

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

Naše č. j.: PK-ŽP/19040/23
Spis. zn.: ZN/3270/ŽP/23
Počet listů: 11
Počet příloh: 7
Počet listů příloh: 9

Vyřizuje: Ing. Jan Beneš

Datum: 22. 12. 2023

R O Z H O D N U T Í

Závěr zjišťovacího řízení doručovaný veřejnou vyhláškou

Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí (dále jen „správní orgán“) jako příslušný správní úřad podle § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů a dle § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

vydává v souladu s § 7 odst. 6 zákona
následující rozhodnutí – závěr zjišťovacího řízení:

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 k zákonu:

I/27 Švihov – Klatovy

Bod 49 (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). – a) 2 km, b) 1 000 voz/24 hod.), kategorie II.

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je realizace přeložky silnice I/27 v úseku Švihov – Klatovy. Přeložka je uvažována v kategorii S 9,5/90 o celkové délce cca 6,2 km. Na trase je navrženo sedm mostů pro překonání vodních toků, polních a lesních cest a dva na vedlejších komunikacích. Na trase jsou navrženy celkem dvě křižovatky, z toho jedna mimoúrovňová a jedna úrovňová styková.

Součástí stavby dále bude vybavení komunikace, vyvolané přeložky sítí technické a dopravní infrastruktury, přístupy na pozemky, odvodnění komunikace, vegetační úpravy, kácení zeleně a opatření ke zmírnění vlivu stavby na životní prostředí.

Navrhovaná přeložka začíná stykovou křižovatkou u stávajícího nevhodného železničního podjezdu a tvoří západní obchvat obce Kokšín. Dále trasa vede v souběhu s železniční tratí, od které se vzdaluje směrovým obloukem a obchází obec Dehtín západním směrem. Za Dehtínem překonává přeložka stávající komunikaci mostním objektem a obchází obec Štěpánovice východním obchvatem, který je přes MÚK Klatovy napojen na stavbu „I/27 Klatovy přeložka 1. stavba“.

Předpokládávaná intenzita dopravy na přeložce I/27 je cca 5 300 automobilů za 24 hodin.

Umístění záměru: kraj: Plzeňský
 obec: Klatovy, Švihov
 k.ú.: Klatovy, Štěpánovice u Klatov, Dehtín, Kokšín, Švihov
 u Klatov

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je dopravní liniová stavba, přeložka části silnice I/27 v úseku Klatovy – Švihov o celkové souhrnné délce cca 6,2 km. Mezi městem Švihov a městem Klatovy má stávající komunikace I/27 nevyhovující šířkové uspořádání a směrové vedení, kdy po relativně přímých a přehledných úsecích následují směrové oblouky o malých poloměrech. Přeložka komunikace je směrově a výškově upravena tak, aby vyhovovala novým předpisům na řešení dopravních liniových staveb.

Jako záměry, které by společně s posuzovanou stavbou mohly na daném území působit kumulativně, jsou považovány zejména plochy a koridory pro páteřní dopravní a technickou infrastrukturu zanesené v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje, rozvojové záměry obcí vyplývající z územních plánů a dále záměry, které se v současné době nacházejí v projektové přípravě.

Kumulativní a synergické vlivy se stávajícími a navrženými záměry mohou nastat v oblasti vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž), ovzduší a klima (emise), půdu (zábory), vody (zejména navýšení zpevněných ploch, které snižují retenční schopnost krajiny), krajinný ráz (navýšení technicistních prvků v území).

Trasa přeložky je navrhována v souběhu se železniční tratí č. 183 Plzeň – Klatovy, kde může docházet ke kumulaci vlivů.

V daném území lze za významný záměr, který by mohl vyvolat kumulaci vlivů, považovat uvažovaný obchvat města Švihova. Jelikož se však nepřepokládá časový souběh jejich realizace, lze vyloučit kumulativní vliv obou staveb.

V období realizace záměru lze o kumulativních, popř. synergických vlivech uvažovat z hlediska navýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek z dopravy a pohybu stavebních mechanismů (včetně sekundární prašnosti), a to v případě časového a místního souběhu s jiným záměrem.

Kumulativní a synergické vlivy se stávajícími a navrženými záměry mohou nastat v oblasti vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž), ovzduší a klima (emise), půdu (zábory), krajinný ráz (navýšení technicistních prvků v území).

Realizace záměru vyvolá dopravní nároky, jež budou využívat vybudované přístupy. Uvažované vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejí s provozem záměru a vyvolanou dopravou v době realizace záměru. V tomto ohledu může dojít ke kumulaci vlivů, které však vzhledem k charakteru lokality a stávající intenzity dopravy nepředstavují významně negativní zhoršení stávající situace. Významně negativní synergické vlivy s jinými záměry tak lze vyloučit.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru:

Záměrem je realizace liniové stavby silnice. Záměr je v této fázi rozdělen na stavební objekty hlavní trasy, přeložky stávajících silnic nižších tříd a nově navržené přístupové komunikace, mostní objekty a vodohospodářské stavební řešení.

Předmětem projektu je přeložka stávající komunikace I/27 do nové polohy mimo průjezdní úseky obcí Kokšín, Dehtín a Štěpánovice. Přeložka začíná stykovou křižovatkou u stávajícího nevhodného železničního podjezdu a tvoří západní obchvat obce Kokšín. Trasa dále vede v souběhu s železniční tratí, od které se vzdaluje směrovým obloukem a obchází obec Dehtín západním směrem. Za Dehtínem překonává přeložka stávající trasu mostním objektem a obchází obec Štěpánovice východním obchvatem, který je přes MÚK Klatovy napojen na stavbu „I/27 Klatovy přeložka 1. stavba“.

Základní parametry hlavní trasy:

Kategorie: S 9,5
 Návrhová rychlost: 90 km/h
 Délka hlavní trasy: 6,25 km
 Mostní objekty: 7 mostů na hlavní trase
 – most přes polní cestu v km 13,8
 – most přes potok v km 14,6
 – most přes potok a lesní cestu v km 15,5
 – most přes stávající komunikaci I/27 v km 16,0
 – most přes potok a lesní cestu v km 17,4
 – most přes potok v km 18,0
 – most na MÚK Klatovy
 2 mosty na souvisejících přeložkách nižších tříd
 – most přes sil. I/27 v km 15,0
 – most na III/1842 přes I/27
 Křižovatky na hlavní trase: 2 (1 mimoúrovňová a 1 úrovňová styková)

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
 Na Pankráci 546/56
 145 00 Praha 4

Zpracovatel oznámení: PUDIS a. s.
 Ing. Olga Šambergerová (autorizovaná osoba)
 Podbabská 1014/20
 160 00 Praha 6

Záměr „I/27 Švihov – Klatovy“ naplňuje dikci bodu 49 (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). – a) 2 km, b) 1 000 voz/24 hod.), kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

V souladu s ustanovením § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení byl Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu,

rozhodl správní orgán tak, že záměr

„I/27 Švihov – Klatovy“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a nebude posuzován podle zákona.

Do podkladů zveřejněných v souladu s ustanovením § 16 zákona včetně obdržených vyjádření lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru PLK2041.

Odůvodnění

Dne 3. 11. 2023 obdržel správní orgán oznámení záměru „I/27 Švihov – Klatovy“ za účelem provedení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona.

Dopisem ze dne 7. 11. 2023 bylo oznámení záměru, zpracované v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu, rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.

Dne 7. 11. 2023 správní orgán zveřejnil informaci o oznámení záměru v souladu s § 16 zákona na úřední desce Plzeňského kraje a v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru PLK2041.

K oznámení se v zákonem stanovené lhůtě dle § 6 odst. 6 zákona (tj. do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce Plzeňského kraje) vyjádřily tyto subjekty:

- 1) Město Švihov ze dne 7. 12. 2023;
- 2) Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí, Oddělení ochrany přírody, ze dne 7. 12. 2023;
- 3) Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, Územní pracoviště Klatovy, ze dne 30. 11. 2023;
- 4) Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň, ze dne 29. 11. 2023;
- 5) Povodí Vltavy, státní podnik, závod Berounka, ze dne 22. 11. 2023.

K oznámení se po zákonem stanovené lhůtě dle § 6 odst. 6 zákona (tj. do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce Plzeňského kraje) vyjádřily tyto subjekty:

- 1) Městský úřad Klatovy, Odbor životního prostředí, ze dne 8. 12. 2023;
- 2) Městský úřad Klatovy, Odbor výstavby a územního plánování, ze dne 22. 11. 2023.

Stručné shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení:

Město Švihov ze dne 7. 12. 2023

- zastává názor záměr dále neposuzovat dle zákona.
- upozorňuje, že výkres H.10 předloženého oznámení záměru obsahuje vedle předmětné trasy obchvatu Kokšína i trasu obchvatu Nádražní ulice ve Švihově při řece Úhlavě, která není předmětem zjišťovacího řízení.

Komentář příslušného úřadu:

Příslušný úřad se ztotožňuje s upozorněním města, že výkres H.10 v oznámení záměru odkazuje na část trasy, která není předmětem předloženého oznámení. Tato část souvisí s předchozím projekčním projednáváním obchvatu města Švihov, kdy bylo toto řešení (Nádražní ulice ve Švihově při řece Úhlavě) navrženo jako součást jedné z mnohých variant.

Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí, Oddělení ochrany přírody, ze dne 7. 12. 2023

- konstatuje, že se jedná o záměr, který má vliv jak v obecné, tak v oblasti druhové ochrany na zájmy chráněné zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“).
- pro uvedený záměr bude nutné povolení výjimky ze zákazů stanovených k ochraně dotčených zvláště chráněných druhů živočichů (dále jen „ZCHDŽ“). Před zahájením stavby, bude nutné, v případě časového odstupu více než 5 let od zpracování hodnocení vlivu, aktualizovat biologické průzkumy v území a definovat případné další významné negativní zásahy do biotopů a přirozeného vývoje ZCHDŽ.
- záměr je v některých úsecích v kolizi s územním systémem ekologické stability (dále jen „ÚSES“) několika hierarchických úrovní.
- k záborům zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) nad 10 ha je příslušným správním úřadem Ministerstvo životního prostředí, ve smyslu ust. § 17 písm. m) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. S účinností od 1. 1. 2024 v návaznosti na novelu zákona o ochraně ZPF, a v souladu se zákonem č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, v platném znění (dále jen „zákon JES“), bude kompetentní k udělení souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF v případě dotčení zemědělské půdy o výměře větší než 1 ha krajský úřad, nebude-li se jednat o záměr dle § 12 písm. b) zákona o JES (příslušnost MŽP).

Komentář příslušného úřadu:

Ve vyjádření je upozorňováno na zákonné povinnosti investora na úseku ochrany přírody a krajiny, ochrany pozemků vedených v ZPF. Vzhledem k obsahu vyjádření proto ponecháno dále bez komentáře.

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, Územní pracoviště Klatovy, ze dne 30. 11. 2023

- mimo jiné uvádí, že s oznámením záměru se souhlasí.
- konstatuje, že z hlediska ochrany veřejného zdraví není nutné záměr posoudit dle zákona.

Komentář příslušného úřadu:

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň, ze dne 29. 11. 2023Oddělení ochrany vod:

- ztotožňuje se s návrhem opatření pro ochranu vod obsaženým v kapitole B.I.7.2 oznámení záměru.
- k oznámení záměru však má z hlediska ochrany vod zásadní výhrady: Celá trasa navržené přeložky silnice I/27 je situována v ochranném pásmu (PHO) 3. stupně

toku Úhlavy jako vodního zdroje povrchové vody pro úpravnu vody Plzeň – Homolka. Toto ochranné pásmo bylo vyhlášeno rozhodnutím bývalého Západočeského krajského národního výboru v Plzni, OVLHZ vydaným pod čj. VLHZ/1838/83 - 233 dne 27. 11. 1985. Zpracovatel oznámení záměru se vůbec nezabývá otázkou, zda záměr neporušuje stanovená opatření či povinnosti uvedené v citovaném rozhodnutí. Trasa přeložky prochází i vnějším ochranným pásmem 2. stupně vodního zdroje podzemní vody pro vodovod ve Štěpánovicích (příslušné rozhodnutí vydal bývalý Okresní národní výbor v Klatovech, OVLHZ pod čj. VLHZ 673/40-85 dne 24. 6. 1985) a v těsné blízkosti Štěpánovického rybníka (viz obr. 33 na str. 73 oznámení záměru („Zákres záměru do mapy vodních zdrojů“). Tyto okolnosti zpracovatel oznámení nekomentuje z hlediska ochrany jakosti vod.

- ke „staré ekologické zátěži“ v obci Štěpánovice zmíněné v oznámení záměru upřesňuje, že podle informací dostupných ČIŽP se jedná o oplocenou plochu bývalého autobazaru, která byla/je využívána firmou „Kopečný Auto“ pouze jako odstavná plocha pro odtahované havarované automobily (nikoli autovraký) a jako parkovací stání pro odtahová vozidla. Příslušné plochy jsou pokryty kamennou drtí a zčásti živící. Ekologická likvidace autovraků zde prováděna není.

Oddělení ochrany ovzduší:

- konstatuje, že realizací záměru nevznikne stacionární zdroj znečišťování ovzduší. K oznámení záměru nemá připomínky.

Oddělení odpadového hospodářství:

- k oznámení záměru nemá připomínky.

Oddělení ochrany přírody:

- připomíná, že je nutné dodržet ustanovení § 12 odst. 2 ZOPK, ve kterém je uvedeno, že k zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.
- upozorňuje, že při kácení dřevin rostoucích mimo les je nutno postupovat v souladu s § 8 ZOPK, kdy je nezbytné získat povolení k pokácení od příslušného orgánu ochrany přírody, pokud tyto dřeviny dosahují ve výčetní výšce 130 cm nad zemí obvodu kmene většího než 80 cm.
- připomíná, že podle vyhlášky č. 189/2013 Sb. je nutné získat povolení k pokácení i těch stromů, které nedosahují potřebných rozměrů, když se jedná o zapojený porost o celkové ploše větší než 40 m², nebo jde o stromy stojící ve stromořadí, přičemž je za stromořadí považována souvislá řada nejméně deseti stromů s pravidelnými rozestupy, a to i v případě, že některý ze stromů ve stromořadí chybí.
- upozorňuje, že bude nutné před realizací záměru splnit povinnosti vyplývající ze ZOPK, a sice opatřit si podle ust. § 56 tohoto zákona u příslušného orgánu ochrany přírody výjimku k zásahu do biotopu zde zjištěných zvláště chráněných druhů. Dále je nutné postupovat podle kapitoly D.5 Návrh opatření k vyloučení negativního vlivu zásahu na chráněné druhy, která specifikuje zmírňující opatření.

Oddělení ochrany lesa:

- podle předložených podkladů dojde realizací záměru k dotčení ochranného pásma pozemků určených k plnění funkcí lesů (dále jen „PUPFL“), čímž bude dotčen zákon č. 289/1995 Sb.. Proto je potřebné naplnit v rámci povolovacího řízení

povinnosti uvedené především v ust. § 14 zákona č. 289/1995 Sb., tzn. získat stanovisko od orgánu státní správy lesů.

ČIŽP OI Plzeň požaduje vzhledem k vyjádření oddělení ochrany vod další posouzení záměru podle zákona.

Komentář příslušného úřadu:

K připomínkám oddělení ochrany vod jako příslušný úřad uvádíme, že uvedená fakta nelze rozporovat. Nicméně vzhledem k tomu, že navržená přeložka se v části své trasy přimyká ke stávající silnici I/27, dále je vedena v souběhu se stávající železniční tratí, kdy vlivy stávající komunikace tak budou přeneseny v řádech desítek či menších stovek metrů oproti stávajícímu stavu, nejedná se dle názoru příslušného úřadu o takový negativní zásah do ochrany vod, který by znemožňoval realizaci záměru. Nad to je potřeba mít na zřeteli nejen ochranu vod, ale i ochranu obyvatel co se týče vymístění tranzitní dopravy mimo zastavěnou část dotčených obcí, kdy dochází ke značnému snížení hlukové a emisní zátěže obyvatel, ale i ke snížení rizika střetu chodců s dopravními prostředky a snížení rizika nehod, ke kterým v některých kritických částech stávající trasy silnice I/27 dochází (např. křižovatka u žel. mostu v místní části obce Dehtín a v místní části obce Kokšín). Uvedené nedostatky lze dle názoru příslušného úřadu úspěšně vyřešit v rámci navazujících řízení (projektové přípravy záměru), kde bude kladen zvýšený důraz na ochranu vod. Nad to dodáváme, že k oznámení záměru příslušný úřad obdržel rovněž vyjádření Povodí Vltavy, státní podnik, závod Berounka, která vykonává správu v dílčím povodí Berounky dle zákona č. 254/2001 Sb. s tím, že k oznámení záměru (vedení trasy přeložky) neuplatnila žádné připomínky a po zákonem stanovené lhůtě i vyjádření Městského úřadu Klatovy, Odboru životního prostředí (vodoprávního úřadu) s tím, že nepožaduje posuzování vlivů záměru na ŽP.

V dalších částech vyjádření jsou akcentovány zejména zákonné povinnosti oznamovatele na úseku životního prostředí. Vzhledem k obsahu vyjádření proto dále ponecháno bez komentáře.

Povodí Vltavy, státní podnik, závod Berounka, ze dne 22. 11. 2023

– sděluje, že k oznámení záměru nemá připomínky.

Komentář příslušného úřadu:

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Klatovy ze dne 8. 12. 2023

- Odbor životního prostředí (ochrana přírody a krajiny, ZPF, lesy, ochrana ovzduší, odpadové hospodářství) nepožaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí.
- Odbor dopravy nepožaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí.
- Odbor školství, kultury a cestovního ruchu nepožaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Komentář příslušného úřadu:

Na základě ustanovení § 6 odst. 6 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Městský úřad Klatovy, Odbor výstavby a územního plánování, ze dne 22. 11. 2023

- plánovaná stavba je dle dotčených ÚP (ÚP Klatovy s účinností od 15. 7. 2016 + 2 změny; úplné znění po změně č. 2 s účinností od 2. 3. 2021 + ÚP Švihov

s účinností od 11. 4. 2014 + 1 změna; úplné znění po vydání změny č. 1 s účinností od 27. 5. 2021) situována v k.ú. Dehtín, Kokšín a Švihov u Klatov mimo vymezený koridor pro veřejně prospěšnou stavbu „přeložku silnice I/27“.

- návrh vedení přeložky silnice I/27 není v souladu ani se ZÚR PK, které vymezují koridor přeložky s označením SD27/09 – Klatovy – Lužany, přeložka. Tento koridor, vymezený v nadřazené územně plánovací dokumentaci (ZÚR PK), je závazný pro územně plánovací dokumentaci záměrem dotčených obcí – ÚP Klatovy a ÚP Švihov.
- z výše uvedených důvodů nelze vydat souhlasné vyjádření k záměru „I/27 Švihov – Klatovy“ z hlediska jeho souladu s územně plánovací dokumentací, které potřebujete jako povinnou přílohu k oznámení záměru.

Komentář příslušného úřadu:

Na základě ustanovení § 6 odst. 6 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

V souladu se zásadami uvedenými v příloze č. 2 k zákonu a výše uvedenými vyjádřeními odůvodňuje správní orgán vydání výše uvedeného rozhodnutí (závěru zjišťovacího řízení) takto:

I.

CHARAKTERISTIKA ZÁMĚRU

1) Rozsah a podoba záměru jako celku:

Záměrem je realizace přeložky silnice I/27 v úseku Švihov – Klatovy. Přeložka je uvažována v kategorii S 9,5/90 o celkové délce cca 6,2 km. Přeložka začíná stykovou křižovatkou u stávajícího nevhodného železničního podjezdu a tvoří západní obchvat obce Kokšín. Dále trasa vede v souběhu s železniční tratí, od které se vzdaluje směrovým obloukem a obchází obec Dehtín západním směrem. Za Dehtínem překonává přeložka stávající komunikaci mostním objektem a obchází obec Štěpánovice východním obchvatem, který je přes MÚK Klatovy napojen na stavbu „I/27 Klatovy přeložka 1. stavba“. Na trase je navrženo sedm mostů pro překonání vodních toků, polních a lesních cest a dva na vedlejších komunikacích. Na trase jsou navrženy celkem dvě křižovatky, z toho jedna mimoúrovňová a jedna úrovňová styková.

2) Kumulace vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných):

Záměrem je dopravní liniová stavba, přeložka části silnice I/27 mezi městem Švihov a Klatovy (místní částí Štěpánovice).

Jako jiné záměry, které by společně s posuzovaným záměrem mohly na daném území působit kumulativně, jsou považovány zejména plochy a koridory pro páteřní dopravní a technickou infrastrukturu zanesené v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje, významné rozvojové záměry obcí vyplývající z územních plánů a dále záměry, které se v současné době nacházejí v projektové přípravě.

V daném území je v současné době realizován obchvat města Klatovy. Uvažovaná přeložka části silnice I/27 bude napojena přes MÚK právě na stavbu „I/27 Klatovy přeložka 1. stavba“. V současné době není záměr v přímém kontaktu s rozvojovými plochami na území města Klatovy či Švihov. Další rozvoj

ve stávající průmyslové zóně v Klatovech Pod Borem může potenciálně znamenat generování nové dopravy na trasu I/27, resp. na obchvat města.

V období realizace záměru lze o kumulativních, popř. synergických vlivech uvažovat z hlediska navýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek z dopravy a pohybu stavebních mechanismů (včetně sekundární prašnosti), a to v případě časového a místního souběhu s jiným záměrem.

Kumulativní a synergické vlivy se stávajícími a navrženými záměry mohou nastat v oblasti vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž), ovzduší a klima (emise), půdu (zábory), krajinný ráz (navýšení technicistních prvků v území).

Realizace záměru vyvolá dopravní nároky, jež budou využívat vybudované přístupy. Uvažované vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejí s provozem záměru a vyvolanou dopravou v době realizace záměru. V tomto ohledu může dojít ke kumulaci vlivů, které však vzhledem k charakteru lokality a stávající intenzitě dopravy nepředstavují významně negativní zhoršení stávající situace. Významně negativní synergické vlivy s jinými záměry tak lze vyloučit.

3) Využívání přírodních zdrojů, zejména půdy, vody a biologické rozmanitosti:

V rámci realizace předmětného záměru se uvažuje používání materiálů a surovin obvyklých pro stavby tohoto charakteru. Předpokládá se využití materiálů a surovin používaných v rámci zemních a stavebních činností, betonové a asfaltové směsi, materiály pro povrchovou úpravu apod. Všechny používané materiály budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost. Kromě toho se předpokládá spotřeba pohonných hmot ve fázi realizace pro provoz stavební techniky a dalších souvisejících zařízení, ve fázi provozu pak pro mechanismy údržby. Provoz záměru nevyvolá potřebu pitné nebo užitkové vody.

Záměr zasahuje pozemky vedené v zemědělském půdním fondu (dále jen „ZPF“) a pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) či jejich ochranném pásmu. K trvalému odnětí ze ZPF je určena plocha cca 23 ha, z PUPFL pak 0,6 ha.

Trasa záměru je vedena převážně po zemědělsky obhospodařovaných pozemcích (monokulturní plodiny), které jsou z pohledu biodiverzity méně hodnotné oproti biotopům, které záměr křížuje (vodní toky, meze, louky, lesní okraje, apod.). Zábor biotopu tak v tomto případě nepředstavuje významný negativní vliv na biologickou rozmanitost. Tam, kde by se záměr dotýkal jedinců zvláště chráněných druhů v území rozšířených, či vyloženě vzácných druhů, je nutné splnit povinnosti dle § 56 ZOPK. Tam, kde záměr kříží hodnotnější či přírodní biotopy (křížení s místními vodními toky), dojde pouze k lokálnímu ovlivnění druhů. Vždy se jedná o zásah dotýkající se poměrově menší plochy a současně biotopu zastoupeného výrazně více i v okolí (tj. nejen na ploše záměru). V oznámení záměru jsou představena některá opatření vedená snahou o zmírnění ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců.

Trasa silnice prochází zejména nezastavěným územím, po zemědělský a lesních plochách. Zájmové území se vyznačuje běžnou diverzitou rostlin a živočichů kulturní krajiny. Realizací záměru budou ovlivněny menší plochy přírodních biotopů, dojde k zásahům do biotopů, zvýší se mortalita živočichů při stavbě záměru. Po realizaci záměru bude mortalita živočichů, migrační prostupnost území a rušení živočichů v okolí srovnatelná se stávajícím stavem. Celkově tak lze vlivy na faunu a flóru považovat za akceptovatelné.

Realizací záměru nedojde k zásahu do biotopu evropsky významných druhů, ptáků či evropských významných stanovišť. Vzhledem k obsahu, závěrům

uvedených v oznámení a posouzení záměru není reálný předpoklad pro významné negativní ovlivnění biologické rozmanitosti.

4) Produkce odpadů:

V průběhu výstavby budou vznikat běžné odpady typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu (zemní, stavební a montážní práce, apod.). Množství odpadů z výstavby bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Odpovědnost za nakládání s odpady vznikajícími při realizaci záměru bude upřesněna v příslušné smlouvě uzavřené mezi investorem a dodavatelem stavby. Odstranění těchto odpadů bude zajištěno servisním způsobem u specializovaných firem s příslušným oprávněním. Odpady, které budou vznikat během výstavby mimo směsné stavební a demoliční odpady, výkopové zeminy, budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech, po jejich naplnění budou odpady odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Nebezpečné odpady rozříděné dle jednotlivých druhů a kategorií budou shromažďovány odděleně v uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (v případě shromažďovacích nádob s nebezpečnými odpady budou tyto nádoby opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady). S obaly bude nakládáno v souladu se zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech), ve znění pozdějších předpisů.

Veškeré odpady vznikající v souvislosti s realizací budou shromažďovány v příslušných sběrných nádobách a předávány smluvně zajištěné osobě, tj. provozovateli zařízení dle § 21 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

5) Znečišťování životního prostředí a rušivé vlivy:

Negativní ovlivnění obyvatel v blízkosti záměru během doby výstavby je vzhledem k rozsahu a umístění stavby nevýznamné a časově omezené. Tyto vlivy (prašnost, hluk) budou soustředěny pouze do časového období vymezeného realizací stavby. Vzhledem k charakteru uvažovaného provozu a umístění lze konstatovat, že přímými vlivy a účinky provozu stavby nebude obyvatelstvo negativně zasaženo. Při provádění zemních prací je nutné dodržovat technologickou kázeň a udržovat pořádek na staveništi a přístupových komunikacích tak, aby se minimalizovala prašnost. Proto bude zajištěna očista vozidel opouštějících areál stavby, nákladní automobily a stavební stroje budou udržovány v dobrém technickém stavu.

Vlivy na obyvatelstvo zprostředkovaně přes jednotlivé složky životního prostředí (voda, půda, ovzduší, hluk) v souvislosti s provozem uvažovaného záměru nepředstavují významnou negativní změnu.

Provoz hodnoceného záměru není zdrojem elektromagnetického či radioaktivního záření.

6) Rizika závažných nehod nebo katastrof relevantních pro záměr, včetně nehod a katastrof způsobených změnou klimatu, v souladu s vědeckými poznatky:

Pravděpodobnost havárie je vzhledem k charakteru záměru při dodržení běžných bezpečnostních opatření nízká. Možnosti vzniku havárie s negativním dopadem na ovzduší, vodu, půdu, faunu a floru, geologické podmínky a zdraví obyvatel

souvisí s charakterem záměru a lze je technickými opatřeními snížit na minimum. K požáru může dojít jednak selháním lidského faktoru, jednak při závadě dopravních prostředků (porušení elektrické izolace, zkrat elektrických obvodů).

Samotný provoz záměru nebude takového charakteru, v němž by aktuálně hrozilo významné nebezpečí havárie. Nebezpečí ekologické havárie hrozí v případě úniků paliv či mazadel z prostředků mechanizace při jejich poruchách v době výstavby. Za riziko může být rovněž považováno znečištění povrchových a podzemních vod během provozu při nehodách dopravních prostředků. V případě běžného provozu však nehrozí vážné nebezpečí havárie.

V případě posuzovaného záměru se nepředpokládá ovlivnění klimatu. V zájmovém území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu. Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr nebude představovat významné riziko a je akceptovatelný.

U záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. V zájmovém území se nenacházejí sesuvy půdy ani nehrozí erozní smyvy. Rizika lze eliminovat pomocí stavebně-technických opatření (např. použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám, jakož i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu).

7) Rizika pro veřejné zdraví (např. v důsledku kontaminace vod, znečištění ovzduší a hlukového zatížení):

Za nejvýznamnější vlivy záměru na obyvatelstvo lze považovat vlivy na veřejné zdraví v důsledku znečišťování ovzduší a vlivy hluku z dopravy. Záměr je veden v extravilánu, v podstatě se nedotýká částí sídelních útvarů určených k trvalému bydlení. Celkově tak nedojde k významnému navýšení zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší či hluku.

Součástí oznámení záměru je akustická studie z provozu a výstavby (zpracovatel: PUDIS a. s., Ing. Jiří Volf, Ing. Tomáš Hejzlar, 12/2022 aktualizace 10/2023) vyvozující, že vlivem zprovoznění záměru dojde ke zlepšení akustické situace u objektů umístěných v blízkosti stávajících komunikací, u kterých dochází ke snížení dopravní zátěže. Ke zhoršení akustické situace naopak dochází zpravidla u fasád chráněných objektů, které jsou orientované směrem k záměru a zároveň nejsou situovány v blízkosti stávajících pozemních komunikací. V referenčních bodech u obytné zástavby podél komunikace I/27, procházející intravilánem dotčených obcí, dojde v chráněném venkovním prostoru staveb ke snížení hladin akustického tlaku v porovnání se stavem bez realizace přeložky.

Součástí oznámení záměru je rovněž Příspěvková rozptylová studie (zpracovatel Bucek s. r. o., Mgr. Daniela Fogašová, prosinec 2022), ve které je shrnuto, že pokles imisních koncentrací byl vypočten v okolí stávající trasy silnice I/27, v úsecích nahrazovaných přeložkou I/27 Švihov – Klatovy. K nárůstu imisních koncentrací pak dochází podél trasy řešené přeložky. Nárůst imisních příspěvků podél přeložky však není vždy plně kompenzován poklesem imisního zatížení podél stávající komunikace. Rozptylová studie neřeší imisní příspěvky ostatních zdrojů znečišťování ovzduší v předmětné lokalitě, které budou spolu s vypočtenými příspěvky automobilové dopravy ovlivňovat celkové imisní zatížení území ve výhledovém období roku 2035.

Součástí oznámení záměru je také Příspěvková rozptylová studie pro posouzení imisních příspěvků ve fázi výstavby (zpracovatel Bucek s. r. o., Mgr. Daniela

Fogašová, prosinec 2022), kdy nejvyšší příspěvky byly vypočteny v místě samotné stavby, v oblastech nejbližší obytné zástavby byly imisní příspěvky záměru ve fázi výstavby vypočteny na výrazně nižší úrovni. Kompenzační opatření podle zákona o ochraně ovzduší se zde pro fázi výstavby nestanovují. Součástí rozptylové studie je návrh doporučených opatření pro omezení prašnosti ze stavebních činností. Realizací těchto opatření a dodržováním provozní kázně lze vypočtené imisní příspěvky ze zdrojů znečišťování ovzduší vznikajících při výstavbě významně snížit.

Součástí oznámení záměru je rovněž Hodnocení zdravotních rizik (zpracovatelka: Ing. Jitka Růžicková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, pořadové číslo osvědčení 5/2019, červen/červenec 2023) jenž shrnuje, že plánovaný záměr se nachází v oblasti, která je již exponovaná hlukem ze silniční dopravy a v současném stavu nelze u obyvatel podél komunikace I/27 vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování, rušení spánku a ischemická choroba srdeční. Realizace záměru povede, podle výsledků hlukové studie, ke snížení rizikové úrovně hlukové zátěže z dopravy zejména u obyvatel zástavby Štěpánovic, Dehtína a Kokšína, situované u komunikací. Podle provedeného kvantitativního vyhodnocení povede snížení stávající vysoké úrovně hlukové zátěže k významnému snížení rizika hluku ve všech hodnocených ukazatelích, tj. v procentu obyvatel hlukem obtěžovaných a rušených ve spánku a ohrožených zvýšeným rizikem kardiovaskulárních onemocnění. Celkovou imisní situaci zájmového území ovlivní realizace záměru zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná. Takže i když dojde vlivem záměru ke snížení imisního vlivu dopravy v centrech posuzovaných sídel, jsou změny z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. K dočasnému malému navýšení rizika respirační nemoci by mohla vést prašnost během stavebních prací, což potvrzuje opodstatněnost důsledné realizace protiprašných opatření.

Vzhledem k obsahu a hodnocení samotného oznámení záměru lze u záměru očekávat pouze malá rizika pro veřejné zdraví v důsledku znečištění ovzduší, hlukového zatížení či možné kontaminace vod.

II.

UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

1) Stávající a schválené využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání:

Město Klatovy se nachází v Plzeňském kraji ve vzdálenosti cca 40,0 km jižně od Plzně a je centrem stejnojmenného okresu. Ve městě Klatovy žije 22 496 obyvatel (viz Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2023). Katastrální výměra území dosahuje 8 085 ha. Městem Klatovy prochází železniční trať č. 183 Plzeň – Železná Ruda – Alžbětín a železniční trať č. 185 Horažďovice předměstí – Domažlice. Dále též mezinárodní silnice I/27 (E53) spojující ČR a SRN a silnice I/22 procházející z Domažlic do Strakonice.

Místní část města Štěpánovice se nachází cca 3,5 km na sever od Klatov, žije zde cca 350 obyvatel, katastrální území Štěpánovice u Klatov dosahuje rozlohy 402 ha. Intravilánem obce prochází silnice I/27.

Místní část Dehtín se nachází se cca 6,0 km na sever od Klatov, žije zde cca 55 obyvatel, katastrální území dosahuje rozlohy 348 ha. Intravilánem obce prochází silnice I/27.

Město Švihov se nachází v Plzeňském kraji cca 10,0 km severně od Klatov. Ve městě Švihov žije cca 1 700 obyvatel (viz Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2023). Katastrální výměra území dosahuje 3 453 ha. Městem protéká řeka Úhlava, dopravně je nepojeno na železniční trať č. 183 Plzeň – Klatovy a silnici I/27.

Místní část města Kokšín se nachází cca 2,0 km jižně od Švihova, žije zde cca 75 obyvatel, katastrální území Kokšín dosahuje rozlohy 339 ha. Intravilánem obce prochází silnice I/27.

Lokalita výstavby je nezastavěné území, v rámci vymezeného koridoru prochází trasa vedení převážně na pozemcích vedených v ZPF, v menší míře i na pozemcích vedených jako PUPFL.

Dle vyjádření Městského úřadu Klatovy, Odboru výstavby a územního plánování, ze dne 23. 8. 2023 pod č. j: OVÚP/6106/23/Kr, je plánovaná stavba dle dotčených ÚP (ÚP Klatovy s účinností od 15. 7. 2016 + 2 změny; úplné znění po změně č. 2 s účinností od 2. 3. 2021 + ÚP Švihov s účinností od 11. 4. 2014 + 1 změna; úplné znění po vydání změny č. 1 s účinností od 27. 5. 2021) situována v k.ú. Dehtín, Kokšín a Švihov u Klatov mimo vymezený koridor pro veřejně prospěšnou stavbu „přeložku silnice I/27“. Návrh vedení přeložky silnice I/27 není v souladu ani se ZÚR PK, které vymezují koridor přeložky s označením SD27/09 – Klatovy – Lužany, přeložka. Tento koridor, vymezený v nadřazené územně plánovací dokumentaci (ZÚR PK), je závazný pro územně plánovací dokumentaci záměrem dotčených obcí – ÚP Klatovy a ÚP Švihov.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že navrhovaný záměr není v současné době v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací dotčených územních samosprávných celků. Tento fakt však nemá vliv na zhodnocení významnosti vlivu realizace záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že bude přistoupeno k další fázi projektové přípravy záměru, bude nutné vedení přeložky zapracovat do ZÚR PK, ÚP Klatovy a ÚP Švihov.

- 2) Relativní zastoupení, dostupnost, kvalitu a schopnost regenerace přírodních zdrojů (včetně půdy, vody a biologické rozmanitosti) v oblasti, včetně její podzemní části:

Dotčená lokalita není podle Registru poddolovaných území (Ministerstvo životního prostředí ČR – Geofond ČR, základní mapy 1:50 000) evidována jako poddolované území. Registr poddolovaných území představuje informační soustavu, která upozorňuje na skutečnost, že na vymezených plochách existovala nebo existuje hornická činnost, jejíž výsledky se mohou projevit na povrchu. Poddolovaným územím se rozumí každé území, ve kterém byla hloubena nebo ražena hlubinná důlní díla.

V trase plánované liniové stavby se nenachází žádné poddolované území – viz informační systém Vlivy důlní činnosti České geologické služby.

Záměr se nedotýká chráněných ložiskových území či ne/výhradních ložisek, viz Surovinový informační systém České geologické služby.

Provoz záměru nevyvolá změnu potřeby pitné nebo užitkové vody.

Předpokládá se využití výkopové zeminy pro potřeby stavby. Dojde k trvalému záboru ZPF v rozsahu cca 23 ha. Stavba se v menší míře dotýká pozemků vedených v PUPFL (trvalý zábor cca 0,6 ha) a ochranného pásma lesa. Konečný rozsah záborů bude specifikován v dalších fázích projektové přípravy.

Záborem půdy v souvislosti se stavbou dojde k likvidaci stanovišť bezobratlých živočichů a ztrátě části potravního či trvale nebo sezónně využívaného biotopu několika druhů obratlovců. Likvidace biotopů je však z hlediska výskytu živočichů hodnocena jako méně významná.

Při stavbě i provozu může docházet k usmrcování jedinců chráněných a ohrožených druhů živočichů v různých fázích vývoje. Během stavby nelze vyloučit likvidaci jedinců méně mobilních druhů (část bezobratlých, obojživelníci, plazi) během přípravných prací, zejména při stržení ornice. Dále během stavby může docházet k likvidaci dospělců a larev obojživelníků, kteří osídlí při stavbě vzniklé kaluže, či ke střetům techniky se zástupci dalších skupin živočichů. Během provozu pak hrozí zejména střety zvěře, ptáků s dopravními prostředky. Vzhledem k malému výskytu zvláště chráněných a ohrožených druhů v okolí záměru je tento vliv hodnocen jako mírně negativní.

3) Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na:

a) územní systém ekologické stability krajiny:

Záměr je v přímém kontaktu s ÚSES. Realizací záměru dojde k narušení systému ekologické stability zásahem do biokoridorů. ÚSES je v zájmové oblasti zakotven v územních plánech dotčených obcí. Územní plán koordinuje vymezení skladebných částí ÚSES obsažených v plánu místního ÚSES s dalšími veřejnými zájmy a oprávněnými záměry v území s využitím dostupných údajů o území. Tyto podmínky určují hlavní, podmíněně přípustné a nepřípustné využití. V rámci podmíněně přípustného využití jsou např. řešeny případy křížení s dopravní nebo technickou infrastrukturou, přípustnost staveb v nezastavěném území apod.

Problematika střetů ÚSES se stavbami technické infrastruktury, konkrétně s liniovými dopravními stavbami, je mimo jiné upravena v dokumentu Ministerstva životního prostředí „METODIKA VYMEZOVÁNÍ ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILITY (viz Věstník MŽP, březen 2017). Zde je mimo jiné uvedeno, že *„Ve vztahu k funkčnosti ÚSES jsou dvoupruhové a jednopruhé silnice v podstatě polopropustnými bariérami. Pro zachování funkční spojitosti ÚSES tedy nejsou nutná mimoúrovňová křížení a jiná speciální nákladná opatření a ÚSES může být v místech křížení prostorově nespojitý. Vytváření mimoúrovňových křížení lze doporučit v případě biokoridorů nivních a mokřadních větví ÚSES, a to ve vazbě na možnosti konkrétních území (nejlépe formou dostatečně kapacitních mostů silnice přes vodní tok a navazující partie údolního dna). Obecně je žádoucí, aby ke křížení větví ÚSES se silnicemi docházelo přednostně v trasách biokoridorů, ve směrech co nejbližších kolmému křížení (minimalizace prostorové nespojitosti a zároveň i míry narušení funkční spojitosti ÚSES). U regionálních biocenter a zejména u nadregionálních biocenter není v řadě případů možné se vyhnout jejich protnutí silnicemi (tj. rozdělení biocenter na prostorově oddělené segmenty). Žádoucí je ovšem eliminovat ty případy, kdy by vlivem protnutí biocenter vznikaly jejich příliš malé, z pohledu celkové funkčnosti biocentra postradatelné segmenty. U lokálních biocenter připadá jejich protnutí silnicemi v úvahu pouze ve speciálně odůvodněných případech (např. u stávajících silnic procházejících drobným lesním celkem, který jako celek splňuje požadavky na limitující parametry tvaru a výměry biocentra).“*

Záměrem dojde k zásahu do částí ÚSES regionální a lokální úrovně. Vliv zásahu je hodnocen jako mírně až významně negativní, jelikož se jedná

částečně o nové umístění trasy silnice I. třídy. K zásahu do prvků ÚSES a do VKP bude nutné získat souhlas příslušného orgánu ochrany přírody.

b) zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a ptačí oblasti:

Lokalita stavby se nachází mimo zvláště chráněná území ve smyslu §§§ 12, 13 a 14 ZOPK. Tzn., že neleží na území ani se nijak nedotýká území národního parku, chráněné krajinné oblasti, přírodního parku, národní přírodní rezervace, přírodní památky ani přechodně chráněné plochy. Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka Stará Úhlava vzdálená cca 500 m západně od navržené trasy vedení přeložky silnice I/27.

Trasa posuzovaného záměru neprochází ani se jinak nedotýká oblasti soustavy Natura 2000. K předmětnému záměru vydal KÚ PK, OŽP, jako příslušný orgán ochrany přírody dle ZOPK, stanovisko dle § 45i odst. 1 ZOPK, mimo jiné s tím, že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Památné stromy či chráněné aleje se v lokalitě realizace záměru nevyskytují.

c) území přírodních parků:

Lokalita stavby se nachází mimo zvláště chráněná území ve smyslu §§§ 12, 13 a 14 ZOPK. Nejbližším územím přírodního parku je přírodní park Plánický hřeben, který je od předmětného záměru vzdálen cca 8,0 km východně.

d) významné krajinné prvky, mokřady, břehové oblasti a ústí řek, pobřežní zóny a mořské prostředí, horské oblasti a lesy:

Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 ZOPK, orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Realizací záměru budou dotčeny některé významné krajinné prvky dané zákonem o ochraně přírody a krajiny, např. vodní toky a lesy. V bezprostředním okolí záměru se nenachází žádný z registrovaných VKP. Záměr se v menší míře dotýká pozemků vedených jako PUPFL.

Registrované VKP ve smyslu § 6 ZOPK, nebyly v zájmovém území záměru identifikovány.

Do mokřadů, rašelinišť, horských oblastí, břehových oblastí a ústí řek, pobřežních zón či mořského prostředí záměr nezasahuje.

e) území historického, kulturního nebo archeologického významu:

Trasa přeložky přímo neprochází územím s archeologickými nálezy. V blízkosti navržené trasy se nachází území s archeologickými nálezy „Kokšín – středověké a novověké jádro obce“, „Dehtín – středověké a novověké jádro obce“, „Štěpánovice – středověké a novověké jádro obce“, viz Státní archeologický seznam ČR. Trasa záměru však prochází územím, kde je vymezena tzv. archeologická zóna 1. Tato zóna představuje území, na němž jsou stavebníci již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Na zájmové ploše přeložky ani v její těsné blízkosti se nevyskytuje žádný objekt historického nebo kulturního významu. V intravilánu dotčených obcí se nachází památkově chráněné objekty, trasa přeložky zasahuje do vymezeného ochranného pásma hradu Švihov.

U posuzovaného záměru by vzhledem k jeho charakteru a umístění však nemělo dojít k významnému negativnímu ovlivnění hmotného majetku a kulturních památek v okolí.

f) území hustě zalidněná:

Záměr prochází územím obcí Klatovy a Švihov.

Město Klatovy se nachází v Plzeňském kraji ve vzdálenosti cca 40,0 km jižně od Plzně a je centrem stejnojmenného okresu. Ve městě Klatovy žije cca 22 496 obyvatel (viz Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2023). Katastrální výměra území dosahuje 8 085 ha. Místní část města Štěpánovice se nachází cca 3,5 km na sever od Klatov, žije zde cca 350 obyvatel, katastrální území Štěpánovice u Klatov dosahuje rozlohy 402 ha. Intravilánem obce prochází silnice I/27. Místní část Dehtín se nachází se cca 6 km na sever od Klatov, žije zde cca 55 obyvatel, katastrální území dosahuje rozlohy 348 ha. Intravilánem obce prochází silnice I/27.

Město Švihov se nachází v Plzeňském kraji cca 10,0 km severně od Klatov. Ve městě Švihov žije cca 1 700 obyvatel (viz Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2023). Katastrální výměra území dosahuje 3 453 ha. Místní část města Kokšín se nachází cca 2,0 km jižně od Švihova, žije zde cca 75 obyvatel, katastrální území Kokšín dosahuje rozlohy 339 ha. Intravilánem části obce prochází silnice I/27.

Negativní vlivy posuzovaného záměru budou patrné především na pozemcích přímo dotčených výstavbou. Vliv záměru na složky životního prostředí po jeho realizaci bude akceptovatelný a z hlediska významnosti méně významný.

Realizace záměru představuje zásah do přírodního prostředí v trase vedení navržené částečné přeložky silnice I/27. Trasa v dotčeném území prochází ve volné krajině, kdy vyvádí tranzitní dopravu z intravilánu místní části Štěpánovice, Dehtín a Kokšín. Přeložka sledující zlepšení plynulosti dopravy, řešení kolizních úseků a vyvedení tranzitní dopravy mimo intravilán dotčených obcí nezasahuje do hustě zalidněného území. Vlastní území stavby není zatěžované nad míru únosného zatížení a nejedná se ani o území hustě zalidněné.

g) území, která jsou nebo u kterých se má za to, že jsou zatěžovaná nad míru únosného environmentálního zatížení (včetně starých ekologických zátěží):

V trase záměru není evidována stará ekologická zátěž (viz údaje v SEKM – „Systém evidence kontaminovaných míst“ zřízený Ministerstvem životního prostředí ČR pro evidenci, sledování a posuzování priorit kontaminovaných resp. potenciálně kontaminovaných míst a lokalit s řešenou ekologickou újmou).

Z hlediska stávající únosnosti prostředí se nejedná o nadlimitně ovlivněnou lokalitu. Předmětná stavba upravuje stávající trasu silnice I/27 tak, aby splňovala aktuální požadavky na plynulost a bezpečnost dopravy.

V nejbližším okolí nejsou identifikovány žádné jiné záměry, průmyslové či zemědělské provozovny, které by mohly mít spolu s uvažovaným záměrem významně negativní kumulační či synergické vlivy.

Vlastní území stavby není zatěžované nad míru únosného zatížení ve smyslu nemožnosti realizace záměru.

III.

CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH Vlivů ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- 1) Velikost a prostorový rozsah vlivů (např. území a populace, které by mohly být zasaženy):

Město Klatovy se nachází v Plzeňském kraji ve vzdálenosti cca 40,0 km jižně od Plzně a je centrem stejnojmenného okresu. Ve městě Klatovy žije 22 496 obyvatel (viz Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2023). Katastrální výměra území dosahuje 8 085 ha. Městem Klatovy prochází železniční trať č. 183 Plzeň – Železná Ruda – Alžbětín a železniční trať č. 185 Horažďovice předměstí – Domažlice. Dále též mezinárodní silnice I/27 (E53) spojující ČR a SRN a silnice I/22 procházející z Domažlic do Strakonice.

Místní část města Štěpánovice se nachází cca 3,5 km na sever od Klatov, žije zde cca 350 obyvatel, katastrální území Štěpánovice u Klatov dosahuje rozlohy 402 ha. Intravilánem části obce prochází silnice I/27.

Místní část Dehtín se nachází se cca 6,0 km na sever od Klatov, žije zde cca 55 obyvatel, katastrální území dosahuje rozlohy 348 ha. Intravilánem obce prochází silnice I/27.

Město Švihov se nachází v Plzeňském kraji cca 10,0 km severně od Klatov. Ve městě Švihov žije cca 1 700 obyvatel (viz Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2023). Katastrální výměra území dosahuje 3 453 ha. Městem protéká řeka Úhlava, dopravně je nepojeno na železniční trať č. 183 Plzeň – Klatovy a silnici I/27.

Místní část města Kokšín se nachází cca 2,0 km jižně od Švihova, žije zde cca 75 obyvatel, katastrální území Kokšín dosahuje rozlohy 339 ha. Intravilánem části obce prochází silnice I/27.

Trasa v dotčeném území prochází ve volné krajině s odpovídající odstupovou vzdáleností od nejbližší obytné zástavby. Změna záměru spočívající ve vymístění trasy silnice I/27 v daném úseku mimo intravilán obcí, jimiž v současné době prochází, nezasahuje do hustě zalidněného území.

Realizace záměru nepřivede do území nové vlivy.

Negativní vlivy posuzovaného záměru budou patrné především na pozemcích přímo dotčených výstavbou. Vliv záměru na složky životního prostředí po jeho realizaci bude akceptovatelný a z hlediska významnosti méně významný.

- 2) Povahu vlivů včetně jejich přeshraniční povahy:

Vzhledem k lokalizaci záměru nebude předkládaný záměr zdrojem negativních vlivů přesahujících státní hranice.

- 3) Intenzitu a složitost vlivů:

Za nejzávažnější problémy z hlediska možných vlivů na životní prostředí lze v rámci výstavby považovat znečištění ovzduší i hlukovou zátěž, s tím související ovlivnění obyvatel (emise, hluk z dopravy) a kontaminaci prostředí (úkapy z dopravních prostředků, havárie). V případě realizace záměru se však významné negativní vlivy na životní prostředí nepředpokládají.

Během provozu záměru budou produkovány hlukové emise a látky znečišťující ovzduší.

Dle výsledků hlukové a rozptylové studie nepovede realizace záměru ke zvýšení hlukové a emisní zátěže v dotčené lokalitě.

V souvislosti s provozem záměru tedy není reálný předpoklad významného navýšení stávající hlukové hladiny v území či zhoršení imisní situace oproti současnému stavu.

4) Pravděpodobnost vlivů:

Vlivy vyvolané záměrem, tj. zejména hlukové a imisní zatížení lokality, budou nejvíce patrné v průběhu výstavby, která je však časově omezená. Realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin jsou imisní příspěvky hodnoceného záměru akceptovatelné. Během stavby dojde téměř s jistotou ke krátkodobému zhoršení podmínek životního prostředí v bezprostředním okolí staveniště, bude místně narušen půdní kryt, zvýší se hlučnost a prašnost.

Vliv na jednotlivé složky životního prostředí (ovzduší a klima, podzemní i povrchové vody, vlivy na faunu a floru) není takového charakteru, který by způsoboval významnou negativní změnu oproti stávajícímu stavu.

Na základě údajů uvedených v oznámení záměru lze konstatovat, že změna situace v posuzovaném území je z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin zanedbatelná.

5) Předpokládaný počátek, dobu trvání, frekvenci a vratnost vlivů:

Jako nejproblémovější jevy v území byly pro období výstavby identifikovány hluková zátěž, zajištění ochrany ovzduší, zajištění ochrany vod a půdy před případnou kontaminací závadnými látkami, zabezpečení a zkvalitňování přírodních prvků v území. Vzhledem k charakteru a umístění záměru lze však konstatovat, že přímými vlivy a účinky výstavby i provozu záměru nebude obyvatelstvo významně negativně zasaženo. Po zhodnocení hledisek ochrany ovzduší, akustické situace, ochrany vod, půdy, krajinného rázu lze konstatovat, že záměr nevyvolává významně negativní vlivy na životní prostředí.

6) Kumulaci vlivů s vlivy jiných stávajících nebo povolených záměrů:

Jako záměry, které by společně s posuzovanou stavbou mohly na daném území působit kumulativně, jsou považovány zejména plochy a koridory pro páteřní dopravní a technickou infrastrukturu zanesené v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje, rozvojové záměry obcí vyplývající z územních plánů a dále záměry, které se v současné době nacházejí v projektové přípravě.

V daném území lze za významný záměr, který by mohl vyvolat kumulaci vlivů, považovat budovaný obchvat části města Klatovy a uvažovaný obchvat města Švihov.

Kumulativní a synergické vlivy se stávajícími a navrženými záměry mohou nastat v oblasti vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž), ovzduší a klima (emise), půdu (zábory), vody (zejména navýšení zpevněných ploch, které snižují retenční schopnost krajiny), krajinný ráz (navýšení technicistních prvků v území).

Trasa přeložky je navrhována v souběhu se železniční tratí č. 183 Plzeň – Klatovy, kde může docházet ke kumulaci vlivů.

Při předpokládané době výstavby po roce 2030 lze v daném území za významný záměr, který by mohl vyvolat kumulaci vlivů, pokládat uvažovaný obchvat města

Švihova. Jelikož se však za současné situace časový souběh jejich realizace jeví spíše iluzorně, lze vyloučit kumulativní vliv obou staveb.

Realizace záměru vyvolá dopravní nároky, jež budou využívat vybudované přístupy. Uvažované vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejí s provozem záměru a vyvolanou dopravou v době realizace záměru. V tomto ohledu může dojít ke kumulaci vlivů s aktuální dopravou využívající danou trasu, která však vzhledem k charakteru lokality a stávající intenzitě dopravy nepředstavuje významně negativní zhoršení stávající situace. Významně negativní synergické vlivy s jinými záměry tak lze vyloučit.

V období realizace záměru lze o kumulativních, popř. synergických vlivech uvažovat z hlediska navýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek z dopravy a pohybu stavebních mechanismů (včetně sekundární prašnosti), a to v případě časového a místního souběhu s jiným záměrem.

7) Možnost účinného snížení vlivů:

Snížení vlivů záměru je zajišťováno formou navržených opatření konkretizovaných v příslušných kapitolách oznámení záměru. Za předpokladu splnění navržených opatření zde není z důvodu realizace záměru reálný předpoklad významně negativních vlivů na životní prostředí. V navazujících fázích projektové přípravy záměru bude docházet k dílčím upřesněním a další konkretizaci opatření k zajištění minimalizace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na základě výše uvedených skutečností správní orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se může odvolat oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i), bodě 2 zákona do 15 dnů ode dne jeho oznámení (§ 83 odst. 1 správního řádu), a to k Ministerstvu životního prostředí, podáním odvolání

u Krajského úřadu Plzeňského kraje (§ 86 a 89 správního řádu). V této lhůtě podané odvolání má odkladný účinek. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

otisk úředního razítka

Mgr. Jaroslav Nálevka
vedoucí oddělení technické ochrany životního prostředí

podepsáno elektronicky

Přílohy:

- 1) Vyjádření města Švihov ze dne 7. 12. 2023;
- 2) Vyjádření Krajského úřadu Plzeňského kraje, Odboru životního prostředí, Oddělení ochrany přírody, ze dne 7. 12. 2023;
- 3) Vyjádření Městského úřadu Klatovy ze dne 8. 12. 2023;
- 4) Vyjádření Městského úřadu Klatovy, Odboru výstavby a územního plánování, ze dne 22. 11. 2023;
- 5) Vyjádření Krajské hygienické stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, Územního pracoviště Klatovy, ze dne 30. 11. 2023;
- 6) Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Plzeň, ze dne 29. 11. 2023;
- 7) Vyjádření Povodí Vltavy, státní podnik, závod Berounka, ze dne 22. 11. 2023.

Rozdělovník:

Doručí se dle § 7 odst. 4 zákona:

Oznamovatel (s přílohou):

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Plzeň, Hřímálého 37, 301 00 Plzeň

Dotčené územně samosprávné celky:

Plzeňský kraj, Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Město Klatovy, nám. Míru 62, 339 01 Klatovy

(Pozn.: Žádáme Vás o zveřejnění rozhodnutí/ZZŘ rovněž v části obce Štěpánovice a Dehtín.)

Město Švihov, nám. Dr. E. Beneše 38, 340 12 Švihov

(Pozn.: Žádáme Vás o zveřejnění rozhodnutí/ZZŘ rovněž v části obce Kokšín.)

Dotčené správní úřady:

Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí, Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Městský úřad Klatovy, Odbor životního prostředí, nám. Míru 62, 339 01 Klatovy

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, Územní pracoviště Klatovy, Randova 34, 339 01 Klatovy

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň, Klatovská 48, 301 22 Plzeň

Povodí Vltavy, státní podnik, závod Berounka, Denisovo nábřeží 14, 304 20 Plzeň

Obdrží za účelem vyvěšení na úřední desce:

Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor kontroly, dozoru a stížností, Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Městský úřad Klatovy, nám. Míru 62, 339 01 Klatovy

Městský úřad Švihov, nám. Dr. E. Beneše 38, 340 12 Švihov

V souladu s ustanovením § 25 odst. 3 správního řádu a § 16 zákona musí být toto rozhodnutí bezodkladně vyvěšeno nejméně po dobu 15 dnů na úřední desce, včetně informace, kdy a kde je možné do něj nahlížet. Žádáme o následné zaslání potvrzeného data vyvěšení a sejmutí rozhodnutí zpět Krajskému úřadu Plzeňského kraje, Odboru životního prostředí.

Datum vyvěšení:
(podpis oprávněné osoby a razítko)

Datum sejmutí:
(podpis oprávněné osoby a razítko)