.rsd.cz>
- [5] Dálnice – silnice In: <http://www.dalnice-silnice.cz>
- [6] Cittadella production In: <http://www.cittadella.cz>
- [7] Informační systém EIA In: <https://portal.cenia.cz/eiasea>
- [8] NP České Švýcarsko In: <http://www.npcs.cz/>
- [9] Mapy In: <https://mapy.cz>
- [10] Google In: <https://www.google.cz/>
- [11] Geologické lokality In: <http://lokality.geology.cz/1349>
- [12] Veřejný dálkový přístup In: <http://vdp.cuzk.cz/>
- [13] Natura 2000 Network Viewer In: <http://natura2000.eea.europa.eu/>
- [14] Ředitelství silnic a dálnic ČR In: <https://www.rsd.cz/>
- [15] Ministerstvo životního prostředí In: <https://www.mzp.cz/>
- [16] Klub českých turistů Tábor In: <http://www.kct-tabor.cz/>
- [17] Chráněná území Zlínského kraje In: <https://nature.hyperlink.cz/>
- [18] Pardubický kraj In: <https://www.pardubickykraj.cz/>
- [19] Sbírka předpisů České republiky In: <http://www.sbirka.cz/>
- [20] Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany lokalit soustavy NATURA 2000, Ministerstvo životního prostředí, Praha, 2011
- [21] Věstník Ministerstva životního prostředí, Ministerstvo vnitra, Praha, březen 2006
- [22] Věstník vlády pro orgány krajů a orgány obcí, Ministerstvo životního prostředí, Praha, listopad 2007
- [23] ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, 11/2004

## Seznam obrázků

Obr. 1: Silnice I/13 [5] .....	- 12 -
Obr. 2: Mapa umístění záměru variant A a B [8] .....	- 14 -
Obr. 3: PO Labské pískovce [9] .....	- 17 -
Obr. 4: PO Labské pískovce [11] .....	- 17 -
Obr. 5: EVL Jílové u Děčína – škola [10].....	- 18 -
Obr. 6: Netopýr velký [10] .....	- 18 -
Obr. 7: NPP Březinské tisy [11].....	- 18 -
Obr. 8: Bohaté lesy v PP Jílovske tisy [11].....	- 19 -
Obr. 9: Uzavřený vchod PP Jeskyně pod Sněžníkem [11] .....	- 19 -
Obr. 10: Ocún jesenní na jedné z luk v PR Pod lesem [2] .....	- 20 -
Obr. 11: PR Libouchecké rybníčky [12].....	- 20 -
Obr. 12: PR Holý vrch u Jílového [11] .....	- 21 -
Obr. 13: Silnice II/154 [10].....	- 22 -
Obr. 14: Mapa s variantami 1-6 a jejich podvariantami mimo variantu 2 [8].....	- 24 -
Obr. 15: Mapa s variantou 2 a jejími podvariantami [8] .....	- 24 -
Obr. 16: Mapa EVL Třeboň [10] .....	- 27 -
Obr. 17: EVL Třeboň, rybník Svět [11] .....	- 27 -
Obr. 18: Mapa EVL Žofina Huť [10].....	- 28 -
Obr. 19: EVL Žofina Huť [11] .....	- 28 -
Obr. 20: PO Třeboňsko [10].....	- 29 -
Obr. 21: PO Třeboňsko [11].....	- 29 -
Obr. 22: Uměle vytvořený vodopád v NPP Terčino údolí [11].....	- 29 -
Obr. 23: Lesní porosty a rašeliniště v NPR Žofinka [11] .....	- 30 -
Obr. 24: PR Výtopa Rožmberka [11].....	- 30 -
Obr. 25: Mapa silnice I/11 [10] .....	- 32 -
Obr. 26: Tři stavby záměru [8].....	- 34 -
Obr. 27: Mapa přeložky, červeně označena stávající I/68 a I/11, zeleně označena nově navrhovaná trasa I/11 (I/68) [8] .....	- 34 -
Obr. 28: mapa s MÚK Hnojník [8] .....	- 35 -
Obr. 29: mapa bez MÚK Hnojník [8] .....	- 35 -
Obr. 30: Mapa varianty komunikace v místní části Nebory a její přesunutí směrem na Guty - Nebory 1, Nebory 2 [8].....	- 36 -

Obr. 31: Varianta v místní části Nebor s nadjezdem [8] .....	- 36 -
Obr. 32: Varianta v místní části Nebor bez nadjezdu [8] .....	- 36 -
Obr. 33: EVL Olše kolem řeky Olše [15].....	- 38 -
Obr. 34: EVL Beskydy [11].....	- 39 -
Obr. 35: PO Beskydy [16] .....	- 40 -
Obr. 36: Bohaté lesní porosty v PR Gutské peklo [11] .....	- 40 -
Obr. 37: Silnice I/36 [10] .....	- 41 -
Obr. 38: Mapa umístění záměru variant A i B [8].....	- 44 -
Obr. 39: Základní mapa EVL a PO Bohdanečský rybník [10] .....	- 47 -
Obr. 40: Bohdanečský rybník z pohledu ze silnice I/36 u Lázní Bohdaneč.....	- 47 -
Obr. 41: Mapa rybník Truhličky [10] .....	- 48 -
Obr. 42: PR Na Hradech [11] .....	- 49 -
Obr. 43: PP Mnichovka-Pravy [11] .....	- 49 -
Obr. 44: PP Černý Nadýmač [11].....	- 50 -
Obr. 45: PP U Pohránovského rybníka [11] .....	- 50 -
Obr. 46: PP Labiště pod Opočínkem [11].....	- 51 -

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Hodnocení vlivů na předměty ochrany [8].....	- 16 -
Tabulka 2: Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000 [8].....	- 21 -
Tabulka 3: Hodnocení vlivů na předměty ochrany [8].....	- 26 -
Tabulka 4: Možné vlivy záměru na soustavu NATURA 2000 [8].....	- 31 -
Tabulka 5: Hodnocení vlivů na předměty ochrany [8].....	- 45 -
Tabulka 6: Obecná stupnice pro hodnocení vlivů .....	- 56 -
Tabulka 7: Možné vlivy záměrů na soustavu NATURA 2000 .....	- 56 -

Obrázky a tabulky bez uvedeného zdroje byly pořízeny autorem bakalářské práce.