VĚSTNÍK

JIHOČESKÉHO KRAJE

Částka 4 **Rozesláno dne 6. 10. 2008** **Rok 2008**

Obsah:

1. Obecně závazná vyhláška Jihočeského kraje číslo 3/2008 ze dne 16. 9. 2008, kterou se mění obecně závazná vyhláška Jihočeského kraje č. 2/2002 ze dne 5. 3. 2002 o závazných částech ÚPVÚC Českobudějovické sídelní regionální aglomerace

2. Opatření obecné povahy – změna č. 2 ÚPVÚC Českobudějovické sídelní regionální aglomerace

3/2008

OBECNĚ ZÁVAZNÁ VYHLÁŠKA

Jihočeského kraje

ze dne 16. 9. 2008,
kterou se mění obecně závazná vyhláška Jihočeského kraje č. 2/2002 ze dne 5. 3. 2002 o závazných částech ÚPVÚC Českobudějovické sídelní regionální aglomerace

Zastupitelstvo Jihočeského kraje na základě svého usnesení číslo 415/2008/ZK ze dne 16. září 2008, vydává podle §35 odst. (2) písm. c) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, tuto obecně závaznou vyhlášku:

Čl. 1

Do článku č. 4 se doplňuje věta: „Tato obecně závazná vyhláška se nepoužije v rozsahu řešeného území změny č. 2 ÚPVÚC Českobudějovické sídelní regionální aglomerace vydané opatřením obecné povahy – změna č. 2 ÚPVÚC Českobudějovické sídelní regionální aglomerace dne 16. září 2008 Zastupitelstvem Jihočeského kraje.“

Čl. 2

Tato vyhláška nabývá účinnosti patnáctým dnem po jejím vyhlášení ve Věstníku kraje.

Ing. arch. Robin Schinko v.r.
1. náměstek hejtmana

RNDr. Jan Zahradník v.r.
hejtman

JIHOČESKÝ KRAJ

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

V Českých Budějovicích dne 17. 9. 2008

O P A T Ř E N Í O B E C N É P O V A H Y

Zastupitelstvo Jihočeského kraje, jako věcně a místně příslušný orgán podle § 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a §§ 10, 11 a 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) a v souladu s § 35 odst. (2), písm. d) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o krajích“) **vydává** podle § 41 stavebního zákona, toto

O P A T Ř E N Í O B E C N É P O V A H Y
– Z M Ě N A Č . 2 Ú P V Ú C Č E S K O B U D Ě J O V I C K É S Í D E L N Í
R E G I O N Á L N Í A G L O M E R A C E

v rozsahu návrhové části dokumentace, upravené na základě výsledku projednání přiměřeně podle §§ 37 – 40 stavebního zákona (ve vazbě na § 187 stavebního zákona) a podle §§ 171 – 174 správního řádu.
ÚPVÚC ČBSRA byl schválen usnesením vlády České socialistické republiky č. 147/1986 ze dne 10. 6. 1986 a změněný změnou č. 1 tohoto územního plánu, schválenou usnesením Zastupitelstva Jihočeského kraje č. 33/2002/ZK ze dne 5. 3. 2002., jejíž závazná část byla vydána obecně závaznou vyhláškou kraje č. 2/2002 ze dne 5. 3. 2002, která nabyla účinnosti dne 30. 3. 2002.

Příslušná ustanovení původního ÚPVÚC a jeho změny č. 1, které jsou měněny touto změnou č. 2, se dále nepoužijí.

Stanovení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území

(1) Stanovení těchto priorit není předmětem změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA. Priority územního plánování budou stanoveny v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje.

Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy)

(2) Řešené území má souvislost pouze s rozvojovou osou OS4 dle Politiky územního rozvoje. Jedná se o osu Praha – České Budějovice – státní hranice (– Linz), která je tvořena dálnicí D3, resp. rychlostní silnicí R3 a souběžnou trasou IV. tranzitního železničního koridoru. Zkvalitňování silniční infrastruktury (silnice I/20, I/34) přispívá k vyšší využitelnosti dálnice D3, na kterou jsou uvedené silniční tahy napojeny. Realizace IV. tranzitního železničního

koridoru, který je železniční páteří rozvojové osy OS4, je touto změnou č. 2 ÚPVÚC ČBSRA přímo podmíněna. Tím dochází k posílení rozvojové osy OS4 v její hlavní silniční i železniční páteři.

(3) Řešené území se překrývá s rozvojovou oblastí České Budějovice OB10. Rozvojová oblast OB10 představuje území se silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností a záměry rozvoje silniční a železniční infrastruktury přímo souvisí s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR pro územní plánování, a sice řešit územní souvislosti koridoru D3 / R3.

(4) Rozvojová oblast OB10 ani rozvojová osa OS4 není touto dílčí změnou zpřesňována, pouze se vymezují koridory pro silniční a železniční dopravní stavby nadmístního významu. Rovněž tak tato změna ÚPVÚC nevymezuje jiná území se zvýšenými požadavky na změny v území. Vymezení rozvojových oblastí nadmístního významu bude jedním z cílů řešení zásad územního rozvoje Jihočeského kraje.

Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v politice územního rozvoje a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu

(5) Jedinou specifickou oblastí na území Jihočeského kraje, vymezenou v Politice územního rozvoje, je specifická oblast SOB-1 Šumava. Tato oblast se však ani okrajově netýká řešeného území změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA. Touto změnou nejsou vymezovány další specifické oblasti nadmístního významu. Vymezení rozvojových oblastí a oblastí nadmístního významu bude jedním z cílů řešení Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje.

Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv

(6) V Politice územního rozvoje ČR je vymezen transevropský multimodální koridor M1 Praha – České Budějovice – hranice ČR (–Linz) jako součást rozvojové osy OS4 Praha – České Budějovice – hranice ČR (–Linz). Železniční trasu tohoto multimodálního koridoru tvoří koridor konvenční železniční dopravy vymezený v Politice územního rozvoje ČR pod značkou C–E 551a. Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA zpřesňuje v úseku České Budějovice (Nemanice) – Ševětín – Bošilec vymezení koridoru železniční tratě IV. tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“), tedy koridoru konvenční železniční dopravy C-E 551a.

(7) Vymezení koridorů pro dopravní infrastrukturu nadmístního významu, ovlivňující území více obcí, je základním úkolem změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA. Jedná se o koridory silnic I. třídy (I/20 a I/34) a koridor IV. TŽK. Vybrané koridory jsou vymezeny v grafické části této změny – na výkresu ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability a v koordinačním výkresu.

(8) Koridory pro umístění silničních staveb i železnice jsou vymezeny hranicí ve vzdálenosti 300m na obě strany od osy uvažované přeložky. Šířka tohoto koridoru je tedy v zásadě 600m. Pouze v místech, kde takto vymezený koridor koliduje se zástavbou nebo jinými umělými nebo přírodními limity, je koridor přiměřeně upraven (zúžen). V případě, že je nutné z důvodu navazující či související stavby koridor rozšířit za hranici 300m od osy uvažované přeložky, je to v grafické části vyznačeno.

(9) Plochy a koridory nadmístního významu jsou v řešeném území změny č.2 ÚPVÚC ČBSRA řešeny následujícím způsobem:

(10) **Koridor pro trasu silnice I/20 v úseku České Budějovice – Vodňany, označení koridoru I/20**

Vymezení:
Koridor zasahuje následující administrativní území obcí a katastrální území (jejich názvy jsou uváděny v závorce): Hluboká nad Vltavou (Bavorovice), Dasný (Dasný), Čejkovice (Čejkovice u Hluboké nad Vltavou), Zliv (Zliv u Českých Budějovic), Pištín (Češnovice, Pištín, Pašice), Sedlec (Vlhlavy, Plástovice, Sedlec u Českých Budějovic, Lékařova Lhota), Dívčice (Dívčice).

Popis koridoru:
Tento koridor je dále rozdělen na 3 úseky podle podoblastí.

- Podoblast Dasný – Češnovice (čtyřpruhová trasa S 22,5/100): Koridor pro novou čtyř-pruhovou silniční komunikaci a související stavby začíná na stávající mimoúrovňové křižovatce Bavorovice v místě ukončení současné upravené čtyřpruhové trasy silnice I/20. Pokračuje severně od obce Dasný. Severozápadně od Dasného je navržena mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) Dasný se silnicí III/10582 do Hluboké nad Vltavou. Osa koridoru dále pokračuje západním směrem a 2x kříží původní trasu silnice I/20. Poté se stáčí severozápadním směrem do souběhu s trasami vzdušného vedení VVN. Koridor probíhá severně od sídla Češnovice, mimo zastavěné území tohoto sídla kde přechází Bezdrevský potok. Severně od obce Češnovice je navržena MÚK Češnovice se silnicí II/145 do Netolic, do které se připojí rovněž silnice III/12230 do Zlivi. V MÚK Češnovice končí čtyřpruhové uspořádání silnice I/20. Dále se osa koridoru vrací do stávající stopy silnice I/20 mezi obcemi Češnovice a Pištín. Standardní šířka koridoru je 300m na obě strany od uvažované osy silnice (celkem 600m). V místech kontaktu se zastavěným územím sídel (Dasný, Češnovice) je přiměřeně zúžen, v některých místech dle grafické přílohy (k.ú. Dasný, k.ú. Bavorovice) je naopak rozšířen tak, aby zahrnoval i potřebné přeložky navazujících silnic nižší kategorie (III. třídy a místní komunikace).
- Podoblast Pištín – Sedlec (dvoupruhová trasa S 11,5/80): Koridor pro dvou-pruhovou silniční komunikaci a související stavby s osou v ose stávající silnice (předpokládá se rozšíření a rekonstrukce ve stávající ose silnice) má standardní šířku 300m na obě strany od osy. Začíná v místě napojení předchozího úseku Dasný – Češnovice na stávající silnici I/20 mezi obcemi Češnovice a Pištín, končí na stávajícím úseku silnice I/20 u Sedlce. Koridor je zúžen v místech přiblížení k zastavěnému území (Pištín, Plástovice, Sedlec u Českých Budějovic) a k rybníkům.
- Podoblast Sedlec - Malovičky (dvoupruhová trasa S 11,5/80): Koridor pro dvou-pruhovou silniční komunikaci a související stavby s osou v ose stávající silnice. Předpokládá se rozšíření a rekonstrukce stávajícího tělesa komunikace, současně je možné v rámci vymezeného koridoru realizovat též novou trasu v těsném souběhu se stávající komunikací a tu posléze rekultivovat nebo změnit její funkci. Konkrétní výběr optimální varianty bude předmětem územního rozhodnutí. Koridor začíná na stávajícím úseku silnice I/20 u Sedlce, končí na hranici okresu České Budějovice. Koridor má standardní šířku 300m na obě strany od osy, v místě průchodu mezi rybníky u Sedlce je koridor zúžen, naopak v místě křížení se silnicí II/122 je rozšířen na obě strany tak, aby bylo možné realizovat lokální přeložky této silnice v případě výstavby mimoúrovňové křižovatky.

(11) **Koridor pro trasu silnice I/34 v úseku Lišov – Třeboň, označení koridoru I/34**

Vymezení:
Koridor zasahuje následující administrativní území obcí a katastrální území (jejich názvy jsou uváděny v závorce): Jivno (Jivno), Lišov (Lišov), Štěpánovice (Štěpánovice u Českých Budějovic), Třeboň (Břilice, Třeboň).

Popis koridoru:
Tento koridor je dále rozdělen na 2 úseky podle podoblastí :

- Podoblast Lišov – Štěpánovice (dvoupruhová trasa S 11,5 / 80): Koridor pro novou dvou-pruhovou silniční komunikaci a související stavby začíná na katastrálních území Jivno v místě stávající křižovatky silnice I/34 a II/634 do Rudolfova. Tato křižovatka se navrhuje k přebudování na mimoúrovňovou (MÚK Jivno) a bude z ní vycházet nová trasa – přeložka silnice I/34 jižně od Lišova. Na hranicích k.ú. Jivno a Lišov koridor silnice přechází lesní pás, který je současně nadregionálním biokoridorem. Koridor silnice prochází jižně od Lišova a jeho osa kříží stávající silnici I/34 jihovýchodně od Lišova. Toto křížení se navrhuje formou MÚK Lišov. Z této MÚK pokračuje osa koridoru do severního obchvatu obce Štěpánovice a východně od této obce se stáčí do osy stávající silnice I/34. Připojení ke stávající silnici (budoucí silnice nižší kategorie) je navrženo jako úrovňové. Koridor má standardní šířku 300m na obě strany od uvažované osy silnice. Je zúžen v místech přiblížení k nebytové zástavbě v k.ú. Jivno, k chatové zástavbě v k. ú. Lišov, k zastavěnému území obcí Lišov a Štěpánovice a v blízkosti rybníka severně od obce Štěpánovice.
- Podoblast Vranín – Třeboň (dvoupruhová trasa S 11,5 / 80): Koridor pro dvou-pruhovou silniční komunikaci a související stavby začíná napojením obchvatu obce Štěpánovice na stávající silnici I/34, jeho osa dále vede v ose stávající silnice včetně průtahu osadou Vranín. V části úseku mezi Vranínem a sídlem Dvorce vede osa navrženého koridoru severně od stávající silnice, která zde má nevyhovující směrové parametry. Koridor končí napojením jeho osy na stávající silnici v úseku mezi sídlem Dvorce a okrajem zastavěného území města Třeboně. Koridor má standardní šířku 300m na obě strany od osy silnice a je zúžen v místě zástavby Vranína (včetně budovaného průmyslového a skladového areálu), sídla Dvorce a v místě přiblížení k lesnímu remízku.

(12) **Koridor pro IV. TŽK**
Vymezení:
Koridor zasahuje následující administrativní území obcí a katastrální území (jejich názvy jsou uváděny v závorce): České Budějovice (České Budějovice 3), Hrdějovice (Hrdějovice), Hosín (Hosín, Dobřejovice u Hosína), Chotýčany (Chotýčany), Vitín (Vitín), Lišov (Kolný), Ševětín (Ševětín), Neplachov (Neplachov), Dynín (Dynín) a Bošilec (Bošilec).
Charakteristika vybrané varianty trasy IV. TŽK:

- Návrh změny ÚPVÚC ČBSRA řeší trasu koridoru pro novou trasu IV. TŽK mezi Českými Budějovicemi (Nemanicemi) a hranicí mezi okresy České Budějovice a Tábor u Bošilce ve variantě C2, která byla vybrána na základě projednání změny č. 2 ÚPVÚC s dotčenými orgány. Tento upravený návrh je již zcela invariantní, jak v úseku České Budějovice (Nemanice)–Ševětín, tak v dalším pokračování v úseku Ševětín – Bošilec k hranicím okresu České Budějovice. Další pokračování trasy IV. TŽK na okrese Tábor je stanoveno změnou č. 1 a 2 ÚPVÚC Táborsko.
- Trasa IV. TŽK respektuje základní technické nároky na novou dvoukolejnou trasu pro návrhovou rychlost 160 km/h, tedy zejména maximální podélný sklon 12‰ v otevřené trase a 10‰ v tunelu. Vzhledem k výškovému rozdílu navazujících úseků jsou tyto limitní parametry určující i pro směrový návrh trasy, která z toho důvodu musí mít dostatečnou délku.
- Trasa IV. TŽK používá jako vrcholovou stanici na trase mezi Českými Budějovicemi a Veselím nad Lužnicí upravenou stanici Ševětín. Křížení s dálnicí D3 je řešeno tunelem pod dálnicí. Stanici (dopravnu) v Ševětíně je nutno rekonstruovat, nebude se realizovat dopravna ve Vitíně, dříve uvažovaná v případě tzv. „vysokých“ variant trasy IV. TŽK.
- Funkci jednokolejné spojky mezi novou trasou IV. TŽK a stávající plzeňskou tratí bude plnit stávající, pouze upravená krátká spojka v prostoru dopravny Nemanice I. Řešení předpokládá zachování stávající tratě Nemanice – Hluboká nad Vltavou pro příměstskou a nákladní dopravu, resp. ponechává k dalšímu posouzení otázku zachování provozu

a existence tohoto úseku tratě. Zbývající část stávající tratě bude zrušena a na vhodných úsecích bude její těleso využito např. pro stavbu cyklostezky.

Popis koridoru:

- V prostoru mezi Nemanicemi a Hrdějovicemi se odklání východně od stávající „pražské“ tratě a stoupá v minimálním (prakticky nulovém) podélném sklonu. V otevřeném prostoru mezi obcemi Hrdějovice a Borek je trasa vedena v zářezu. Podchází budoucí (variantní) trasu tzv. severní silniční tangenty a rovněž stávající linky VVN. Podchází rovněž upravenou silniční komunikaci mezi Hrdějovicemi a Borkem a regionální cyklotrasu č. 122 České Budějovice - Třeboň. Na okraji lesa je umístěn jižní portál raženého tunelu dlouhého cca 3 km (tunel „Hosín“). Prakticky nulový sklon trati je možné zachovat ještě cca 200m v tunelu, pak teprve niveleta začne v tunelu stoupat ve skonu 6,5‰. Severní portál tunelu „Hosín“ se nachází před křížením s Lučním potokem, na loukách jižně od Dobřejovic. Trasa dále vede prakticky po terénu. Křížení se silnicí II/146 je řešeno v místě nejhlubšího zářezu tratě (cca 7m) s mostem na přeložce silnice. Celková délka silniční přeložky bude cca 650m. Nad levým přítokem Dobřejovického potoka je trasa v maximální výšce nad terénem do 8m, jinde trasa vede v zářezu nebo na náspu o výšce cca 3m. Dobřejovický potok trasa kříží cca 4m nad terénem. Po cca 200m za tímto křížením na louce pod lesem Suchopární je navržen západní portál tunelu „Chotýčany – Ševětín“ o délce necelých 5km. Tímto tunelem, který podchází rovněž dálnici D3, se trasa dostává do prostoru dnešní železniční stanice Ševětín. U obou tunelů této varianty „C2“ je zajištěn pomocí účelových komunikací přístup k portálům (pro stavbu i jako místo nouzového zásahu a úniku). Kromě toho je navrženo místo úniku na tunelu „Hosín“ v místě křížení se silnicí III/1461 Hosín – Borek. Na tunelu „Chotýčany – Ševětín“ jsou navržena 2 místa úniku, přičemž jejich vzdálenost a vzdálenost k portálům nepřekračuje 2km. První místo se nachází při křížení osy tunelu a západního zhlaví dnešní železniční stanice Chotýčany (severně od Chotýčan), druhé místo je navrženo v místě křížení osy tunelu a silnice II/603 jižně od Vitína. Koridor pro umístění nové železniční tratě má standardní šířku 300m na každou stranu od uvažované osy železnice. V místech přiblížení k obytné zástavbě, přírodním hodnotám a dalším limitům, stejně tak v místě souběhu se stávající tratí je přiměřeně zúžen. Nejdůležitější místo zúžení je v prostoru Hrdějovice – Orty, kde je koridor z jedné strany vymezen okrajem stávající obytné zástavby a z druhé strany vzdáleností 160m od hranice přírodní památky Orty. Rozšíření koridoru je navrženo v místech, kde je nutné zajistit možnost realizace delší přístupové komunikace k portálům a místům úniku z tunelů. Přístupová komunikace k jižnímu portálu tunelu „Chotýčany – Ševětín“ je navržena odbočkou ze silnice II/146 v souběhu s novou železniční tratí tak, aby přístup k portálu (zejména pro staveništní dopravu) nevedl přes zástavbu Dobřejovic. Rozšíření koridoru je navrženo pro realizaci přístupové komunikace k prvnímu místu úniku z tunelu „Chotýčany – Ševětín“ od silnice II/603 k západnímu zhlaví dnešní železniční stanice Chotýčany. Dalším místem rozšíření koridoru je okolí severovýchodního portálu tunelu „Chotýčany – Ševětín“ k zajištění přístupových komunikací (podél trasy D3, silnice II/603 a stávající železnice). Koridor rovněž zahrnuje nutné přeložky a úpravy komunikací na východním a jižním okraji Ševětína ke zpřístupnění prostoru „za tratí“ a k zajištění bezkolizní dopravní obsluhy stávajícího lomu. Osa koridoru na úseku Ševětín - Bošilec vede v ose stávající železnice nebo v určitém souběhu (do 100m) s ní v místech, kde je vhodné zvýšit poloměr směrového vedení a tím návrhovou rychlost. Koridor končí na hranicích okresu České Budějovice. Koridor má v místě nového vedení trasy proměnlivou šířku 130 až 180m od uvažované osy, v místech vedení v současné trase proměnlivou šířku cca 80m na obě strany od osy. Koridor je zúžen v místech omezení zástavbou, technickými a přírodními prvky.

Požadavky na využití vymezených ploch a koridorů, kritéria a podmínky pro následné rozhodování

(13) Ve vymezených koridorech pro přeložky silnic I/20, I/34 a pro umístění IV. TŽK je prioritním funkčním využitím umístění tras těchto silnic a železnice v odpovídajících technických parametrech, včetně všech souvisejících staveb (zářezy, násypy, křižovatky, navazující přeložky silnic nižšího řádu a místních komunikací, místa nouzového zásahu a úniku z tunelů a přístupové komunikace k nim, energetická vedení, vodohospodářské úpravy). Jakékoli jiné využití, které by tomuto prioritnímu využití nadmístního významu bránilo nebo je komplikovalo, je nepřípustné.

(14) Změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nenavrhuje nová vymezení prvků regionálního a nadregionálního územního systému ekologické stability (dále jen „R-NR ÚSES“). V souvislosti s návrhem koridorů významných dopravních staveb vymezuje podmínky pro vzájemné křížení těchto staveb s prvky R-NR ÚSES.

(15) Křížení koridorů navržených silnic a IV. TŽK s prvky R-NR ÚSES je graficky znázorněno v koordinačním výkrese a ve výkresu ploch a koridorů nadmístního významu včetně ÚSES a popsáno v následujícím tabulkovém přehledu a odstavcích. Za křížení se přitom nepovažuje, pokud je trasa příslušné dopravní stavby v daném místě navrhována v raženém tunelu.

- Silnice I/20: Stávající MÚK Bavorovice zasahuje do vymezení RBC Vrbenské rybníky a navazujícího RBK Vrbenské rybníky – K 118 směrem k NRBK Hlubocká obora – Dívčí Kámen. Při úpravě této křižovatky musí být maximálně chráněn prostor těchto regionálních prvků ÚSES, zejména nesmí dojít k narušení vnitřního prostoru přírodní rezervace Vrbenské rybníky a přírodní památky Vrbenská tůň. K rozšíření území pro křižovatku (doplnění větví) dojde až v souvislosti s případným napojením severní silniční tangenty. Přeložka silnice I/20 v kategorii S 22,5/100 vyvolává v prostoru křižovatky pouze potřebu rozšíření stávajícího tělesa silnice, mimo území vymezené pro prvky regionálního ÚSES.
- Silnice I/34: Navrhovaný koridor trasy se střetává v úseku cca 400m východně od MÚK Na Klaudě s NRBK Hlubocká obora – K118 (různověké, prostorově strukturované porosty, převaha smrku a borovice). Křížení tohoto NRBK s koridorem silnice je kolmé a je situováno v průchodu trasy lesem (délka průchodu cca 250m). S jinými prvky R a NR ÚSES silnice I/34 v řešeném území nestřetává.
- IV. TŽK: Navrhovaný koridor pro IV. TŽK kříží v počátečním úseku (prostor Nemanice – Hrdějovice – Hluboká) RBK Řežabinec. Tento RBK v podstatě kopíruje vodní tok Kyselé Vody (Čertíka). Koridor pro IV. TŽK kříží tento RBK nejvhodnějším - krátkým a kolmým způsobem. Tunelový (ražený) úsek koridoru pro IV. TŽK dále podchází NRBK Hlubocká obora – K118 (na hranicích k. ú. Dobřejovice u Hosína a Chotýčany) a vymezený RBK U Zeleného kříže – K117. Vzhledem k tunelovému vedení nemá trasa žádný vliv na funkci uvedeného NRBK i RBK, resp. může mít vliv pouze v rámci ochranné zóny NRBK. Navrhovaný koridor pro IV. TŽK na konci řešeného území (hranicích s okresem Tábor) kříží RBK Kozohlůdky – Rašeliniště Ruda, Horusický rybník. Technický způsob křížení je řešen a podrobně stanoven v rámci platného ÚP VÚC Táborsko (změnou č. 1), kde byly stanoveny parametry průchodu biokoridoru pod tělesem dálnice D3 i pod novou trasou IV. TŽK, současně s upřesněním trasy regionálního biokoridoru.

Požadavky na využití vymezených ploch a koridorů NR a R ÚSES

(16) Změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nenavrhuje nová ani neupřesňuje vymezení prvků R a NR ÚSES. Pro prvky již vymezené, které jsou součástí řešeného území, stanovuje následující podmínky využití.

(17) Při rozhodování o funkčním využití území je nutné vycházet z nezbytnosti ochrany prvků ÚSES. Prvek nadregionálního a regionálního ÚSES nelze zrušit bez náhrady. Konstitutivní

znaky, kterými jsou reprezentativnost, minimální a maximální prostorové parametry, kontinuita systému ÚSES nesmí být narušeny. Ochranné zóny nadregionálních biokoridorů podporují funkce biokoridorů. VKP nacházející se uvnitř ochranných zón je třeba chápat jako součásti příslušného nadregionálního biokoridoru. Ochranné zóny jsou podkladem pro rozhodování dotčeného správního orgánu.

(18) Pro funkční využití ploch nadregionálních a regionálních biocenter je/jsou:
- Přípustné je současné využití a budoucí využití ploch závazně navržené platnými navazujícími ÚPD obcí a tímto ÚPVÚC, využití, které zajišťuje přirozenou druhovou skladbu bioty odpovídající trvalým stanovištním podmínkám, jiné jen pokud nezhorší ekologickou stabilitu. Změnou nesmí dojít ke znemožnění navrhovaného využití nebo zhoršení přírodní funkce současných ploch ÚSES.
- Podmíněně je přípustné, a to pouze ve výjimečných případech, využití pro nezbytně nutné liniové stavby, vodohospodářská zařízení, ČOV atd., těžbu nerostných surovin, při co nejmenším zásahu do biocentra a narušení jeho funkčnosti.
- Nepřípustné jsou změny funkčního využití, které by snižovaly současný stupeň ekologické stability daného území zařazeného do ÚSES (změna druhu pozemku s vyšším stupněm ekologické stability na druh s nižším stupněm ekologické stability, např. z louky na ornou půdu), dále pak změny, které jsou v rozporu s funkcí těchto ploch v ÚSES, jakékoli změny funkčního využití, které by znemožnily či ohrozily funkčnost biocenter nebo územní ochranu ploch navrhovaných k začlenění do nich, rušivé činnosti jako je umisťování staveb, odvodňování pozemků apod., mimo činnosti podmíněné.

(19) Pro funkční využití ploch nadregionálních a regionálních biokoridorů je/jsou:
- Přípustné je současné využití a budoucí využití ploch závazně navržené platnými navazujícími ÚPD obcí a tímto ÚPVÚC, dále využití, které zajišťuje vysoké zastoupení druhů organismů odpovídajících trvalým stanovištním podmínkám při běžném extensivním zemědělském nebo lesnickém hospodaření (trvalé travní porosty, extenzivní sady, lesy apod.), případně rekreační plochy přírodního charakteru, jiné jen pokud nezhorší ekologickou stabilitu; přitom změnou nesmí dojít ke znemožnění navrhovaného využití a přírodní funkce současných funkčních biokoridorů.
- Podmíněně přípustné je využití pouze pro nezbytně nutné liniové stavby křížící biokoridor, vodohospodářská zařízení, ČOV atd., těžbu nerostných surovin, při co nejmenším zásahu a narušení funkčnosti biokoridoru.
- Nepřípustné jsou změny funkčního využití, které by snižovaly současný stupeň ekologické stability daného území zařazeného do ÚSES (změny druhu pozemku s vyšším stupněm ekologické stability na druh s nižším stupněm ekologické stability, např. z louky na ornou půdu), dále pak změny které jsou v rozporu s funkcí biokoridoru, jakékoli změny funkčního využití, které by znemožnily nebo ohrozily založení chybějících částí biokoridorů, rušivé činnosti, jako je umisťování staveb, odvodňování pozemků apod., mimo činností podmíněných.

Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území

(20) Koncepce ochrany jednotlivých identifikovaných hodnot v území (v zadání změny) před důsledky navržených silničních a železničních koridorů:
- H1 CHKO Třeboňsko: Do vymezeného území CHKO se dostává koridor silnice I/34 v úseku mezi Vranínem a Třeboní. Navrhovaná trasa (koridor) však hodnoty CHKO nenarušuje. Do území CHKO se dále okrajově dostává úsek trasy IV. TŽK u Bošilce, na hranicích s okresem Tábor. Trasa železnice se v tomto úseku navrhuje ke směrové rektifikaci, čímž dojde k posunutí železničního tělesa. Dohodnutou podmínkou této úpravy je vytvoření podmínek pro průchod regionálního biokoridoru pod tělesem nové železnice a

paralelní trasy dálnice D3. Parametry tohoto průchodu jsou závazně definovány změnou č. 1 ÚPVÚC Táborsko, na jehož území se biokoridor nachází.

- H2 Přírodní rezervace (dále jen „PR“) Vrbenské rybníky: Stávající MÚK Bavorovice v oblasti silnice I/20 bude nutno upravit a rozšířit v souvislosti se zkapacitněním silnice I/20 a případným napojením severní silniční tangenty (SST) kolem Českých Budějovic. Řešení tohoto uzlu nebylo předmětem řešení této změny ÚP. Při úpravě křižovatky (doplňování dalších větví a ramp) nesmí dojít k jejímu rozšíření do vymezeného prostoru přírodní rezervace Vrbenské rybníky. Přeložka silnice I/20 v kategorii S 22,5/100 vyvolává v prostoru křižovatky pouze potřebu rozšíření stávajícího tělesa hlavní silnice, mimo území vymezené jako přírodní rezervace a mimo prvky regionálního ÚSES.
- H3 PR Libochovka: Koridor pro trasu IV. TŽK v návrhu této změny ÚPVÚC územím přírodní rezervace již neprochází.
- H4 PR Horusická blata: Na okraj vymezeného území této PR se dostává úsek trasy IV. TŽK u Bošilce, na hranicích s okresem Tábor. Trasa železnice se v tomto úseku navrhuje ke směrové rektifikaci, čímž dojde k posunutí železničního tělesa. Dohodnutou podmínkou této úpravy je vytvoření podmínek pro průchod regionálního biokoridoru pod tělesem nové železnice a paralelní trasy dálnice D3. Parametry tohoto průchodu jsou závazně definovány změnou č. 1 ÚPVÚC Táborsko, na jehož území se biokoridor nachází.
- H6 Přírodní památka (dále jen „PP“) ORTY: Koridor pro trasu IV. TŽK je ve směru od přírodní památky Orty omezen tak, že jeho východní hranice je vedena 160m od vymezené hranice přírodní památky (110m od jejího ochranného pásma).
- H7 + H8 Archeologické lokality: Návrhem dopravních tras (koridorů) může být dotčena nemovitá kulturní památka – mohylové pohřebiště 5483 - trať u Těšína. Předmětné mohylové pohřebiště musí být v dalším stupni zpracování územně plánovací dokumentace a DÚR respektováno.
- H9 Chráněná oblast přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) Třeboňská pánev: Koridor trasy IV. TŽK v úseku Chotýčany – Vitín – hranice řešeného území a dále koridor silnice I/34 v úseku Lišov – hranice řešeného území procházejí územím CHOPAV Třeboňská pánev. Za předpokladu dodržení běžných a platných hygienických a bezpečnostních podmínek pro výstavbu a provoz silničních a železničních staveb nedojde k narušení hodnot CHOPAV.
- H10 PP Vrbenská tůň: Přírodní památka se sice nachází v řešeném území, ale koridor silnice I/20 ani koridor trasy IV. TŽK se území přírodní památky nedotýkají. Přírodní památka se nachází cca 400 m západně od MÚK Bavorovice v koridoru trasy severní silniční tangenty (SST). Úkolem podrobného řešení dopravního uzlu je se této přírodní památce vyhnout v maximálně možné vzdálenosti.
- H11 Vesnické památkové zóny Vitín a Opatovice. V blízkosti řešeného území se dále nachází vesnické památkové zóny Bavorovice, Dynín a Bošilec a rybník Svět, jenž je součástí národní kulturní památky Rožmberská rybniční soustava. Koridory pro výstavbu silnic a železnice se těchto území nedotýkají.
- H12 Evropsky významné lokality Natura 2000: Koridory pro výstavbu silnic a železnice se tohoto území nedotýkají.
- H13 Ptačí lokality Natura 2000: Ke střetu koridoru (silnice I/20) s ptačí lokalitou Natura 2000 dojde jen v případě navržené ptačí oblasti Českobudějovické rybníky, ale plánovaný koridor pro stavbu silnice I/20 včetně návrhu čtyřproudé silnice v úseku Dasný - Češnovice a navazujícího úseku Češnovice - Malovičky nebude mít významně negativní vliv na předměty ochrany PO Českobudějovické rybníky. Po zvážení všech hlavních vstupů a výstupů lze konstatovat, že předpokládaný mírně negativní vliv bude reálné eliminovat vhodnými zmírňujícími opatřeními již v rámci investiční přípravy stavby.[1]

[1] Citace ze stanoviska k navržené trase silnice I/20 dle odborného posouzení vymezení ptačí oblasti Českobudějovické rybníky, zpracovaného 31. 7. 2007 Prof. RNDr. Vladimírem Bejčkem, CSc.

Vymezení cílových charakteristik krajiny

(21) V rámci této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nejsou vymezovány cílové charakteristiky krajiny, neboť se jedná o dílčí změnu na omezeném rozsahu řešeného území. Cílové charakteristiky krajiny budou součástí návrhu Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje jako koncepčního územně plánovacího materiálu řešícího celé území Jihočeského kraje.

Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

(22) Navržené koridory nebo plochy nejsou stavební uzávěrou, ale definují území, ve kterém lze považovat příslušnou stavbu za veřejně prospěšnou – tj. lze především vyvlastňovat pozemky v míře nezbytně nutné pro realizaci uvedeného záměru v souladu se zákonem č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě (zákon o vyvlastnění) a v souladu s § 170 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu. Rozsah těchto ploch bude upřesněn v dalších stupních ÚPD. Touto změnou č. 2 ÚPVÚC ČBSRA se vymezují následující veřejně prospěšné stavby :

Kód VPS	Název VPS	Dotčené katastrální území
I/20	Koridor pro trasu silnice I/20 v úseku České Budějovice - Vodňany	Bavorovice, Dasný, Čejkovice u Hluboké nad Vltavou, Zliv u Českých Budějovic, Češnovice, Pištín, Pašice, Vlhavy, Plástovice, Sedlec u Českých Budějovic, Lékařova Lhota, Dívčice
I/34	Koridor pro trasu silnice I/34 v úseku Lišov – Třeboň	Jivno, Lišov, Štěpánovice u Českých Budějovic, Břilice, Třeboň
TZK–C2	Koridor pro IV. tranzitní železniční koridor Nemanice - Ševětín	České Budějovice 3, Hrdějovice, Hosín, Dobřejovice u Hosína, Chotýčany, Vitín, Kolný, Ševětín, Neplachov, Dynín, Bošilec

(23) Koridory a plochy navrhovaných veřejně prospěšných opatření navržených v návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA jsou graficky znázorněny ve výkrese Veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací nadmístního významu a v Koordinačním výkresu. Navržený koridor nebo plocha není stavební uzávěrou, ale definuje území, ve kterém lze považovat opatření za veřejně prospěšné (tj. lze především vyvlastňovat pozemky v míře nezbytně nutné pro realizaci uvedeného opatření v souladu se zákonem č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění); přesný rozsah těchto ploch bude upřesněn v dalších stupních územně plánovací dokumentace. Je nutné, aby všechny územně chráněné záměry v rámci navržených koridorů uvedených veřejně prospěšných opatření byly následně chráněny jako veřejně prospěšné opatření i v územních plánech nižších stupňů. V rámci této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA jsou jako veřejně prospěšná opatření vymezovány všechny prvky nadregionálních a regionálních ÚSES v rámci řešeného území změny. Jedná se o následující prvky:

NKOD	**funkce**	**název**	**katastrální území**
26	NRBC	Hlubocká obora	Dobřejovice u Hosína
K117	NRBK	Hlubocká obora – K118	Dobřejovice u Hosína, Chotýčany, Hosín, Červený Újezdec, Jivno, Lišov
K118	NRBK	Hlubocká obora – Dívčí Kámen	Hluboká nad Vltavou, Bavorovice, Hrdějovice, České Vrbné
610	RBC	Vrbenské rybníky	České Vrbné
609	RBC	Světlík	Hrdějovice, Úsilné
36	RBK	Vrbenské rybníky – K118	Bavorovice, České Vrbné

372	RBK	Kozohlůdky – rašeliniště Ruda, Horusický rybník	Bošilec
382	RBK	U Zeleného kříže – K 117	Dobřejovice u Hosína, Chotýčany, Vitín, Lhotice u Českých Budějovic,
37	RBK	Řežabinec	Hrdějovice, České Budějovice 3
3038	RBK	Vlčí jáma – Světlík	Úsilné, Borek, Červený Újezdec

(24) Další veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření nadmístního významu, pro které lze uplatnit předkupní právo - tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nenavrhuje žádné další veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření nadmístního významu, pro které lze uplatnit předkupní právo.

Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury

(25) Závazným prvkem této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA je vymezení koridorů pro silniční a železniční dopravní stavby včetně staveb souvisejících. Tyto koridory a plochy jsou popsány v odst. (10 - 12) textové části návrhu a jsou vymezeny v grafické části návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, a to svými hranicemi ve výkresu ploch a koridorů nadmístního významu včetně ÚSES a ve výkresu veřejně prospěšných staveb a opatření nadmístního významu. Hranice těchto koridorů jsou závazné. V navazujících podrobnějších územně plánovacích dokumentacích, územně plánovacích podkladech a správních řízeních (zejména územních) je nutné dodržet hranice koridorů dle této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA jako mezní hranice pro přesnou lokalizaci příslušných staveb a opatření, včetně staveb souvisejících. Koridory pro stavby přeložek silnic I/20, I/34 a koridor pro stavbu IV. TŽK budou po vydání této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA zapracovány v územně plánovací dokumentaci dotčených obcí. V rámci podrobnějšího řešení na úrovni územně plánovací dokumentace obcí (územní plány, regulační plány) je možné vymezené koridory redukovat do ploch. Rozsah těchto ploch může být redukován v navazující ÚPD po podrobnějším prověření územních nároků záměru, pro který je koridor vymezován. Rozsah stanovený touto dokumentací změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA je mezní hranicí, která nemůže být překročena. Tím je možné omezit rozsah území, jehož využití je blokováno pro umístění uvedených dopravních staveb nadmístního významu, a stanovit přípustné využití koridoru vzhledem k upřesněné trase. Definitivní rozsah území určeného pro uvedené stavby vymezí příslušná dokumentace pro územní rozhodnutí. Ukončení platnosti (působnosti) takto vymezených koridorů a ploch je možné pouze realizací příslušných staveb po vydání územního rozhodnutí nebo změnou územně plánovací dokumentace kraje.

(26) V souladu s odst. (70) a (72) Politiky územního rozvoje je požadavkem a hlavním důvodem vymezení koridoru IV. TŽK možnost umístění trasy a doprovodných staveb kvalitativně vyššího systému železniční dopravy. Dosavadní využití území nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil toto budoucí využití území.

(27) Požadavky nadmístního významu na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí a v územní a technické dokumentaci příslušných dopravních staveb pro

koridor pro trasu silnice I/20 v úseku České Budějovice - Vodňany:

- koridor pro trasu silnic upřesnit s cílem maximální ochrany obyvatelstva dotčených sídel před hlukem a ostatními negativními vlivy z dopravy, podle potřeby doplnit návrhem protihlukových úprav (týká se sídel: Lékařova Lhota, Sedlec u Českých Budějovic, Plástovice, Pištín, Češnovice, Dasný),

- MÚK Bavorovice (není předmětem této změny ÚPVÚC, ale je v jejím řešeném území), v jejíž těsném sousedství se nachází přírodní rezervace Vrbenské rybníky a cca 400m západně v koridoru trasy SST další maloplošné zvláště chráněné území – Vrbeňská tůň; upřesnění a technický návrh tohoto uzlu je nutno řešit s ohledem na maximální ochranu těchto hodnot,
- minimalizovat zábory PUPFL na nezbytně nutný rozsah s ohledem na technické možnosti trasování (týká se k.ú. – Dasný při hranici s k.ú. Češnovice a k.ú. Dívčice),
- zajistit bezkolizní dopravní propojení mezi sídly na místní úrovni s využitím návrhu a úprav komunikací nižšího řádu, místních a účelových komunikací, pěších cest a cyklostezek; k tomu využít rovněž stávající silnici mezi Dasným a Češnovicemi s její částečnou přeložkou v souběhu s novou čtyřpruhovou trasou, do této přeložky zaústit silnici III/14321 do Čejkovic,
- zajistit dopravní přístupnost všech dotčených pozemků,
- navrhnout rekultivaci nebo jiné vhodné využití nepotřebných úseků komunikací,
- navrhnout související změny obsluhy území veřejnou autobusovou dopravou;

koridor pro trasu silnice I/34 v úseku Lišov - Třeboň:

- koridor pro trasu silnice upřesnit s cílem maximální ochrany obyvatelstva před hlukem a ostatními negativními vlivy z dopravy, podle potřeby doplnit návrhem protihlukových úprav (týká se sídel: Jivno, Lišov, Štěpánovice, Vranín, Dvorce),
- minimalizovat zábory PUPFL na nezbytně nutný rozsah s ohledem na technické možnosti trasování (týká se k.ú. Lišov a Štěpánovice),
- upřesnit technické podmínky a návrh křížení silnice I/34 s osou NRBK Hlubocká obora – K118 na hranici k.ú. Jivno a Lišov,
- zajistit dopravní přístupnost všech dotčených pozemků,
- navrhnout rekultivaci nebo jiné vhodné využití nepotřebných úseků komunikací,
- navrhnout související změny obsluhy území veřejnou autobusovou dopravou;

koridor pro IV. TŽK

- koridor pro trasu IV. tranzitního železničního koridoru upřesnit s cílem maximální ochrany obyvatelstva před hlukem a ostatními negativními vlivy z dopravy, podle potřeby doplnit návrhem protihlukových úprav,
- navrhnout vhodné křížení železniční trasy s prvky ÚSES všech kategorií, zajistit funkčnost těchto průchodů a jejich návaznost na systém ÚSES,
- minimalizovat zábory ZPF a PUPFL na nezbytně nutný rozsah s ohledem na technické možnosti trasování,
- trasu vést pokud možno mimo známých archeologických lokalit, během výstavby zajistit provedení záchranného archeologického průzkumu,
- zachovat komunikační propojení na silnici Hrdějovice – Borek (max. možné zahloubení tratě IV. TŽK),
- zachování stávajícího propojení obcí Borek – Hrdějovice po nezpevněné komunikaci, která je součástí regionální cyklotrasy č. 122,
- zajistit dopravní přístupnost všech dotčených pozemků,
- vhodným způsobem rekultivovat opuštěné a nepotřebné úseky stávající železnice, upřednostnit jejich využití pro rekreační a dopravní účely, např. jako cyklostezky, prověřit využití úseku Nemanice – Hluboká nad Vltavou pro provoz příměstské železnice,
- prověřit možnosti využití stávajícího železničního mostu přes dálnici D3 při jeho ponechání nebo náhradě mostní konstrukce za lehčí na stávajících podpěrách, event. rozhodnout o jeho snesení a rekultivaci navazujících úseků stávající železnice pro zemědělské účely,
- trasy doprovodných a obslužných silničních komunikací pro zpřístupnění tunelových portálů a míst nouzového úniku z tunelů vést tak, aby staveništní doprava, pro kterou budou tyto nové komunikace rovněž využívány, pokud možno nevedla obytným územím sídel,

- funkční využití okolního území přizpůsobit nadřazené funkci železniční dopravní trasy,
- dopravní zpřístupnění prostoru „za tratí“ v Ševětíně řešit silničním nadjezdem a navazujícími komunikacemi se zřetelem na maximální ochranu a zkvalitnění obytného prostředí sídla;
- trasu v úseku mezi obytnou zástavbou v lokalitě Hrdějovice – Těšín a přírodní památkou Orty vést tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění této přírodní památky, přitom aby byla maximálně vzdálená od stávající obytné zástavby k omezení negativních vlivů z provozu (hluk, vibrace) a z výstavby nové železniční tratě,
- zvážit účelnost zřízení zastávky pro příměstskou železniční dopravu u Dobřejovic,
- upravit stávající železniční stanici Ševětín a její okolí s ohledem na budoucí potřeby železničního provozu a její využití pro příměstskou železniční dopravu včetně odpovídající vybavenosti;

Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro její pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti

(28) Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nevymezuje plochy a koridory pro pořízení územních studií.

Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje

(29) Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nevymezuje plochy a koridory pro pořízení regulačních plánů.

Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost

(30) Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nevymezuje plochy a koridory pro pořízení regulačních plánů na žádost.

Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle písmene k a l)

(31) Vzhledem k tomu, že tato změna č. 2 ÚPVÚC nevymezuje plochy a koridory pro pořízení regulačních plánů, neobsahuje ani jejich zadání.

Stanovení pořadí změn v území (etapizace)

(32) Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nestanovuje závazně pořadí změn v území (etapizaci).

Závěr, údaje o počtu listů změny a počtu výkresů grafické části

(33) Tato změna č. 2 obsahuje 14 listů textové části (strany 1 až 14 tohoto opatření obecné povahy), odůvodnění změny obsahuje 39 listů (strany 15 až 53 tohoto opatření obecné povahy), celkem 53 listů.

(34) Grafická část návrhu změny č. 2 je nedílnou součástí tohoto opatření jako jeho příloha č. 1 a obsahuje 4 výkresy ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability a 4 výkresy veřejně prospěšných staveb a asanací nadmístního významu. Grafická část odůvodnění obsahuje 4 výkresy koordinačního výkresu, 4 výkresy vyhodnocení důsledků na ZPF a PUPFL a 1 výkres širších vztahů. Návrh a odůvodnění obsahuje celkem 17 výkresů.

ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY Č.2 ÚPVÚC ČESKOBUDĚJOVICKÉ SÍDELNÍ REGIONÁLNÍ AGLOMERACE

Proces pořízení změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA

(1) Řešené území změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA je vymezeno v předložené dokumentaci. Předkládaný návrh změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA je výsledkem procesu projednávání s Ministerstvem pro místní rozvoj, dotčenými orgány, dotčenými obcemi, veřejností, správci sítí a ostatními příslušnými orgány a organizacemi, kterých se řešení územního plánu dotýká. Reaguje tedy na stanoviska, připomínky a námitky z procesu projednávání zadání a konceptu této změny.

(2) O pořízení změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA rozhodlo Zastupitelstvo Jihočeského kraje svým usnesením č. 33/2002/ZK ze dne 5. 3. 2002. V průběhu roku 2003 byly zpracovány přípravné práce pořizovatelem, kterým je Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic. Na základě přípravných prací zpracoval pořizovatel návrh zadání změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, ve kterém navrhl hlavní cíle a požadavky pro zpracování této změny. Zadání změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA bylo schváleno Zastupitelstvem Jihočeského kraje dne 14. 9. 2004, pod č.j. 243/2004/ZK. Koncept změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA byl zpracován na základě schváleného zadání. Po projednání konceptu nebylo dosaženo dohody mezi dotčenými orgány státní správy o souborném stanovisku a z toho důvodu nebylo možné souborné stanovisko schválit. V souladu s příslušnými ustanoveními nového stavebního zákona je návrh změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA zpracován na základě Pokynů pro dokončení návrhu změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA, spolu s výběrem jedné varianty nebo alternativy řešení, vydaných Krajským úřadem Jihočeského kraje, odborem regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic dne 12. 7. 2007 pod č.j. KUJCK 22698/2007 OREG/1.

(3) Projednání návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA s dotčenými orgány, sousedními kraji a Ministerstvem pro místní rozvoj proběhlo v souladu s § 37 stavebního zákona. Následně proběhlo posouzení této územně plánovací dokumentace Ministerstvem pro místní rozvoj, které sdělilo, že podle § 38 odst. 2 stavebního zákona nemá k předloženému návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA připomínek.

(4) Veřejné projednání podle § 39 stavebního zákona proběhlo dne 7. 8. 2008. Oznámení o zahájení řízení o vydání změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA podle § 39 ve vazbě na § 187 stavebního zákona a §§ 171 – 174 správního řádu bylo učiněno veřejnou vyhláškou ze dne 16. 6. 2008. Tato vyhláška byla zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje a úředních deskách dotčených obcí v řešeném území po dobu min. 45 dnů. Oznámení bylo rovněž zveřejněno na webových stránkách Jihočeského kraje spolu s vlastním návrhem změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA. Na veřejném projednání byly uplatněny níže uvedené námitky dotčených obcí a připomínky ostatních účastníků projednávání podle §39 stavebního zákona. O podaných námitkách bylo rozhodnuto včetně odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Uplatněné námitky, rozhodnutí o námitkách včetně odůvodnění rozhodnutí o námitkách

(5) Námitky obce Hrdějovice, ze dne 7. 8. 2008

a. Zásadním byly v námitce tyto požadavky týkající se koridoru IV. TŽK:
    1. Zahloubení v oblasti křížení koridoru a silnice Hrdějovice - Makro. Snížit na co nejnižší úroveň (nyní – 2 m)
    2. Na to navazující nadjezd přes koridor na této trase (ulice Luční).
    3. Posun hranice prostoru koridoru co nejvíce od hranic soukromých pozemků v oblasti Těšína a keramičky (ulice Luční).

b. Rozhodnutí o námitce:
   1. Námitce se vyhovuje.
   2. Námitce se vyhovuje.
   3. Námitce se vyhovuje
c. Odůvodnění rozhodnutí o námitkách:
   1. V textové části návrhu, kapitola d), bod (12) je na tento problém upozorněno. Dále byla doplněna kapitola i), body (25) a (27) týkajících se stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury.
   2. Doplněna kapitola i), body (25) a (27). Bude řešeno v podrobnějším měřítku územního plánu Hrdějovice
   3. Byla doplněna kapitola i), body (25) a (27). V územním plánu Hrdějovice může dojít k upřesnění – zúžení koridoru a tím i oddálení od stávající zástavby. Podmínkou je však dohoda s dotčenými orgány.

(6) Námitka města České Budějovice
a. Námitka se týká koridoru IV. TŽK:
   1. Požadujeme zachování stávajícího propojení obcí Hrdějovice – Borek po nezpevněné cestě. Je tudy vedena regionální cyklotrasa č. 122 České Budějovice – Třeboň.
b. Rozhodnutí o námitce:
   1. Námitce se vyhovuje.
c. Odůvodnění rozhodnutí o námitce:
   1. V textové části návrhu, kapitola d), bod (12) je na tento problém upozorněno. Dále byla doplněna kapitola i), body (25) a (27) týkajících se stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury.

Uplatněné připomínky

(7) K návrhu změny č. 2 ÚPNSÚ ČBSRA byly uplatněny následující připomínky:

Organizace	Zkrácený obsah připomínky	Vyhodnocení připomínky
Čepro, a.s. Praha	Vzhledem k tomu, že plánované trasy silnice I/34 a IV. TŽK kříží trasu produktovodu v majetku Čepro, a.s. se upozorňuje, že všechny stavby a činnosti situované v ochranném pásmu produktovodu i jeho příslušenství platí omezení daná vládním nařízením č. 29/1959 Sb. a ČSN 650204 (Dálkovody hořlavých kapalin)	Připomínka se týká budoucích investorů jmenovaných dopravních staveb
1.JVS a.s. Č. Budějovice	V k.ú. Hrdějovice byla zahájena stavba „Úpravna vody České Budějovice“ v rámci která bude realizována úpravna vody u stávající ČOV Č. Budějovice, dále vrt BP4 a hlavní vodovodní řady mezi Opatovicemi, Hrdějovicemi a Nemanicemi. Požadujeme respektování uvedené stavby a zahrnutí do návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA dle předaného podkladu.	Uvedená stavba byla zakreslena do návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, výkres č. 3 odůvodnění.

Správa železniční dopravní cesty, Praha	Upozornění na nesrovnalosti ve výkresu č. 2.4, které je potřeba uvést do souladu s platnou dokumentací. Jedná se o silniční nadjezd v k.ú. Ševětín.	V uvedeném výkresu byl tento nedostatek odstraněn.
Povodí Vltavy, s.p., Praha	▪ Textová část, bod (10), doplnit popis křížení koridoru silnice I/20 s Bezdrevským potokem a jeho stanoveným záplavovým územím. ▪ Textová část, bod (21), doporučuje se užívat pojem „ochranná pásma vodních zdrojů“ namísto nesprávného „pásma hygienické ochrany vodních zdrojů“. ▪ V zájmovém území je nutno respektovat chráněnou oblast přirozené akumulace podzemních vod Třeboňská pánev. ▪ Pro dotčené vodní toky a vodní díla je ve smyslu ustanovení §§49 a 59 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zachovat možnost provádění údržby a rekonstrukcí. ▪ Dále se upozorňuje, že všechny povrchové vody na území ČR jsou Nařízením vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů, vymezeny jako citlivé oblasti. ▪ Ostatní připomínky se týkají podmínek pro vlastní provádění staveb.	▪ Popis křížení koridoru silnice I/20 s Bezdrevským potokem nepatří svou podrobností do ÚPVÚC. Bude předmětem ÚP příslušné obce, příp. dokumentace pro územní řízení stavby silnice. Křížení s Bezdrevským potokem je v popisu koridoru sil. I/20 zmíněno (bod (10) str. 4. ▪ Jedná se o bod č. (22) odůvodnění, který byl upraven ve smyslu podané připomínky. ▪ Tento požadavek je v dokumentaci změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA respektován – kapitola f), bod (20), str. 10. ▪ Připomínka se týká vlastní realizace dopravních staveb. ▪ Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj, jako nedílná součást odůvodnění, hodnotí vliv předkládané koncepce na všechny složky životního prostředí, tedy i vliv na povrchové vody. Ze závěrů tohoto hodnocení vyplývá, že při vhodném technickém řešení křížení dopravních staveb s vodními plochami nedojde k závažnějším dopadům na povrchové vody. ▪ Bude předmětem navazujících SŘ.
Česká geologická služba	Bez připomínek.	Vzato na vědomí.
Úřad pro civilní letectví	Bez připomínek.	Vzato na vědomí.
RWE Transgas, s.r.o.	Bez připomínek.	Vzato na vědomí.

Úprava dokumentace na základě uplatněných námitek a připomínek

(8) Na základě výsledku projednání byla dokumentace upravena a v této podobě vydána podle §41 stavebního zákona.

Soulad s Politikou územního rozvoje

(9) Změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA není v rozporu s Politikou územního rozvoje. Priority územního plánování dle Politiky územního rozvoje jsou při řešení návrhu změny č. 2 ČBSRA respektovány. V Politice územního rozvoje ČR je vymezen transevropský multimodální koridor M1 Praha – České Budějovice – hranice ČR (–Linz) jako součást rozvojové osy OS4 Praha –

České Budějovice – hranice ČR (–Linz). Tento multimodální koridor tvoří vhodné doplnění chybějícího logického článku v roštovém systému uspořádání multimodálních koridorů ve střední Evropě. Multimodální koridor je tvořen především dálnicí D3 (od obce Dolní Třeboníin jižně od Českých Budějovic ke státní hranici jako rychlostní komunikace R3) a IV. tranzitním železničním koridorem (TŽK), který je v úseku Praha – Benešov – Č. Budějovice – st. hranice (–Linz) Politikou územního rozvoje vymezen jako koridor konvenční železniční tratě C-E 551a. Tento koridor by měl zabezpečit požadované technické parametry dohod AGC a AGTC, především dostatečnou rychlost, která zvýší konkurenceschopnost železnice jako prostředku, který je šetrnější k životnímu prostředí. Tato dílčí změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA zpřesňuje vymezení multimodálního koridoru v úseku koridoru železniční tratě IV. TŽK Nemanice - Bošilec. Řešení návrhu této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA tímto naplňuje příslušný úkol Politiky územního rozvoje pro územní plánování. Řešené území se rovněž překrývá s rozvojovou oblastí OB10 České Budějovice dle Politiky územního rozvoje, jejímž podporujícím faktorem rozvoje je poloha na připravované dálnici D3, resp. rychlostní komunikací R3 a na trase IV. tranzitního železničního koridoru. Rozvoj této oblasti bude determinovat dobré dopravní napojení města České Budějovice a okolní regionu. Řešení silnic I/20 a I/34 v jejich vazbě na město České Budějovice a dálnici D3 je naplněním úkolu řešit územní souvislosti koridoru D3 Praha – České Budějovice – Dolní Třeboníin z Politiky územního rozvoje.

Soulad s cíli a úkoly územního plánování

(10) Změna č.2 ÚPVÚC ČBSRA není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování obsaženými v §18 a §19 stavebního zákona, neboť v rámci zadaného řešení vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, řeší využití území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů, koordinuje veřejné záměry změn v území a konkretizuje ochranu veřejných zájmů, chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně ochrany krajiny, v nezastavěném území umísťuje pouze stavby pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, stanovuje podmínky pro provedení změn v území, zejména pro umístění staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a vytváří podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území.

Soulad s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů

(11) Návrh změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA byl projednán v souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona a správního řádu. Obsah dokumentace je v souladu s přílohou č. 4 a 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb..

Soulad s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů

(12) Obsah této změny je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Tato změna je rovněž v souladu s celkovou koncepcí platného ÚPVÚC ČBSRA, s rozpracovanou dokumentací Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje a s Programem rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje na roky 2007 – 2013, zejména s požadavky prioritní osy 3. Dostupnost a infrastruktura a jejím strategickým cílem zlepšení stávajícího stavu a budovávání nové dopravní a technické infrastruktury a zlepšení podmínek dopravy a dopravní obslužnosti.

(13) Soulad s požadavky dotčených orgánů byl zajištěn projednáváním podle §37 odst. (2) stavebního zákona. Stanoviska dotčených orgánů, která byla doručena v zákonem stanovené lhůtě, byla vyhodnocena a dokumentace byla následně upravena. Návrh změny předkládaný k projednání podle §37 odst. (2) stavebního zákona obsahoval invariantní řešení koridorů silnic I/20 a I/34 na rozdíl od návrhu koridoru IV. TŽK, který obsahoval celkem 7 variant. Z těchto 7 variant byla na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj, vyhodnocení dle přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů vybrána výsledná varianta IV.TŽK – varianta C2. Požadavek MŽP vyplývající z bodu 10) jejich stanoviska na respektování zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na

životní prostředí (dále jen zákon č. 244/1992 Sb.), je naplněn prostřednictvím ustanovení §10i odst. (1) zákona 100/2001 Sb., který odkazuje proces posouzení vlivu koncepce, v případě že jde o územně plánovací dokumentaci, na proces pořizování této územně plánovací dokumentace definovaný ve stavebním zákoně, v případě změny ÚPVÚC se využijí ustanovení týkající se procesu pořízení Zásad územního rozvoje kraje, tj. zejména §37 odst. (4).

Vyhodnocení vlivů změny na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona

(14) Změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA podléhá posouzení podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Návrhová etapa[2] změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA je zpracována v době, kdy vstoupil v platnost nový stavební zákon (zákon č. 183/2006 Sb.) a navazující vyhlášky. Z tohoto důvodu je součástí návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v členění dle přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Jeho část Vyhodnocení vlivů změny na životní prostředí (SEA) je zpracována přiměřeně v rozsahu podle přílohy č. 3 části C bodu III a IV zákona č. 244/1992 Sb. a v členění dle přílohy ke stavebnímu zákonu. Podklady pro dokumentaci SEA jsou zpracovány samostatně.

a.1. Vztah územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni

(15) Relevantní cíle ochrany životního prostředí obsahují zejména tyto následující koncepční materiály Jihočeského kraje: Návrh Programu rozvoje Jihočeského kraje 2007 – 2013, Program ke zlepšení kvality ovzduší Jihočeského kraje, Plán odpadového hospodářství Jihočeského kraje a Územní energetická koncepce Jihočeského kraje.

- Dílčí závěr: Posuzované záměry přeložek silnic I/20, I/34 a koridoru IV. tranzitního železničního koridoru nejsou v rozporu s cíli ochrany životního prostředí, které jsou přijaty ve výše uvedených relevantních materiálech na vnitrostátní úrovni.

a.2. Stav životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaný vývoj, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace

(16) V komplexním hodnocení kvality životního prostředí podle [4] je zájmové území zařazeno do nejvyšší 1. třídy – prostředí vysoké úrovně. Toto komplexní hodnocení nebylo od zpracování atlasu aktualizováno. V území nedošlo v posledních letech k žádným výrazným zásahům, které by kvalitu životního prostředí podstatně ovlivnily. Posuzovaná ÚPD je nejrozsáhlejším plánovaným záměrem v území.

- Dílčí závěr: Pokud nebudou realizovány navrhované přeložky silnic I/20 a I/34, nedojde ke zlepšení kvality životního prostředí v sídlech Dasný, Češnovice, Lišov a Štěpánovice, naopak současný nepříznivý stav se bude dále zhoršovat. Pokud nebude realizován IV. železniční koridor, nedojde k významnějšímu rozložení dálkových přepravních vztahů mezi železniční a silniční dopravu. Stále bude převažovat silniční doprava, která má výrazněji negativní dopady na své okolí (zejména hluk a exhalace) než železniční doprava.

Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny

(17) **Klima** je výslednicí dlouhodobého působení radiačních poměrů, všeobecné cirkulace atmosféry, vlastností podkladu (nadmořská výška, tvar terénu, jeho sklon a orientace,

[2] Koncept změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA byl zpracován za platnosti předchozího stavebního zákona (zákon č.50/1976 Sb.), ve kterém ještě nebyl zakotven požadavek na zpracování Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Hodnocení SEA ke konceptu změny bylo zpracováno na základě stanoviska MŽP zn. 63/OSEA/04HP ze dne 10. 2. 2004, uplatněného k návrhu zadání změny č.2 ÚPVÚC ČBSRA.

schopnost pohlcovat a odrážet sluneční záření) a lidských zásahů. Klimatické klasifikace souhrnně vyjadřují klimatické poměry s přihlédnutím k vzájemným vazbám mezi jednotlivými meteorologickými prvky, případně k převládajícím typům atmosférické cirkulace. Klasifikací je velké množství a jejich konstrukce záleží na účelu použití. Nejvíce rozšířenou a všeobecně uznávanou klasifikací klimatu je klasifikace Köppenova. Podle této klasifikace patří řešené území do podtypu podnebí listnatých lesů mírného pásma. Základní klimatologické charakteristiky jsou následují

Průměrná teplota vzduchu [°C]	7,8
Průměrný úhrn srážek [mm]	620
Průměrný počet tropických dnů ^{o}C (t_{max} > 30 ^{o}C)	8,4
Průměrný počet letních dnů ^{o}C (t_{max} > 25 ^{o}C)	44,8
Průměrný počet dnů se srážkami > 1 mm	95,9

Větrná růžice [%]									
směr proudění	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	CALM
% zastoupení	6,8	4,5	10,2	11,7	8,8	10,5	16,8	14,4	16,3

- Dílčí závěr: Charakter záměru vylučuje jakýkoliv významnější vliv na klima.

(18) **<u>Ovzduší:</u>** Pro posouzení kvality ovzduší v dotčeném území lze využít seznamy oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. Podle zákona o ochraně ovzduší je zveřejňuje jedenkrát ročně Ministerstvo životního prostředí ve Věstníku Ministerstva životního prostředí. Poslední verze[2] tohoto seznamu uvádí pro území stavebního úřadu Magistrátu města České Budějovice tyto hodnoty:

Vymezení oblastí se zhoršenou kvalito ovzduší (v % území)

Stavební úřad	PM_{10} (d IL)
Magistrát města České Budějovice	1,2

Překročení hodnoty cílového imisního limitu (v % území)

Stavební úřad	B(a)P)
Magistrát města České Budějovice	2,4

Výpočet indexu kvality ovzduší je založen na výsledcích měření koncentrací znečišťujících látek v ovzduší. V jeho definici je zohledněn možný vliv na zdravotní stav obyvatelstva. Index byl navržen jako šestistupňový, přičemž hodnota indexu 1 představuje velmi dobrou kvalitu ovzduší a hodnota 6 velmi špatnou. Četnosti výskytu jednotlivých tříd kvality ovzduší na měřících stanicích AIM [%]:

	Index kvality ovzduší					
Lokalita	1	2	3	4	5	6
České Budějovice	3,7	39,2	43,7	10,0	3,4	0,0

- Dílčí závěr: Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány přeložky silnic I/20 a I/34, nedojde k významnějšímu ovlivnění celkové kvality ovzduší. Díky plynulejšímu pohybu vozidel a lepším rozptylovým

[2] „Sdělení č. 48 odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší – vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, na základě dat za rok 2005“, Věstník MŽP, ročník XVII, částka 3, březen 2007.

podmínkám v extravilánu může být celkově vliv na kvalitu ovzduší mírně pozitivní. Z lokálního pohledu dojde k výraznému zlepšení kvality ovzduší v sídlech a lokálnímu zhoršení v místech navrhovaných přeložek. Pokud bude realizován IV. železniční koridor, nedojde k významnějšímu negativnímu ovlivnění kvality ovzduší. Naopak, vybudovaný železniční koridor může převzít část přepravní zátěže ze silniční dopravy a tím by mohlo dojít k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší.

(19) **Povrchová voda:** Celé zájmové území patří do povodí Vltavy, resp. povodí Vltavy a Lužnice. Hlavní vodoteče, které zájmové území odvodňují jsou Dobrovodský potok, Kyselá voda, Luční potok, Dobřejovický potok, Libochovka a Ponědrážský potok. Mimo to existuje řada přítoků, ramen vodotečí a občasných vodotečí, které jednotlivé varianty tras koridoru České Budějovice - Ševětín překračují pomocí mostů a propustků. Jedná se vesměs o vodoteče s malým povodím. Téměř ve všech případech, pokud trasa koridoru překračuje tyto vodoteče, se jedná o toky v horním povodí, tedy s relativně nízkým průtokem. Většina drobných vodotečí je ve správě příslušných Zemědělských vodohospodářských správ, případně Lesů České republiky. Kvalita těchto vodotečí není pravidelně sledována.

- Dílčí závěr: Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány navržené přeložky silnic I/20, I/34 a IV. tranzitní železniční koridor, dojde ke křížení dopravních staveb a vodotečí, v případě spojky železničních tratí též ke křížení s vodní plochou. Problém lze technicky řešit bez závažnějších dopadů na povrchové vody. Vyhodnocení způsobu technického řešení a posouzení rizik z realizace staveb bude nutné provést v dokumentaci EIA, včetně doporučených technických opatření.

(20) **Podzemní voda:** Oběh a akumulace podzemní vody je vázána na pánevní sedimenty budějovické pánve, které jsou v trase plánovaných dopravních staveb tvořeny především klikovským souvrstvím šedých a pestrých převážně rudohnědých jílovců a prachovců, pískovců, místy až slepenců a přechodnými typy. Oběh podzemní vody je dále vázán na písčité (eventuelně slepencové) vrstvy pánevní výplně. Projektované trasy dopravních staveb jsou situovány ve vodohospodářsky významné struktuře budějovické pánve, která je v místě průzkumu kryta poměrně mocnými akumulacemi fluviálních sedimentů původní terasy Vltavy. V posuzované oblasti nejsou evidovány prameny, ale jsou zde vymezena některá ochranná pásma vodních zdrojů.

- Dílčí závěr: Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány přeložky silnic I/20, I/34 a IV. tranzitní železniční koridor, nebudou ohroženy významnější podzemní vodní zdroje. Vyhodnocení způsobu technického řešení a posouzení rizik z realizace staveb, v případě železnice též z hlediska vlivu tunelových úseků na hydrogeologické podmínky v území, bude nutné provést v dokumentaci EIA, včetně případných doporučených technických opatření.

(21) **Půda a geologie:** Z regionálně geologického hlediska je podloží řešeného území budováno krystalinickými horninami moldanubika, sedimentární výplní Budějovické pánve a kvartérními deluviofluviálními sedimenty. Ve směru od jihu k severu tvoří bezprostřední geologické podloží nejdříve fluviální uloženiny Vltavy a jejích pravostranných přítoků (cca 0 - 3,5 km trasy současné železnice), poté tvoří bezprostřední geologické podloží křídové sedimenty klikovského souvrství, kvartérní fluviální a nivní sedimenty a na severu pak metamorfity moldanubika překryté místy kvartérními deluviálními a deluviofluviálními sedimenty. Strukturu půdního fondu v posuzovaném území charakterizuje tabulka „Analýza struktury půdního fondu. Zemědělská půda (42,8 %) a les (40,6 %) se podílí na jeho výměře srovnatelným způsobem. Hledisko kvality zemědělské půdy v posuzovaném území lze charakterizovat pomocí průměrného podílu tříd ochrany, odvozených z BPEJ, zastoupených v jednotlivých katastrálních

územích[3]. V posuzovaném území spadá do první třídy ochrany (TO) jen 10,2 % zemědělské půdy (průměr v ČR 21,9 %), zato do druhé třídy ochrany 38,4 % (průměr v ČR 19,4 %). Celkem do 1. a 2. TO bylo v posuzovaném území zařazeno 48,6 % zemědělské půdy což mírně přesahuje průměrnou hodnotu za v ČR (41,3 %). V řešeném území se nachází výhradní ložisko stavebního kamene Ševětín se stanoveným dobývacím prostorem Ševětín č. 701114.

- Dílčí závěr: Les a ZPF tvoří téměř 85 % posuzovaného území. Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány přeložky silnic I/20, I/34 a IV. tranzitní železniční koridor, musí dojít, i s ohledem na liniový charakter záměrů, k záboru jak zemědělského půdního fondu, tak lesa. Jako dílčí kritéria pro posuzování jednotlivých variant IV. TŽK je nutné použít plošné nároky, kvalitu dotčené zemědělské půdy a vliv na organizaci půdního fondu. Pro vybrané trasy silničních přeložek byla tato kritéria použita již v etapě zpracování a projednání konceptu změny č. 2. Potenciální střet s výhradním ložiskem stavebního kamene a dobývacím prostorem Ševětín je vyřešen zúžením koridoru pro IV. TŽK tak, že nezasahuje do výhradního ložiska a dobývacího prostoru.

(22) **Ochrana přírody (flora, fauna, biologická rozmanitost):** Do řešeného území nezasahuje národní park. Do východní částí ČBSRA zasahuje CHKO Třeboňsko, jehož oblast je zároveň zařazena mezi síť biosférických rezervací UNESCO. Celkově lze CHKO Třeboňsko hodnotit jako mimořádné, i v evropském kontextu tak vnímané, území s vysokým přírodním a kulturně historickým potenciálem. Tato územní ochrana má jednak svoji konzervační funkci (ochrana ekosystémů) a jednak vědecko výzkumnou. Zonace biosférické rezervace je totožná s chráněnou krajinnou oblastí. Z Ústředního seznamu ochrany přírody jsou pro jednotlivá dotčená k.ú. řešením posuzované změny uvedena následující maloplošná chráněná území:

k.ú.	Kód	Název	Kategorie
Hluboká nad Vltavou	1386	Baba	Přírodní památka
	1802	Karvanice	Přírodní rezervace
Hrdějovice	1396	Orty	Přírodní památka
Hosín	1385	Libochovka	Přírodní rezervace
	1396	Orty	Přírodní památka
	1385	Libochovka	Přírodní rezervace
Dynín	1388	Hliníř	Přírodní památka
	1397	Lhota u Dynína	Přírodní památka
Bošilec	1291	Horusická blata	Přírodní rezervace
	375	Ruda	Národní přírodní rezervace

V následující tabulce jsou uvedeny lokality soustavy Natura 2000 nacházející se v řešeném území či v jeho těsném sousedství.

Lokalita Natury	Název	katastrální území
EVL	Hlubocké hráze	Bavorovice, Hluboká nad Vltavou, Zliv u Českých Budějovic
EVL	Hliník - Ponědrážka	Bošilec, Lhota u Dynína, Ponědraž, Ponědrážka
EVL a PO	Hlubocké obory	Dobřejovice u Hodina, Hluboká nad Vltavou, Poněšice, Purkarec, Vitín, Vlkov u Drahotěšic
EVL	Ruda	Bošilec, Horusice, Ponědrážka
EVL a PO	Třeboň	Branná, Domanín u Třeboně, Třeboň
EVL	Vrbenské rybníky	České Budějovice 2, České Vrbné, Haklovy dvory

[3] viz tabulka „Analýza kvality zemědělské půdy v řešeném území“

V řešeném území a jeho okolí se vyskytují tyto následující nadregionální biokoridory (čísla v závorkách znamenají kód ÚSES – NKOD) popsané osami Štěchovice – Hlubocká obora (MB, V, 60), Hlubocká obora – K118 (MB, K117), Hlubocká obora – Dívčí kámen (V, N, K118) a Řežabinec – K118 (V, N, K119), nadregionální biocentra Rašeliniště Ruda – Horusický rybník (32) a Hlubocká obora (26), regionální biokoridory Kozohlůdky – Rašeliniště Ruda, Horusický rybník (372), Němčice – Hlubocká obora (381), U zeleného kříže – K 117 (382), Vlčí jáma – Miletín (386), Vlčí jáma – Světlík (3038), Vrbenské rybníky – K118 (36), Řežabinec (37, v ÚTP směr propojení Hluboká - Světlík) a regionální biocentra Němčice (765), Mojský les (759), Vlčí jáma (758), Vrbenské rybníky (610), Hluboká (760), Mokřiny u Vomáčků (761) a Světlík (609).

V řešeném území se dále nacházejí tyto registrované VKP[4] Lípy u křížku, Chýňavský rybník s okolními porosty, Porosty v roklině Na Pazderně, Porosty u rybníčka na Dehuti, Porosty v bývalém hliníku za Dehutí, Porosty nad železniční stanicí Hluboká – Zámostí, Roklina Nad Těšínem, Roklina na Prostřední Babě, Porosty v bývalém hliníku nad Dehutí, Rokliny na Výhonech (v katastrálním území Hosín), Aleje severovýchodně od Opatovic, Silniční alej Hrdějovice - Hluboká nad Vltavou, Porosty kolem tůně – Opatovice, Stromořadí dubů podél silnice III. třídy k Opatovicům, Porosty "Hráze" a "Žabice" u Opatovic, Tůň "Čertík", Porosty "U staré řeky" u Hrdějovic, Park a malá vodní nádrž u kapličky na Těšíně v obci Hrdějovice, Porosty "V olší" u Opatovic (v katastrálním území Hrdějovice), Březová alej nad hájovnou Budka – Chotýčany, Listnatý remízek na Pahorku – Chotýčany, Duby na Stružinkách – Chotýčany, Dub na západním okraji Chotýčan, Roklina Strouhy – Chotýčany, Údolní prostory pod Záhumenicí – Chotýčany, Roklina pod Záhumenicí – Chotýčany, Remízek pod hřištěm – Chotýčany, Dubový remízek pod Záhumenicí – Chotýčany, Remízek na háj. Budka – Chotýčany (v katastrálním území Chotýčany)[5].

V řešeném území nebyl vyhlášen žádný přírodní park. Navrhované záměry se budou dotýkat zeleně rostoucí mimo les. Posouzení SEA – vliv koncepce koridorů nedovoluje v současném stupni upřesnění posoudit konkrétní zásahy a dopady (rozsah kácení, šíře záboru) do zeleně rostoucí mimo les. Potenciálně je ohrožena liniová zeleň podél vodotečí, komunikací (stromořadí) a rozptýlená krajinná zeleň (remízy, meze apod.).

- Dílčí závěr: Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány navržené přeložky silnic I/20, I/34 a IV. tranzitní železniční koridor, nebudou významněji ohroženy zvláště chráněná území přírody. Určitou míru ohrožení přírodní památky Orty může potenciálně znamenat vybraná varianta trasovaná v její blízkosti, třebaže podle odborných posudků je bezpečnou vzdáleností stavby železničního tunelu 150m od hranice přírodní památky. Z toho důvodu je koridor pro stavbu železnice vymezen v minimální vzdálenosti 160m od PP Orty. S ohledem na liniový charakter posuzovaného záměru lze očekávat potenciální střet s územním systémem ekologické stability a zelení rostoucí mimo les. Konkrétní křížení s biokoridory a nelesními porosty lze kompromisně vyřešit vhodnými technickými opatřeními. Ta bude nutné navrhnout v projektové dokumentaci příslušných staveb a posoudit v dokumentaci EIA. Z hlediska obecné ochrany přírody a krajiny bude docházet ke střetu s VKP a realizované

[4] Zákon o ochraně přírody a krajiny definuje v §3 odst. (b) významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotnou část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability. VKP jsou děleny na prvky ze zákona (lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy, které zákon přímo vyjmenovává) a prvky zaregistrované orgánem ochrany přírody.

[5] Zdroj: Jihočeský krajský úřad, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví.

stavby ovlivní stávající krajinný ráz. V případě variant IV. TŽK tyto skutečnosti představovaly dílčí kritéria pro porovnávání jednotlivých variant a výběr výsledné varianty.

- Závěr - vyhodnocení vlivu na přírodní zdroje: Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány navržené přeložky silnic I/20, I/34 a IV. tranzitní železniční koridor, nebudou významněji ohroženy přírodní zdroje. Vyhodnocení způsobu technického řešení a posouzení rizik z realizace staveb, v případě železnice též z hlediska vlivu tunelových úseků na hydrogeologické podmínky v území, bude nutné provést v dokumentaci EIA, včetně případných doporučených technických opatření. Vybranou variantou koridoru pro IV. TŽK nejsou ohroženy významnější vodní zdroje. Potenciální střet s výhradním ložiskem stavebního kamene a dobývacím prostorem Ševětín je vyřešen zúžením koridoru pro IV. TŽK tak, že nezasahuje do výhradního ložiska a dobývacího prostoru.

(23) **Kulturní dědictví:** Vesnická památkové rezervace Plástovice a vesnické památkové zóny Vitín a Opatovice. Tyto památkové rezervace a vesnické památkové zóny leží na hranicích řešeného území. VPR Plástovice se nachází v dostatečné vzdálenosti od koridoru silnice I/20, vybraná varianta IV.TŽK prochází v prostoru Vitína v tunelu a varianta A2, která procházela v blízkosti Opatovic, není dále sledována. V blízkosti řešeného území se dále nacházejí vesnické památkové zóny Bavorovice, Dynín a Bošilec a rybník Svět, jenž je součástí národní kulturní památky Rožmberská rybniční soustava. Koridory pro výstavbu silnic a železnice se těchto území nedotýkají. V území se nacházejí nemovité kulturní památky evidované v Seznamu kulturních památek: mohylové pohřebiště 5515 – Holubčí, mohylové pohřebiště 5480 – Bory I., mohylové pohřebiště 5481 – Bystřic. Les, mohylové pohřebiště 5520 – Bory II a mohylové pohřebiště 5483 – trať u Těšína. Další, v této ÚPD nespecifikované nemovité kulturní památky, se nacházejí v blízkosti vymezeného koridoru silnic I/20 a I/34.

- Dílčí závěr: Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány přeložky silnic I/20, I/34 a IV. tranzitní železniční koridor, nebude ohroženo kulturní dědictví zastoupené v řešeném území. Varianta A2 IV. TŽK, která se přibližuje na cca 200 metrů k zastavěnému území Opatovic, nebude realizována, neboť vybranou variantou je var. C2. S ohledem na liniový charakter posuzovaných záměrů může, s určitou mírou pravděpodobnosti, dojít k archeologickým nálezům. Pokud by taková situaci nastala, bude nutné dodržovat příslušné předpisy týkající se archeologického dědictví.

(24) **Krajina:** Podle mapy Typologie české krajiny je celé řešené území řazeno mezi sídelní krajinu vrcholně středověké kolonizace Hercynica (číslice 3 v kombinovaném kódu). Z hlediska typu využití se střídá lesozemědělská (M) krajina s lesní (L), na jihu území doplněné o rybniční (R) typ. Kromě údolí Vltavy je reliéf řazen mezi vrchoviny. Podle rozdělení republiky do polygonů dosud nefragmentovaných[6] částí krajiny dopravou (UAT) se záměr koridoru IV. TŽK nachází poblíž hranice (bariéry) vymezující od sebe polygony 62 a 65. Existující železnice a silnice vytvořily na základě celkové kvality území rozhraní mezi kategorií A – výborný (polygon) a kategorií C – dobrý. Jižní část záměru zasahuje do oblasti nevymezené, kde fragmentace území dopravou již dosáhla vysoké hodnoty.

- Dílčí závěr: Pokud bude uplatněna koncepce obsažená v posuzované územně plánovací dokumentaci a budou realizovány přeložky silnic I/20, I/34 a IV. tranzitní železniční koridor, nebude dotčena dosud nefragmentovaná část krajiny. Posuzované varianty jsou trasovány v již fragmentovaném segmentu krajiny. Posuzované záměry nezmění charakter vyhodnocené typologie české krajiny.

[6] Nefragmentovaná oblast dopravou (UAT) je autory Metodické příručky Hodnocení fragmentace krajiny dopravou (AOPK, Praha 2005) charakterizována: „část krajiny ohraničená silnicemi s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel/den nebo vícekolejnými železničními tratěmi o velikosti větší nebo rovné 100 km².“ (s.79).

Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a ptačí oblasti

(25) Koridory pro přeložky silnic I/20 a I/34 byly vybrány z několika variant již v etapě projednání konceptu této změny ÚPVÚC (včetně dohody s dotčenými orgány). V pokynu pořizovatele jsou uvedeny jejich invariantní trasy. Trasa IV. TŽK je ve 2. změně ÚPVÚC řešena variantně. Na základě projednání etapy konceptu jsou vypuštěny varianty, které byly ve výrazném střetu se složkami životního prostředí. Pokyny k dokončení návrhu a následné požadavky pořizovatele obsahují celkem 7 variant lokalizace trasy IV. TŽK v úseku Nemanice – Ševětín. Návrhová etapa měla za úkol najít kompromisní řešení, které bude minimalizovat negativní vlivy na hodnoty nadmístního významu v řešeném území a přitom bude vyhovovat z hlediska technických, investičních a provozních kritérií.

(26) Na území Chráněné krajinné oblasti Třeboňsko se okrajově dostává invariantní úsek trasy IV. TŽK v k.ú. Bošilce, na hranicích s okresem Tábor.
- Odůvodnění: trasa železnice se v tomto úseku navrhuje ke směrové rektifikaci tj. zvětšení oblouku na vyšší návrhovou rychlost. Tím dojde k posunutí osy tělesa o max. cca 40 m jihovýchodním směrem.
- Podmínky: dohodnutou podmínkou této úpravy je zajištění průchodu regionálního biokoridoru pod tělesem nové železnice a paralelní trasy dálnice D3. Parametry tohoto průchodu jsou závazně definovány změnou č. 1 ÚPVÚC Táborsko, na jehož území se biokoridor nachází.

(27) Na okraj území Přírodní rezervace Horusická blata se dostává invariantní úsek trasy IV. TŽK v k.ú. Bošilce, na hranicích s okresem Tábor.
- Odůvodnění: trasa železnice se v tomto úseku navrhuje ke směrové rektifikaci – zvětšení oblouku na vyšší návrhovou rychlost, čímž dojde k posunutí osy tělesa o max. cca 40 m jihovýchodním směrem.
- Podmínky: dohodnutou podmínkou této úpravy je zajištění průchodu regionálního biokoridoru pod tělesem nové železnice a paralelní trasy dálnice D3. Parametry tohoto průchodu jsou závazně definovány změnou č. 1 ÚPVÚC Táborsko, na jehož území se biokoridor nachází.

(28) Přírodní památka ORTY se nachází v posuzovaném koridoru pro varianty označené „C“. Jedná se o dvě varianty nového úseku trasy IV. TŽK.
- Odůvodnění: na stávající železničním úseku nelze rektifikací dosáhnout potřebných technických parametrů, na které je trasa IV. TŽK rekonstruována.
- Podmínky: jako podklad pro vypracování etapy návrhu bylo pořizovatelem zajištěno vypracování odborného posudku[7]. Ten se zabýval potenciálním vlivem realizace a provozu na železniční tratě na přírodní památku Orty. V závěru posudek doporučuje minimální vzdálenost trasy od Ort 150 metrů. Koridor pro výstavbu železniční tratě je z tohoto důvodu vymezen v minimální vzdálenosti 160m od hranice přírodní památky Orty.

(29) Archeologické lokality evidované v Seznamu kulturních památek se vyskytují v katastrálních územích, kterými prochází varianty trasy IV. TŽK. Jedná se o k.ú. Dobřejovice (Mohylové pohřebiště 5515 – Holubčí) a Hosín (Mohylové pohřebiště 5480 – Bory I., Mohylové pohřebiště 5481 – Bystřic. Les, Mohylové pohřebiště 5520 – Bory II a mohylové pohřebiště 5483 – trať u Těšína).
- Odůvodnění: návrhem variant tras IV. TŽK mohou být dotčeny některé z výše uvedených nemovitých kulturních památek.

[7] Viz přílohy, které jsou součástí Podkladů pro toto Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

- Podmínky: technické řešení vybrané varianty, která je v potenciálním střetu s nemovitou kulturní památkou, bude takové, aby nedošlo k poškození této nemovité kulturní památky. Ke střetu vybrané varianty C2 IV.TŽK by mohlo dojít v případě mohylového pohřebiště 5483 – trať u Těšína. Vzhledem ke skutečnosti, že trať IV.TŽK prochází v této lokalitě tunelem v dostatečné hloubce, je zásah do uvedené nemovité kulturní památky nepravděpodobný.

(30) Chráněná oblast přirozené akumulace vod Třeboňská pánev zasahuje v katastrálních územích Chotýčany a Vitín do zájmového území, ve kterém se ověřují varianty železničního koridoru.
- Odůvodnění: v zájmovém území je potřebné nalézt kompromis pro umístění trasy IV. TŽK, který bude přijatelný z celého spektra kritérií (investiční náklady, provozní náklady, technické parametry, vliv na složky životního prostředí apod.).
- Podmínky: dodržet platné hygienické a bezpečnostní podmínky pro výstavbu a provoz železničních staveb. To vytvoří předpoklad, že nedojde k narušení hodnot CHOPAV.

(31) Prvky nadregionálního a regionálního ÚSES jsou vymezeny v zájmovém území, kterým má projít trasy silnic I/20, I/34 a IV. TŽK. Dochází ke střetu s osou NRBK Hlubocká obora K 118 a jeho ochrannou zónou, regionálními biokoridory 37, 372, 382 a nadregionálním biocentrem č. 32 Rašeliniště Ruda – Horusický rybník.
- Odůvodnění: s ohledem na rozsah ploch, na kterých jsou vymezeny prvky ÚSES dochází k jejich střetu s přeložkami silnic I. třídy a upravovanou trasou železničního koridoru.
- Podmínky: prvky ÚSES nelze zrušit. Upravit jejich vymezení lze jen při zachování přírodovědných kritérií pro vymezování ÚSES jako jsou reprezentativnost, prostorové parametry, kontinuita apod. U biokoridorů musí být zajištěna prostupnost pro co největší počet migrujících organismů.

(32) Natura 2000: Příslušný orgán, tj. odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví KÚ JčK svým stanoviskem KUJCK/18888/OZZL/KZ ze dne 2.7.2004 a Správa CHKO Třeboňsko č.j. 0077/05/370 ze dne 10.1.2005 k návrhu zadání vyloučil významný vliv této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA na území Natura 2000.

Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant a řešení

(33) **Vlivy na klima:** Charakter záměru a trasování variant vylučuje jakýkoliv významnější vliv na klima.

(34) **Vlivy na ovzduší:**
- Pro záměry přeložek silnic I/20 a I/34 lze předpokládat dočasné zhoršení vlivů na ovzduší v době výstavby, a to jak v místě výstavby nových komunikací a destrukcí nepotřebných úseků stávajících komunikací, tak především v objízdných trasách. V současné době není znám dodavatel staveb ani způsob jejich provádění, tj. především umístění stavebních dvorů, dočasných skládek sypkých materiálů, etapizace a organizace výstavby. Vlivy v době výstavby podrobně vyhodnotí a příslušná opatření navrhne dokumentace EIA uvedených staveb. V době provozu upravených silnic lze považovat vlivy na ovzduší za mírně pozitivní, neboť celkově s vyšší plynulostí provozu a odstraněním dnešních kongescí lze očekávat snížení emisí. Respektive jejich případný nárůst, v závislosti na všeobecně platném trendu zvyšování automobilové dopravy,.bude mírnější. K výraznému zlepšení situace dojde v zastavěném území sídel, neboť přeložky odvedou podstatnou část dopravy mimo zástavbu.
- Pro záměr IV. TŽK byla vypracována dokumentace EIA (dle zák. č. 244/1992 Sb.), která posuzovala variantní (var. Z, A, B, C, D2, stav k 1/2006) řešení vedení železnice. V rámci posouzení byla zpracována rozptylová studie, jejíž závěry lze do určité míry zobecnit a využít pro posouzení ÚPD. V době výstavby IV. TŽK budou dočasnými bodovými zdroji znečištění ovzduší pouze recyklační linky k recyklaci štěrku, které budou umístěny na

vybraných plochách železničních pozemků. Dočasné skládky sypkých materiálů během výstavby a vlastní zemní práce během výstavby - skrývky, opravy a úpravy zářezů a násypů a především lokality výstavby nových tunelů lze považovat za hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší. Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky při zemních pracích a při návozu stavebního materiálu v etapě výstavby, respektive odvozu nadbytečného materiálu z odtěžeb, který nebude možné přepravovat po železnic. V době provozu lze vlivy na znečištění ovzduší v hodnoceném území považovat za minimální. Stávající železniční trať je plně elektrifikována, stejně tak bude elektrifikována i trať navrhovaná. Protože v současné době není rozhodnuto o konečném řešení vedení tranzitního koridoru, není znám zhotovitel stavby, použití stavební techniky ani volba přístupových komunikací, lze vyhodnocení vlivů stavební činnosti vyhodnotit objektivně až v další projektové přípravě záměru. Rozptylová studie podrobněji vyhodnotila vliv z provozu recyklační základny, která je uvažována v prostoru výhybny Nemanice. Z výsledků výpočtů je patrné že v bezprostředním okolí recyklační linky (mimo jakýkoliv kontakt se souvislou obytnou zástavbou) může dojít maximálně po dobu 1 dne v roce k překročení imisního limitu z hlediska 24 hodinového aritmetického průměru (maximální vypočtený příspěvek činí 82,64 $\mu g.m^{-3}$). Se vzdáleností od recyklační základny se příspěvky frakce PM_{10} k imisní zátěži výrazně snižují. Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru je dosažen nejvyšší příspěvek k imisní zátěži do 1,42 $\mu g.m^{-3}$. Tento příspěvek označit za nevýznamný. Vzhledem k navrženému umístění recyklační základny lze její vliv na imisní zátěž jako dočasného zdroje znečišťování ovzduší označit za málo významný.

(35) **Vlivy na vodu:**

- Odvodnění území: V nových úsecích uvažovaných silničních a železničních tras bude nutné provést přemostění vodotečí, u drobných nebo občasných vodotečí vybudovat propustky. Povrchová voda bude odváděna těmito díly a tím může dojít k mírnému zhoršení vodního režimu v některých plochách pod tělesy dopravních staveb. Ve všech variantách řešení IV. TŽK jsou uvažovány tunely. Technicky je tunely třeba řešit tak, aby nedošlo k vytvoření depresního kužele, kdy by tunel fungoval jako drenáž povrchových vod.
- Hydrogeologie: K ovlivnění hydrogeologických podmínek může docházet při rozsáhlejších zemních pracích. Při odtěžení mocnější polohy kvartérních sedimentů, při ražbě tunelů nebo drenážními úpravami může dojít k lokální změně proudění podzemní vody, nebo ke změně vydatnosti v přilehlých studních. Zhodnotit možnost ovlivnění hydrogeologických podmínek při výstavbě či provozu dopravních staveb umožní až detailní geologický a hydrogeologický průzkum prováděný před a při realizaci staveb.
- Jakost vody: Za hlavní riziko zhoršení jakosti podzemních i povrchových vod je možné při výstavbě nových silnic a železnice i při jejich provozu považovat případné havárie. Všechny varianty IV. TŽK jsou z těchto hledisek rovnocenné.

(36) **Vlivy na půdu a geologii:** realizací přeložek silnic I/20, I/34 a vybrané varianty IV. TŽK dojde k trvalému odnětí zemědělské půdy a pozemků určených k plnění funkcí lesa na úsecích, které nejsou tunelovány.

(37) **Zábory ZPF:**

- Oblast silnice I/20 - sumarizace plošných nároků na zemědělskou půdu a les v ha:

Podoblast	celkem ZPF v ha	z toho I. a II. TO	LES
Dasný - Češnovice	30,6	0,0	0,1
Pištín – Sedlec	1,4	0,0	0,0
Sedlec – Malovičky	7,2	0,0	0,0
celkem	**39,3**	**0,0**	**0,1**

- Oblast silnice I/34 - sumarizace plošných nároků na zemědělskou půdu a les v ha, kdy podíl I.a II. TO ze ZPF celkem činí 27,8%

Podoblast	celkem ZPF v ha	z toho I. a II. TO	LES
Lišov – Štěpánovice	18,7	9,8	1,9
Vranín – Třeboň	16,5	0,0	0,0
C e l k e m	**35,3**	**9,8**	**1,9**

- Orientační rozsah záboru zemědělské půdy[8] se u jednotlivých variant IV. TŽK pohybuje od cca 8 hektarů u varianty D2b až cca 13 hektarů u varianty D2d. Jednotlivé varianty jsou z hlediska ochrany ZPF charakterizovány v níže uvedeném přehledu.

Přehled plošných nároků na ZPF – **IV. TŽK** dle posuzovaných variant v (ha)								
	sledované kritérium	C	C2	D2a	D2b	D2c	D2d	A2
CELKEM	I. tř. ochrany	0,4	0,5	0,1	0,7	0,7	0,9	2,9
	II. tř. ochrany	0,7	3,9	1,5	1,9	4,9	4,5	2,6
	I. a II. tř. celkem	1,1	4,3	1,6	2,6	5,6	5,4	5,5
	ostatní tř.	8,5	7,0	10,6	5,1	6,7	7,8	5,5
	ZPF celkem	9,6	11,3	12,2	7,8	12,3	13,2	11,0

Analýza kvality dotčené ZPF ve variantách IV. TŽK - % podíl I. a II. TO z celkové výměry							
sledované kritérium	C	C2	D2a	D2b	D2c	D2d	A2
I. tř. ochrany	4,1 %	4,2 %	0,5 %	9,2 %	5,8 %	7,0 %	26,7 %
II. tř. ochrany	6,9 %	34,1 %	12,4 %	24,7 %	39,7 %	33,9 %	23,6 %
I. a II. tř. celkem	11,0 %	38,3 %	12,9 %	33,9 %	45,5 %	41,0 %	50,3 %

V posuzovaném území se podílí I. a II. TO cca 48 % z plochy ZPF. Varianta A2 se z více než 50 % dotýká nadprůměrně kvalitních půd a z hlediska kritéria – kvalita ZPF nejméně příznivá. Na pomyslném druhém pólu je varianta C, která se jen z cca 11 % dotýká I. a II. TO. Z uvedeného přehledu je patrné, že z hlediska kritérií ochrany ZPF existují rozdíly mezi jednotlivými variantami. Absolutní rozsah potenciálního záboru ani dotčená kvalita ZPF nepatří mezi limitující kritéria pro rozhodování o výběru nejvhodnější varianty.

Rekapitulace plošných nároků na les při trasování variant **IV. TŽK** v (ha)							
Katastrální území	plocha záborů PUPFL při š=20m, rozšíření stávající tratě š=10m						
	C	C2	D2a	D2b	D2c	D2d	A2
Hrdějovice	0,8		0,0			0,3	
Hosín	2,9	0,2	3,4		0,1	0,2	
Dobřejovice u Hosína	1,3	0,2	1,3		0,2	0,6	0,6
Chotýčany	0,2		0,2		0,0	0,0	0,0
Vitín	0,1		0,1		0,0	0,0	0,1
Kolný	0,0	0,8	0,0	0,8	0,8	0,8	0,8
CELKEM	5,2	1,1	4,9	0,8	1,1	1,9	1,5

Z hlediska plošných nároků na les mají největší rozsah varianta C (5,2ha) a varianta D2a (4,9 ha). U zbývajících variant se nárokovaná plocha pohybuje cca mezi jedním a dvěma hektary. Obdobně jako u ZPF existují rozdíly mezi variantami z hlediska dotčeného rozsahu lesa. Rozdílný podíl tunelovaných úseků se promítá do potenciálního záboru lesa. Absolutní

[8] Orientační charakter údajů se odvíjí od měřítka posuzované územně plánovací dokumentace.

rozsah potenciálního záboru lesa sice nepatří mezi limitující kritéria pro rozhodování o výběru nejvhodnější varianty, ale lze konstatovat, že z hlediska tohoto kritéria lze jednoznačně preferovat všechny „nízké“ varianty, tj. C2, D2b, D2c, D2d a A2 oproti variantám „vysokým“, tj. C a D2a.

(38) **Ochrana přírody - vliv na zvláště chráněná území**:

- PP Orty. Obecně k významnějšímu střetu při realizaci změny č. 2 by mohlo dojít v souvislosti s PP Orty, v jejíž bezprostřední blízkosti je navržena trasa C, C2 IV.TŽK. Ražením tunelu trati, hlukem a vibrací by mohla být ohrožena stabilita díla, případně by mohlo být ohroženo zimoviště netopýrů. Zpracovatelé Změny č. 2 uvádějí, že pokud budou trasy vedené v blízkosti přírodní památky Orty nadále sledovány, musí být veškeré vlivy (hluk, vibrace) podrobněji vyhodnoceny a vedení trasy tak závazně upřesněno s ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny. Konkrétní závěry pro PP Orty Ze závěrů posudku [6] k záměru vybudování železničního tunelu u PP Orty (Jihočeský krajský úřad, Odboru životního prostředí, lesnictví a zemědělství), vyplynulo že: „PP Orty je významnou lokalitou z hlediska historického, technického, geologického i zoologického, kterou je nutno zachovat. Proto je z našeho hlediska varianta C nepřijatelná a doporučujeme variantu D.“ (s.3). Ze zoologického posudku [8] (Mgr. R. K. Lučan) vyplynulo, že: „Důlní dílo Hosín – Orty je nejvýznamnějším zimovištěm netopýrů na Českobudějovicku a díky svým specifikům, mezi něž lze počítat zejména neobvyklé druhové složení, ale především vysoké zastoupení netopýra velkoduchého, dosahuje významu středoevropského. Zánik této lokality by proto, především v souvislosti s nedostatkem obdobných míst v širokém okolí, znamenal naprosto nenahraditelnou ztrátu nejen ve vztahu k zimování, ale zejména výrazný zásah do celkové sociální organizace a prostorového rozvržení aktivit spojených se sociálním učením místních netopýřích populací.“ (str. 8). Z odborné studie P. Rajlicha vychází doporučená vzdálenost od Ort 150 m. Tato vzdálenost by podle zpracovatelů SEA by měla být považována za dolní hranici. V případě výběru této varianty, by projektové řešení mělo prověřit reálné možnosti dosáhnout většího odstupu od PP Orty a tím ještě více snížit míru potenciálního rizika jejího znehodnocení.
- PR Horusická blata: Trasa záměru IV. TŽK (invariantní úsek u Bošilce) se na severním okraji dotýká PR Horusická blata. Podle zpracovatelů Změny č.2 se zde navrhuje zvětšení oblouku železnice na vyšší návrhovou rychlost. Tím dojde k posunutí osy tělesa jihovýchodním směrem o max. cca 40m. Podmínkou úpravy je vytvoření podmínek pro průchod regionálního biokoridoru pod tělesem nové železnice a paralelní trasy dálnice D3. V předložené koncepci se uvádí, že parametry průchodu jsou závazně definovány změnou č.1 ÚPVÚC Táborsko. PR Horusická blata jsou zároveň součástí NRBC – Rašeliniště Ruda – Horusický rybník.

(39) **Ochrana přírody - vliv na obecnou ochranu přírody a krajiny**. Vliv na sledované zájmy ochrany přírody a krajiny je uváděn v tabulkách s příslušným slovním komentářem. Každé vyhodnocení má dvě části, popisnou a hodnotící tabulku. Vzhledem k rozsahu tabulek a k přehlednosti textu jsou celá vyhodnocení vložena do přílohy „Tabulková část“. V jednotlivých dílčích kapitolách následujícího textu jsou uváděny rámcové závěry. Použitá stupnice hodnocení je následující: 1 jako nejlepší varianta (neznamená, že je bez zásahová) až 7 jako nejhorší varianta s největším zásahem.

- VKP: Popis křížení tras přeložek silnic I/20 a I/34 s VKP není v tomto vyhodnocení obsažen, neboť vzhledem k vyhodnocení a výběru definitivních tras již v rámci projednání konceptu této změny ÚP VÚC, včetně dosažené dohody s dotčenými orgány, již není v této fázi dokumentace podstatný. Technické řešení zásahu silničních staveb do VKP s minimalizací rušivých vlivů bude předmětem navazujících dokumentací. Popis křížení s VKP voda, niva v trase koridoru IV. TŽK a vyhodnocení je v tabulce 1 a 2 – vloženo do přílohy Tabulková část. Ze základního vyhodnocení zásahu do VKP voda, niva, les vyplývá následující pořadí:

VKP voda, niva						
C vysoká	C2 nízká	D2a vysoká	D2b nízká	D2c nízká	D2d nízká	A2 nízká
2. – 3.	1.	6. – 7.	2. – 3.	4.	6. – 7.	5.

VKP les						
C vysoká	C2 nízká	D2a vysoká	D2b nízká	D2c nízká	D2d nízká	A2 nízká
5. – 7.	2. – 3.	5. – 7.	1.	2. – 3.	5. – 7.	4.

- Vliv na ÚSES, resp. přehled křížení všech navrhovaných silničních a železničních staveb s prvky N+R ÚSES obsahuje následující tabulka, kde „x“ znamená křížení koridoru pro danou stavbu s prvkem nadregionálního nebo regionálního ÚSES[9]. Ze základního vyhodnocení střetu s prvky N+R ÚSES vyplývá následující pořadí v další tabulce.

Prvek NR a R ÚSES v řešeném území			**I/20**	**I/34**	**TŽK – varianty**						
NKOD	**funkce**	**název**			**C**	**C2**	**D2a**	**D2b**	**D2c**	**D2d**	**A2**
26	NRBC	Hlubocká obora									
K117	NRBK	Hlubocká obora – K118		x	x		x				
K118	NRBK	Hlubocká obora – Dívčí Kámen									
610	RBC	Vrbenské rybníky									
609	RBC	Světlík									
36	RBK	Vrbenské rybníky – K118									
372	RBK	Kozohlůdky – rašeliniště Ruda, Horusický rybník			x	x	x	x	x	x	x
382	RBK	U Zeleného kříže – K 117			x		x				
37	RBK	Řežabinec			x	x	x	x	x	x	x
3038	RBK	Vlčí jáma – Světlík									

N+R ÚSES						
C vysoká	C2 nízká	D2a vysoká	D2b nízká	D2c nízká	D2d nízká	A2 nízká
6. – 7.	1. – 4.	6. – 7.	1. – 4.	1. – 4.	1. – 4.	5.

(40) **Vlivy na obyvatelstvo a hmotné statky**.

- V etapě výstavby přeložek silnic I/20 a I/34 se negativní vlivy na obyvatelstvo budou projevovat zejména v místech dočasných objízdných tras, kde lze očekávat výskyt dopravních kongescí spojených s časovými ztrátami, rušivé vlivy hluku, exhalací, snížení bezpečnosti provozu zejména pro pěší a cyklisty. Úkolem navazujících dokumentací včetně POV staveb bude tyto negativní vlivy minimalizovat. Etapa provozu bude naopak znamenat výrazné zlepšení situace nejen oproti etapě výstavby, ale též a zejména oproti současnému stavu.
- V období výstavby IV. TŽK se negativní vlivy mohou potenciálně projevit zejména znečištěním ovzduší. V rámci etapy výstavby lze očekávat bodové, liniové i plošné zdroje znečištění ovzduší. Vyhodnocení etapy výstavby z hlediska vlivů na ovzduší bude možná až

[9] Popis křížení s prvky N+R ÚSES v trase koridoru IV. TŽK a vyhodnocení zásahu v tabulce 6 a 7 – vloženo do přílohy Tabulková část.

po výběru konečného vedení trasy IV. Koridoru a po výběru zhotovitele stavby, kdy bude známo POV stavby. Při stávajících znalostech o předkládaném záměru lze vyhodnotit dopady provozu recyklační základny na kvalitu ovzduší. Z výsledků výpočtů v rozptylové studii, vyplývá, že ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě není provoz recyklační základny v navrhované lokalitě problematický. Pro záměr IV. TŽK byla vypracována dokumentace EIA (dle zák. č. 244/1992 Sb.), která posuzovala variantní (var. Z, A, B, C, D2, stav k 1/2006) řešení vedení železnice. V rámci posouzení byla zpracována akustická studie, jejíž závěry lze do určité míry zobecnit a využít pro posouzení ÚPD. Zdrojem hluku ve vztahu k obyvatelstvu nejbližší obytné zástavby bude etapa výstavby. Bez znalosti zhotovitele stavby a jeho POV je etapu výstavby vyhodnotit z hlediska konkrétní akustické zátěže obtížné. Pro etapu provozu hodnotí akustická studie vliv hluku z hlediska velikosti a významnosti za akceptovatelný při realizaci navržených protihlukových opatření. Všechny posuzované varianty lze z hlediska nepříznivých účinků hluku považovat za srovnatelné. Varianty C (posuzovaná v akustické studii) a C2 (neposuzovaná) vedou v místech přiblížení k obytné zástavbě v totožné trase, avšak s rozdílnou niveletou. Varianta D2a se na povrchových úsecích přibližují obytné zástavbě v trase stávající „plzeňské“ železnice v jižní části území u Nemanic.

(41) **Vlivy na kulturní dědictví**. Památkové rezervace a vesnické památkové zóny leží na hranicích řešeného území. V blízkosti řešeného území se nachází vesnické památkové zóny Bavorovice, Dynín a Bošilec, vesnická památková rezervace Plástovice a rybník Svět, jenž je součástí národní kulturní památky Rožmberská rybniční soustava. Koridory pro výstavbu silnic a železnice se těchto území nedotýkají. K ohrožení prostředí kulturního dědictví dochází v případě vedení trasy IV. TŽK ve variantě A2 v blízkosti vesnické památkové zóny Opatovice. Jednotlivými koridory mohou být ovlivněny kulturní hodnoty území: zámek Hluboká, kostel v Hosíně, mohylová pohřebiště Holubčí (Dobřejovice), Bory I. (Hosín), Bory II (Hosín), Bystřický les (Hosín) a vesnické památkové zóny Vitín a Opatovice. V trase koridorů se nacházejí také drobné kulturní prvky (kříže, kapličky, boží muka…). Tyto prvky přemisťovat jen v nejnutnějším případě neboť jejich vypovídající hodnota (kulturně historická) spočívá mj. právě v topickém sepětí památky s konkrétním místem. Podmínkou pro případné přemístění je předchozí souhlas Ministerstva kultury.

(42) **Vlivy na krajinu:**

- Posouzení vlivu přeložek silnic I/20 a I/34 na krajinu není v tomto vyhodnocení obsaženo, neboť vzhledem k vyhodnocení a výběru definitivních tras již v rámci projednání konceptu této změny ÚPVÚC, včetně dosažené dohody s dotčenými orgány, již není v této fázi dokumentace podstatné. Vliv na krajinu byl jedním z kritérií výběru navrženého řešení koridorů pro silniční stavby.
- Popis vlivu variant koridoru IV. TŽK na krajinu (pohledová exponovanost) a jeho rámcové vyhodnocení v tabulce 8 a 9– vloženo do přílohy Tabulková část. Použitá stupnice hodnocení je opět od 1 - nejlepší varianta (neznamená, že je bezzásahová) po 7 - nejhorší varianta. Základní vyhodnocení zásahu do krajiny (rámcový vliv na krajinný ráz – vizuální charakteristika) je dle následující tabulky:

KRAJINA						
C vysoká	C2 nízká	D2a vysoká	D2b nízká	D2c nízká	D2d nízká	A2 nízká
2.- 3.	2. – 3.	5.	1.	4.	6. – 7.	6. – 7.

Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant a jejich zhodnocení a popis použitých metod hodnocení

(43) V případě koridorů pro silnice I/20 a I/34 byla již v rámci zpracování a projednání konceptu této změny ÚPVÚC vybrána výsledná varianta (včetně dosažení dohody s dotčenými orgány), která je obsažena v návrhu změny. Nelze již tedy v dané etapě provádět porovnávání variant.

(44) Celkové porovnání variant IV. TŽK z hlediska kritérií půdního fondu bylo provedeno na základě potencionálního záboru ZPF a lesa. Jejich pořadí dle dotčeného rozsahu,v sestupném smyslu, (1- nejmenší rozsah; 7- největší rozsah) představuje dílčí váhu. Součet dílčích vah byl podkladem pro celkové pořadí. Kvalita ZPF byla použita jako upřesňující kritérium. Celkové porovnání variant IV. TŽK z hlediska kritérií ochrana přírody a krajiny vychází z dílčích hodnocení, která jsou slovně odůvodněná či komentovaná v příslušných tabulkových přehledech, které jsou přílohou této dokumentace. V nich jsou podrobně popsány i použité metody hodnocení.

(45) Celkové zhodnocení variant IV. TŽK z hledisek ochrany půdního fondu a ochrany přírody a krajiny:

Zhodnocení variant IV. TŽK z hlediska ochrany ZPF podle podpůrných kritérií

Sledované jevy	C vysoká	C2 nízká	D2a vysoká	D2b nízká	D2c nízká	D2d nízká	A2 nízká
Dotčený rozsah zemědělské půdy	2.	4.	5.	1.	6.	7.	3.
Rozsah I. a II. TO	1.	4.	2.	3.	7.	5.	6.
Celkové pořadí (ZPF)	1.	4.	3.	2.	7.	6.	5.

Zhodnocení variant IV. TŽK ze všech posuzovaných hledisek

Sledované jevy	C vysoká	C2 nízká	D2a vysoká	D2b nízká	D2c nízká	D2d nízká	A2 nízká
Zábor ZPF	1.	4.	3.	2.	7.	6.	5.
Zábor lesa	7.	2. – 3.	6.	1.	2. – 3.	5.	4.
MCHÚ	PP Orty 7.	PP Orty 6.	1. – 5.	1. – 5.	1. – 5.	1. – 5.	1. – 5.
zásah do VKP voda, niva	2. – 3.	1.	6. – 7.	2. – 3.	4.	6. – 7.	5.
zásah do VKP les	5. – 7.	2. – 3.	5. – 7.	1.	2. – 3.	5. – 7.	4.
Střety s prvky N+R ÚSES	6. – 7.	1. – 4.	6. – 7.	1. – 4.	1. – 4.	1. – 4.	5.
Zásah do krajiny	2. – 3.	2. – 3.	5.	1.	4.	6. – 7.	6. – 7.
(celkový počet záporných bodů podle pořadí)	(32,5)	(21)	(36)	(13)	(25,5)	(35,5)	(32,5)
Celkové pořadí[10]	**4. – 5.**	**2.**	**7.**	**1.**	**3.**	**6.**	**4. – 5.**

- Zhodnocení: Z hlediska **ochrany půdního fondu** je uvedeno dílčí pořadí jednotlivých posuzovaných variant. S ohledem na relativně nízké absolutní hodnoty plošných nároků (ve srovnání s jinými dopravními záměry) a poměrně srovnatelné hodnoty u jednotlivých

[10] Kdy navíc v případě varianty „C vysoká“ a „C2 nízká“ existuje možnost ohrožení PP Orty.

variant lze chápat ochranu půdního fondu jako dílčí, doplňující kritérium. Výraznější rozdíly jsou v **záborech lesa**, kde je možné preferovat všechny „nízké“ varianty oproti „vysokým“. Celkově lze tedy mírně preferovat „nízké“ varianty, z nich pak nejvíce D2b a C2. Var. D2a, D2d, A2 lze považovat z hlediska vlivu na **ochranu přírody a krajiny** za téměř srovnatelné. Problematičnost variant je spojena především se zásahem do přírodní a estetické hodnoty území rovinatého prostoru nivy Vltavy. Mezi středně vhodné varianty patří trasy C a D2c. V případě var. C je možným problémem vedení kolem Ort a narušení dlouhého lesního úseku severně nad Hosínem. V porovnání všech variant nejlépe vycházejí koridory C2 a D2b. Dalo se předpokládat, že z pohledu ochrany přírody bude vedení trasy v tunelu nejméně problematické, avšak z hlediska ekonomické náročnosti pravděpodobně nejméně výhodné. Varianta C2 se snaží eliminovat vliv na zájmy ochrany přírody a přímo po povrchu neprochází delšími otevřenými úseky krajiny. V případě tunelové varianty (D2b) by měl být dále zohledněn vliv na vodní režim území a také kulturně společenský a naučně poznávací aspekt (význam) železnice. Výhodou jízdy po povrchu je možnost si krajinou prohlédnout a na delší trase i porovnat změny typů (podob) krajiny na trase. Cestující vnímá soulady a nesoulady krajinné scény, vstřebává a posuzuje, což mu jízda v dlouhém tunelu neumožní. V případě vysokorychlostních vlaků lze možná tento aspekt zpochybnit, trať však má být využita i pro regionální dopravu, která nemá takovou provozní rychlost.

- Celkové zhodnocení (celkové pořadí v závěru tabulky) je provedeno pomocí prostého součtu pořadí jednotlivých variant v jednotlivých kritériích, bez zhodnocení váhy kritérií. Je proto pouze pomocným ukazatelem, který nevystihuje proporce důležitosti jednotlivých kritérií. Stejně tak míra zásahu jednotlivých variant v určitém kritériu není v proporci s prostým pořadím variant. Toto pomocné celkové pořadí však vystihuje, že vybraná varianta C2 s 2. celkovým místem patří mezi nejšetrnější varianty a rovněž posouzení z jednotlivých kritérií svědčí nejen o její přijatelnosti ale o celkově nízkých negativních vlivech.

Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

(46) Na severním okraji řešeného úseku Vitín – Bošilec záměr kolmo kříží RBK Kozohlůdky, Rašeliniště – Ruda, Horusický rybník. Podle zpracovatelů Změny č. 2 (návrh, s. 14, 9/2007) je dohodnutou podmínkou úpravy[11] vytvoření podmínek pro průchod RBK pod tělesem nové železnice a paralelní trasy dálnice D3. Parametry průchodu jsou závazně definovány změnou č. 1 ÚPVÚC Táborsko. Severní konec navrhovaného koridoru okrajově zasahuje do NRBC – Rašeliniště Ruda – Horusický rybník.

- Doporučení: dodržení dohodnutých podmínek

(47) Jižně pod Vitínem kolmo kříží společná trasa D2a, C RBK 382 U zeleného kříže – K117 (úsek podél Libochovky). Do místa křížení přichází od jihu trasa v tunelu, vystupuje z portálu a směrem na Vitín je vedena v zářezu (cca 5 m). Var. D2b a C2 je při křížení RBK vedena tunelem. Var. D2b a C2 je při křížení RBK vedena tunelem.

- Doporučení: prověřit možnost umístit portál mimo les – zkrátit nebo prodloužit tunelový úsek, detailněji (a konkrétně) řešit křížení v následném stupni řízení (příp. v EIA).

(48) V místech Dobřejovice- Chotýčany kříží společně vedené trasy D2a a C NRBK Hlubocká obora – K118. Toto křížení není kolmé, ale šikmé a tím přerušuje větší část biokoridoru. Úsek zahrnuje zářez, portály a tunel. Spojitost biokoridoru by tedy měla být částečně zachována nad tunelem. Při ražbě tunelu a výstavbě portálů se dají předpokládat větší zemní práce, zábory

[11] Jedná se o zvětšení oblouku na vyšší návrhovou rychlost, čímž dojde k posunutí osy tělesa o max. 40m jihovýchodním směrem – do PR Horusická blata (tzn. též do NRBC Rašeliniště Ruda – Horusický rybník.

půdy, zvýšený hluk a prašnost – je nutné zajisti max. ochranu okolí i při pracích. Trasa D2b je v místech křížení s NRBK vedena tunelem. Trasa C2 kříží NRBK kolmo v místech nazvaných Suchopární. Železnice je v místech portálem svedena pod zem (cca 10 m pod povrch). Z hlediska zachování spojitosti biokoridoru je třeba dbát na umístění portálu mimo osu NRBK.

- Doporučení: Zachovat souvislý spojitý úsek dostatečné šíře (např. nad tunelem) pro migraci živočichů. V případě var. C. D2a prověřit možnost kolmějšího křížení biokoridoru, příp. zajistit souvislejší přechod přes trať (např. přes tunel či podchod, nadchod). Křížení upravit v dalším, podrobnějším stupni řízení

(49) Navrhované trasy koridorů kříží RBK Řežabinec (dle UTP Hluboká – Světlík). Osu tvoří vodoteč Kyselá voda (Čertík). Do těchto míst zasahuje také ochranná zóna NRBK Hlubocká obora – Dívčí kámen. Opatření viz ochranné zóny – maximální snaha o zachování společenstev s vyšším stupněm ekologické stability a liniových prvků podporující koridorový efekt Trasa A2 kříží RBK Řežabinec a navíc je dále vedena cca 400 m podél biokoridoru. Šikmé vedení narušuje příliš dlouhý úsek regionálního prvku ÚSES.

- Doporučení: Umožnit průchod vodoteče[12] (biokoridoru) pod navrženými trasami. Konkrétní opatření určit v následném stupni dokumentace. V případě výběru var. A2 prověřit možnost kolmějšího křížení biokoridoru.

(50) Obecná doporučení zmírnění dopadů na krajinu[13]

- Estakáda a násep – preferovat technické řešení náspu a estakády ve var. D2a podle projektu SUDOP (Modernizace trati Nemanice – Ševětín řešení varianty D2, 01/2006)[14], kdy je estakáda navržena z prostých betonových nosníků, 34 polí o rozpětí mezi poli 44m a rozpětí konstrukce 12m, duté železobetonové pilíře, před plným náspem. Součástí tratě budou trakční stožáry (výška cca 12 m) a protihlukové stěny (transparentní) – technické prvky, které mohou výrazně ovlivnit začlenění záměru do krajiny, a je tedy nutno je navrhovat tak, aby jejich zásah byl co možná nejmenší, tj. štíhlé a subtilní konstrukce trakčních stožárů a průhledné, transparentní protihlukové stěny s potiskem na ochranu ptactva před snahou o průlet.
- Prostor nivy - z pohledu zasazení záměru do krajiny (a v tomto případě otevřené) je přijatelnější v případě obdobných výšek vedení trasy po estakádě než po náspu, který neumožňuje průhled - optické propojení s okolím a působí svou hmotou pohledovou bariéru. Mostní konstrukce by měla být maximálně „vzdušná a jednoduchá“, proporčně vyvážená a natolik architektonicky a technicky kvalitní, že by „vyvážila“ příp. negativní zásahy v nivě. Elegantní technická stavba se může stát zajímavým „konkurentem“ zámku Hluboká i zpestřujícím doplňkem sídelní aglomerace. V opačném případě, bude-li se jednat o stavbu „průměrnou“, bez nápadu a elegance, bude její začlenění do krajiny i mezi společnost výrazně náročnější. Částečně lze vyvolané optické nesoulady s místem i okolím eliminovat výsadbou vertikálně a horizontálně strukturované zeleně, která však musí být koncepčně řešena v rámci celého dotčeného prostotu tak, aby záměrnými krajinářsko sadovnickými zásahy došlo k co největšímu možnému zakomponování železnice do krajiny. Var. D2b vedená nivou po náspu bude i přes malou výšku (max. 2 m nad terénem + trakční stožáry, protihlukové stěny) tvořit hmotovou bariéru. Proto je třeba vytvořit návrh ozelenění náspu a výsadeb zeleně v okolí tak, aby účinně propojil a případně skryl technickou „překážku“ v přehledné rovině. Podmínkou realizace variant navrhovaných v otevřeném úseku nivy by mělo být ponechání existující liniové zeleně v území (především západní dubová hradba).

[12] Ministerstvo dopravy a ředitelství silnic a dálnic vydalo v roce 2006 technické podmínky pro Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy (vydalo MD ČR, Liberec 2006).

[13] Tato doporučení vycházejí z analýzy předpokládaného ovlivnění krajiny technickými prvky.

[14] Kdy tyto údaje je nutné brát jako orientační vzhledem ke stáří dokumentu a postupnému vývoji s upřesňováním záměru.

Případná nezbytnost kácení musí být řádně zdůvodněna a kompenzována adekvátní náhradní výsadbou realizovanou podle již předem rozmyšleného sadovnicko-krajinářského plánu.

- Mosty, mostky, propustky, mimoúrovňová křížení - přes vodní toky jsou variantní tratě vedeny většími či menšími mosty. Technické řešení a počet mostů není v návrhu změny č. 2 upřesněn. Hodnocení se tedy musí omezit na tyto obecné závěry: snažit se návrh technických parametrů a architektonického pojetí mostu přizpůsobit také podmínkám místa, tak aby došlo k souladu technických požadavků s krajinnými hodnotami. V potenciálně problematických úseků nechat posoudit na základě konkrétních informací vliv záměru na krajinný ráz. Snažit se volbu materiálu a řešení úpravy okolí přizpůsobit podmínkám místa.
- Portály - zásahem do krajiny (též krajinného rázu) budou portály. Míra zásahu se bude odvíjet od umístění a vlastního „vzhledu" vstupu do tunelu. Při definitivním rozhodnutí o poloze portálu by měly být brány v úvahu mj. následují skutečnosti: pohledová exponovanost portálu (např. ve stráni, v otevřené krajině…), velikost odkryté plochy a její následné ozelenění, bonita zabrané půdy, zásah do lesních porostů, míra odlesnění, ohrožení lesa z důvodu otevření porostního pláště vůči převládajícím větrům a vlastní technické a architektonické řešení vstupu (rozdíl bude např. v případě betonového či kamenného obkladu, hladkého či profilovaného povrchu, ve tvaru portálu apod.). Práce na ražbě tunelu si nepochybně vyžádají zásahy do terénu větší než bude následně potřebovat údržba tunelu. V následném stupni řízení by měly být uvedeny podmínky pro realizaci „rekultivačních" prací a vyřešen vzhled portálu i z hlediska zeleně, která by se měla také odvíjet od vlastností terénu a pohledové exponovanosti vstupu. Některé z portálů jsou umístěny v místech křížení s prvky ÚSES – biokoridory. Návrh úprav by tedy měl zohlednit i zachování migrační prostupnosti územím. Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí [10] navrhuje značné množství opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných vlivů na životní prostředí. Téměř všechna opatření lze aplikovat i na nově posuzované varianty.

Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení

(51) Rozlišení posuzovaných variant představuje přílišný detail pro zohlednění vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí. Lze konstatovat, že posuzovaná změna koncepce splňuje vnitrostátní cíle ochrany životního prostředí.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí

(52) S ohledem na obsah posuzované změny územně plánovací dokumentace, tj. návrh tras dopravní infrastruktury, nelze navrhovat následné ukazatele pro sledování vlivu schválené změny ÚPD na životní prostředí.

Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

(53) Posuzováním vlivů koncepce a záměrů na životní prostředí v řešeném území se zabývala několik obdobně zaměřených materiálů vyhotovených v letech 2005 až 2007. Z tohoto důvodu bylo s pořizovatelem změny č. 2 dohodnuto, že v etapě návrhu není nutné opět podrobně charakterizovat jednotlivé složky životního prostředí v zájmovém území a znovu posuzovat záměry, o kterých je rozhodnuto tím, že v souborném stanovisku je uvedena jejich invariantní lokalizace (jde o koridory silnic I/20 v úseku České Budějovice – Malovičky a I/34 v úseku České Budějovice – Třeboň). Posouzení vlivu na životní prostředí se tedy soustředilo zejména na cíl změny č. 2, o kterém souborné stanovisko jednoznačně nerozhodlo.

(54) Lze konstatovat, že v případě koridorů pro silnice I/20 a I/34 byla již v rámci zpracování a projednání konceptu této změny ÚP VÚC vybrána výsledná varianta (včetně dosažení dohody s dotčenými orgány), která je obsažena v návrhu změny, a jejíž přijatelný dopad na životní

prostředí ověřila jak dokumentace SEA zpracovaná ke konceptu změny tak vydané stanovisko MŽP k návrhu souborného stanoviska s pokyny pro dokončení návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA ze dne 10. 4. 2006, č.j. 23484/ENV/06.

(55) Pro hodnocení variant IV. TŽK jako záměru liniového charakteru, z hlediska jejich vlivu na životní prostředí, byl zvolen přístup odpovídající úrovni ÚPVÚC. Z hlediska environmentálního pilíře lze konstatovat:

- posuzované varianty se týkají dílčího úseku modernizované železniční trati mezinárodního významu, bez posuzovaného úseku by modernizace celé tratě pozbyla smyslu, z této skutečnosti vyplývá, že nulovou variantu v tomto případě není potřeba zpracovávat,
- ÚPVÚC, s ohledem na měřítko grafických výstupů, vymezuje pro liniové záměry koridory o šířce obvykle 300 metrů od uvažované osy, kdy celková šířka koridoru, na kterou se vztahují regulativy územně plánovací dokumentace, je tedy 600 metrů a v odůvodněných případech (průchod v blízkosti sídel či chráněných území přírody apod.) je navržen koridor v menších parametrech,
- teprve v podrobnějších dokumentacích (například v dokumentaci k územnímu řízení) je záměr konkrétněji umístěn a teprve potom je možné specifikovat konkrétní střety a navrhovat konkrétní kompenzační opatření,
- z výše uvedených důvodů se vyhodnocení zaměřuje zejména na porovnávání a posuzování potencionálních střetů, ke kterým může dojít ve vymezených koridorech (zejména s orientačně vyznačenou osou),
- jednotlivé alternativy a varianty jsou z hlediska jejich vlivu na životní prostředí, shodou okolností[15], vyhodnoceny s různou měrou podrobnosti. Při porovnání variant se proto nedá argumentovat údaji, které jsou k dispozici jen pro některé varianty (například pro které již byla například zpracována dokumentace EIA).

(56) Na úrovni ÚPVÚC lze u liniové trasy posuzovat a hodnotit zejména následující hlediska a kritéria:

- rámcový rozsah změny stávajícího využití území, který by realizace záměru vyvolala, kdy se jedná zejména o orientační posouzení rozsahu a kvality dotčené zemědělské půdy a vliv záměru na organizaci půdního fondu a rozsah dotčeného lesa a vliv záměru na fragmentaci lesa,
- počet pravděpodobných střetů[16] se zvýšenými hodnotami přírodních složek území a jejich případné ovlivnění - vliv na zvýšení fragmentace krajiny (na polygony UAP[17]), míra vlivu na krajinný ráz, poškození či znehodnocení zvláště chráněných lokalit ochrany přírody a krajiny, křížení s prvky regionálního a nadregionálního ÚSES (příp. jejich znehodnocení), průchod vodohospodářskými ochrannými pásmy, vliv na zhoršení odtokových poměrů,
- zhoršení podmínek těžby či znemožnění vytěžení ložiska nerostných surovin,
- pravděpodobnost zvýšeného rizika negativních vlivů na stávající strukturu osídlení,
- vyvolaná hluková zátěž stávající obytné zástavby a obytných ploch navržených ve schválených ÚPD,
- rozsah vyvolaných podmiňujících opatření v krajině.

[15] Např. na jednu variantu byla již vypracována EIA, jiná varianta vznikla teprve při zpracování návrhové etapy

[16] Dle možnosti rozlišit střety s možností kompromisního technického řešení a střety nenávratně znehodnocující složku životního prostředí.

[17] Existuje podklad, který území ČR člení na segmenty krajiny (polygony UAP), ohraničené zejména dálnicemi, rychlostními komunikacemi a dvoukolejnými železnicemi. Cílem je ochrana dosud „nerozdrobených“ segmentů krajiny.

(57) V předchozích kapitolách textu a v přílohách jsou zjištěné a vyhodnocené informace charakterizovány. Dále jsou formulovány potencionální střety. Lze konstatovat, že záměr výstavby nové trasy železnice v posuzovaném území má z hlediska posuzovaných složek životního prostředí relativně nejvyšší dopad na obecnou ochranu přírody a krajiny (vliv na krajinný ráz, křížení s územním systémem ekologické stability, křížení a průchod významnými krajinnými prvky ze zákona což jsou les, niva, vodní plochy, mokřady apod..

(58) Zvláště chráněná území přírody a krajiny nejsou výrazněji ohrožena respektive jejich významné ohrožení bylo odborným posudkem vyloučeno (přírodní památka Orty, ptačí oblast).

(59) Varianty procházejí v dostatečné vzdálenosti od sídel, takže nelze očekávat výraznější ovlivnění obyvatelstva hlukem.

(60) Z hlediska ochrany půdního fondu není mezi variantami řádový rozdíl v absolutním rozsahu ani z hlediska dotčené kvality zemědělské půdy. Ochrana půdy v tomto posouzení představuje jedno z dílčích, ne zásadních, kritérií pro doporučení výběru varianty.

(61) Varianta C2, doporučená na základě celkového posouzení tří pilířů (životního prostředí, hospodářského pilíře a na soudržnost společenství obyvatel) byla z hlediska životního prostředí zařazena mezi příznivěji hodnocené varianty (kritérium ochrany půdy 2., obecná ochrana přírody a krajiny 2., zásah do krajiny 2. - 3., vliv na osídlení 2., celkově 2. pořadí). Shrnutí tohoto vyhodnocení a stanovení pořadí variant koridorů pro IV. TŽK z hlediska vlivů na životní prostředí lze orientačně vyjádřit následující tabulkou:

Hlavní hlediska ŽP	C vysoká	C2 nízká	D2a vysoká	D2b nízká	D2c nízká	D2d nízká	A2 nízká
Ochrana půdy	3.	2.	4. – 5.	1.	6.	7.	4. – 5.
Obecná ochrany přírody	6.	2.	7.	1.	3.	5.	4.
Zásah do krajiny	2. – 3.	2. – 3.	5.	1.	4.	6. – 7.	6. – 7.
Vliv na osídlení	7.	2.	5.	1.	3. – 4.	3. – 4.	6.
Celkový počet záporných bodů podle pořadí	18,5	8,5	21,5	4,0	16,5	22,0	21,0
Celkové pořadí[18]	**4.**	**2.**	**6.**	**1.**[19]	**3.**	**7.**	**5.**

(62) K předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných vlivů na životní prostředí navrhují zpracovatelé některá opatření v problematice ochrany krajiny a ÚSES a doporučují využít dalších opatření navržených zpracovatelským týmem dokumentace EIA.

(63) V závěru lze konstatovat že, posuzovaná 2. změna koncepce ÚP VÚC je pro dané území ekologicky únosná a nedojde k nadměrnému zatížení životního prostředí ani k negativnímu ovlivnění veřejného zdraví.

[18] Kdy navíc v případě varianty „C vysoká“ a „C2 nízká“ existuje možnost ohrožení PP Orty.

[19] Varianta D2b, která je z hlediska vlivů na životní prostředí nejpříznivější, má oproti doporučené variantě C2 výrazně nepříznivější parametry v oblasti hospodářského pilíře – vyšší investiční náklady a přitom nižší užitnou hodnotu.

Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na území NATURA 2000

(64) Projednávaná změna je podle §45h odst. (1) zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, koncepcí, jejíž zadání je nutné, podle §45i odst. (1) téhož zákona, předložit v etapě zadání orgánu ochrany přírody ke stanovisku, zda může mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Příslušné orgány, tj. Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, svým stanoviskem KUJCK/18888/OZZL/KZ ze dne 2.7.2004, a Správa CHKO Třeboňsko, svým stanoviskem č.j. 0077/05/370 ze dne 10.1.2005, k návrhu zadání **vyloučily** významný vliv této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA na současně vyhlášená území Natura 2000.

Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech

(65) Územně analytické podklady pro území Jihočeského kraje dosud nebyly zpracovány. Ve smyslu §185 odst. (3) stavebního zákona je proto toto vyhodnocení vztaženo k provedeným průzkumům a rozborům jako materiálu, který má nejblíže k charakteru územně analytických podkladů. Průzkumy a rozbory této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, zpracované v rámci tvorby zadání této změny, se zaměřily zejména na identifikaci problémů a hodnot nadmístního významu v řešeném území. Koncepce ochrany těchto hodnot je jednoznačně obsažena ve výrokové části OOP.

.

(66) Problémy v území, identifikované v průzkumech a rozborech, se promítly do schváleného zadání této změny a následně do pořizovatelem vydaných Pokynů pro dokončení návrhu změny, které již reagovaly na zpracování konceptu a jeho projednání s dotčenými orgány. Vliv navržených řešení na hodnoty v území byl konstatován jako akceptovatelný, včetně dopadu na hodnotu s kódem H 6 - Přírodní památka ORTY, za předpokladu dodržení stanovených podmínek vzdálenosti koridoru stavby od vymezené hranice přírodní památky.

(67) V této části odůvodnění uvádíme pouze zdůvodnění stanovených podmínek ochrany hodnoty H 6, kterou je přírodní památka Orty, neboť tato koncepce ochrany vyžadovala složitější postup: Na základě odborných posudků a doplňujících podkladů, pořízených zpracovatelem před zahájením prací na návrhu této změny ÚPVÚC lze konstatovat, že se jedná o unikátní technické dílo a současně lokalitu zasluhující mimořádnou ochranu a péči z hlediska ochrany přírody, zejména jako zimoviště vzácných druhů netopýrů. Z hlediska jejich druhového zastoupení se jedná o lokalitu středoevropského významu. Tato hodnota je zcela nenahraditelná z hlediska historického, technického, geologického a zoologického. Je naprosto nevyhnutelné tuto hodnotu ochránit před případným negativním vlivem stavby a provozu IV. tranzitního železničního koridoru. Doplňující posudky a podklady směřovaly k zodpovězení zásadní otázky - zda existuje možnost účinné ochrany přírodní památky Orty v případě vedení trasy v koridoru varianty „C“, resp. „C2“. Proto byl mimo jiné proveden podrobný zákres bývalého důlního díla do ortofotomapy. Bylo zjištěno, že vymezení hranic přírodní památky zhruba odpovídá známému půdorysnému rozsahu důlního díla. Stanovené ochranné pásmo PP, které činí 50m od její hranice, však naprosto nezaručuje ochranu památky před negativním vlivem stavby a provozu dvoukolejného železničního tunelu. Tuto ochranu by bylo možné zajistit ve vzdálenosti minimálně 150m mezi železničním tunelem a důlním dílem. Koridor pro trasu IV. TŽK ve vybrané variantě „C2“ je proto ve směru od přírodní památky Orty omezen tak, že jeho východní hranice je vedena 160m od vymezené hranice přírodní památky (110m od jejího ochranného pásma). Ve prospěch ochrany přírodní památky dále svědčí skutečnost, že byla vybrána varianta hlubšího uložení železničního tunelu (varianta „C2“).

Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy území

(68) Vyhodnocení těchto vlivů je zpracováno pro jednotlivé navrhované koridory silničních staveb a pro vybraný koridor pro IV. tranzitní železniční koridor (ve variantě „C2“).

(69) Koridor pro trasu silnice I/20 v úseku České Budějovice – Vodňany:

SILNÉ STRÁNKY	Životní prostředí		SLABÉ STRÁNKY
	kvalitní krajina, čistota ovzduší a vod	zatížení nadlimitním hlukem z dopravy v sídlech	
	Hospodářský rozvoj		
	blízkost hospodářsky silného centra Českobudějovické sídelní aglomerace s potenciálem dalšího rozvoje	pokles počtu pracovních příležitostí, kapacity a druhovosti občanské vybavenosti, nedostatečná kvalita DI a TI	
	Soudržnost společenství obyvatel		
	sociální a kulturní stabilita	odliv obyvatel v produktivním věku a stárnutí populace v menších sídlech, nebezpečný provoz na silničních průtazích sídly	
PŘÍLEŽITOSTI	Životní prostředí		OHROŽENÍ
	zlepšení životního prostředí v sídlech, zejména hlukového zatížení a bezpečnosti pohybu, týká se především sídel Dasný a Češnovice – navrženy obchvaty	kontaminace podzemních a povrchových vod (rybníky), negativní vlivy na flóru a faunu kolem nových extravilánových úseků silnic, negativní vliv na navrženou ptačí oblast Českobudějovické rybníky – ohrožení ptačích populací, zásah do krajinného rázu (fragmentace krajiny)	
	Hospodářský rozvoj		
	vytvoření nových pracovních příležitostí v malých sídlech během výstavby silnic a po jejich realizaci v důsledku kvalitního dopravního spojení s centrem aglomerace, zvýšení atraktivity menších sídel pro rekreační využívání a turistický ruch	pokles komerční atraktivity některých podnikatelských zařízení v sídlech v důsledku jejich oddálení od hlavního dopravního tahu, trvalé zábory ZPF	
	Soudržnost společenství obyvatel		
	posílení obytné funkce v malých sídlech při usnadnění vyjížďky za prací a do škol do centra aglomerace, zlepšení demografické struktury	nové dopravní stavby vytvoří bariéry v území, problémy s výkupy pozemků	

(70) Koridor pro trasu silnice I/34 v úseku České Budějovice – Třeboň:

SILNÉ STRÁNKY	Životní prostředí		SLABÉ STRÁNKY
	kvalitní krajina, čistota ovzduší a vod, stupeň zalesnění	zatížení nadlimitním hlukem z dopravy v zastavěném území	
	Hospodářský rozvoj		
	blízkost hospodářsky silného centra Českobudějovické sídelní aglomerace s potenciálem dalšího rozvoje	nízký počet pracovních příležitostí v místě, nedostatečná kapacita a druhovost občanské vybavenosti, nedostatečná kvalita DI a TI	

	Soudržnost společenství obyvatel		
	sociální a kulturní stabilita	odliv obyvatel v produktivním věku a stárnutí populace, nebezpečný provoz na průtazích sídly	
PŘÍLEŽITOSTI	Životní prostředí		OHROŽENÍ
	zlepšení životního prostředí v sídlech, zejména hlukového zatížení a bezpečnosti pohybu, jedná se především o sídla Lišov a Štěpánovice, kde jsou navrženy obchvaty	zábory a destabilizace PUPFL, kontaminace podzemních a povrchových vod, negativní vlivy na flóru a faunu kolem extravilánových úseků silnice, negativní zásah na funkčnost prvku ÚSES NRBK Hlubocká obora – K 118 (+ ochranná zóna OZNRB 17), zásah do krajinného rázu (fragmentace krajiny)	
	Hospodářský rozvoj		
	vytvoření nových pracovních příležitostí v sídle během výstavby silnice a po její realizaci v důsledku kvalitního dopravního spojení s centrem aglomerace, zvýšení atraktivity sídla pro rekreační využívání a turistický ruch	pokles komerční atraktivity některých podnikatelských zařízení v sídlech v důsledku jejich oddálení od hlavního dopravního tahu, trvalé zábory kvalitního ZPF	
	Soudržnost společenství obyvatel		
	posílení obytné funkce v sídlech při usnadnění vyjížďky za prací a do škol do centra aglomerace, zlepšení demografické struktury	nová dopravní stavba vytvoří bariéru v území, problémy s výkupy pozemků, negativní vlivy provozu vůči chatové lokalitě v k.ú. Lišov	

(71) Koridor pro IV. tranzitní železniční koridor (Nemanice – Bošilec) ve vybrané var. C2:

SILNÉ STRÁNKY	Životní prostředí		SLABÉ STRÁNKY
	kvalitní krajina, čistota ovzduší a vod, stupeň zalesnění	hluk ze stávající železniční tratě, negativní vlivy silniční dopravy	
	Hospodářský rozvoj		
	blízkost hospodářsky silného centra Českobudějovické sídelní aglomerace s potenciálem dalšího rozvoje	pokles počtu pracovních příležitostí, kapacity a druhovosti občanské vybavenosti, nedostatečná kvalita dopravní a technické infrastruktury	
	Soudržnost společenství obyvatel		
	sociální a kulturní stabilita	odliv obyvatel v produktivním věku a stárnutí populace v menších sídlech	
PŘÍLEŽITOSTI	Životní prostředí		OHROŽENÍ
	z republikového, regionálního i lokálního hlediska je převedení dálkové, zejména nákladní dopravy na kvalitní a chráněnou železniční trať jedním z hlavních prostředků omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí, pozitivní je rovněž vysoký podíl tunelových úseků	teoretická možnost kolize s nemovitou kulturní památkou – mohylové pohřebiště	

	Hospodářský rozvoj		
	z regionálního hlediska je realizace trasy IV. TŽK jedním z nejdůležitějších předpokladů hospodářského rozvoje kraje	omezení rozvoje bydlení ve východní části obce Hrdějovice, avšak menšího rozsahu oproti var. „C“ (trasa vedena v zářezu), vzhledem k délce tunelů se jedná o finančně nákladnou stavbu, z toho důvodu existuje nebezpečí dlouhodobější nerealizace záměru při nedostatku finančních prostředků	
	Soudržnost společenství obyvatel		
	železniční trať IV. TŽK bude využívána rovněž pro příměstskou osobní dopravu, tím se zlepší podmínky dostupnosti území a vyjížďky za prací (snížení nezaměstnanosti), přeměnou původní železniční trasy na cyklostezku se zlepší podmínky pro rekreaci a zvýší se obytná a rekreační kvalita a atraktivita sídel, možnost zřízení zastávky u Dobřejovic	problémy s výkupy pozemků	

(72) Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území:

- nově navrhované dopravní (silniční a železniční) stavby mohou způsobit lokální zvýšení hlukové zátěže na obytnou zástavbu v přilehlých okrajových partiích sídel; proto je nutné v rámci územní a projektové přípravy tyto lokality vytipovat a navrhnout odpovídající protihluková opatření,
- nově navrhované silniční stavby zasahují v některých lokalitách do okrajových partií lesa; v těchto případech je nutno silnice trasovat tak, aby zásah do PUPFL byl pouze nezbytně nutný a navrhnout opatření ke stabilizaci nových okrajů lesa např. proti polomům,
- koridor pro IV. TŽK zasahuje v nepodstatné míře do PUPFL, v následné přípravě stavby je nutno postupovat tak, aby zásah do PUPFL byl pouze nezbytně nutný a navrhnout opatření ke stabilizaci nových okrajů lesa např. proti polomům,
- nově navrhované silniční stavby mohou způsobit vytvoření bariér v krajině a zhoršit dopravní propojení mezi sídly na lokální úrovni, resp. propojení sídel s jejich přirozeným krajinným a rekreačním zázemím; toto propojení je nutné zajistit jako bezkolizní s využitím návrhu a úprav komunikací nižšího řádu, místních a účelových komunikací, pěších cest a cyklostezek,
- obchvaty silničních komunikací mimo sídla mohou způsobit zhoršení dopravní obsluhy území veřejnou autobusovou dopravou, resp. zvýšení finančních nároků na tuto obsluhu; odpovídající kvalita dopravní obsluhy veřejnou autobusovou dopravou musí být zachována ve všech sídlech i za cenu zvýšení finančních nároků při prodloužení tras obsluhujících linek,
- zpožďováním vymezování potřebných koridorů a ploch pro dopravní stavby nebo jejich nevhodným vymezováním by mohlo dojít nejen k nemožnosti jejich realizace a pokračování nevyhovujícího stavu zejména dopravní infrastruktury se všemi důsledky, ale také k právní nejistotě občanů a majitelů pozemků, problémům s jejich následným vykupováním a narušení soudržnosti společenství obyvatel; úspěšný návrh, projednání a vydání této dokumentace je nástrojem pro eliminaci této hrozby.

(73) Vliv na posílení slabých stránek řešeného území:

- navržené řešení koridorů silničních dopravních staveb (I/20, I/34) řeší jednu z nejslabších stránek území, kterou je obecně nedostatečná kvalita a kapacita dopravní infrastruktury s jejími důsledky na hospodářský rozvoj, soudržnost společenství obyvatel a životní

prostředí; jedná se zejm. o zatížení obytného prostředí sídel hlukem, exhalacemi a nebezpečností pohybu,
- nové vymezení koridoru pro trasu IV. TŽK posílí zejména hospodářský pilíř regionu s pozitivními sociálními důsledky; z hlediska životního prostředí dojde plošně ke snížení hlukové zátěže ze železniční dopravy vůči obytným a rekreačním lokalitám.

(74) Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území:
- navrhované koridory pro silniční stavby i TŽK směřují k využití hospodářského, přírodního a rekreačního potenciálu jihočeského regionu, přičemž rozhodující je vybavení rozvojové severojižní osy kvalitní tratí pro osobní a nákladní železniční dopravu; tím dojde jak ke zatraktivnění regionu pro cílové návštěvníky (rozvoj rekreace, domácího a zahraničního cestovního ruchu), tak pro hospodářský tranzit a umísťování nových investic poblíž evropsky významných dopravních tahů,
- rozvojem ekonomických aktivit včetně cestovního ruchu a služeb dojde k nárůstu pracovních příležitostí a k využití potenciálu pracovních sil,
- rozhodnutím o variantě vedení IV. TŽK dojde k možnosti odpovídajícím způsobem rozvíjet území souvisejících obcí na základě následné podrobnější ÚPD (zejména Hrdějovice, Borek, Hosín, Vitín, Ševětín),
- vhodným vedením železničního koridoru může být pozitivně ovlivněna i možnost zachování a vhodného využití (zpřístupnění) nejcennější dotčené hodnoty řešeného území, kterou je přírodní památka Orty,
- opuštěním současné trasy celostátní železniční tratě se vytváří možnost využít její těleso pro vybudování cyklostezky (využití rekreačního potenciálu), eventuálně úsek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou ponechat pro provoz příměstské železniční dopravy.

(75) Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území:
- vymezením navrhovaných koridorů a pro dopravní stavby dojde v řadě případů k ovlivnění přírodních hodnot řešeného území, avšak územní a technická příprava staveb bude podmínkami této změny ÚPVÚC i navazujících dokumentací řízena tak, aby eventuelní negativní vlivy na přírodní prostředí a krajinu byly buď zcela eliminovány nebo minimalizovány na nezbytně nutný rozsah,
- silniční obchvaty sídel budou mít jednoznačně pozitivní vliv na zkvalitnění vnitřního obytného prostředí a v některých případech i na zhodnocení extravilánového prostředí,
- z hlediska hospodářského rozvoje jsou navrhované koridory pro silniční stavby přínosem pro zkvalitnění a integraci regionálních a subregionálních vazeb a přispějí ke stabilizaci sídelní struktury, posílení ekonomických aktivit, zaměstnanosti, rekreace a cestovního ruchu,
- realizace IV. TŽK je jednoznačnou prioritou jihočeského regionu s ohledem na jeho zapojení do středoevropského prostoru a možnosti převedení rozhodujících druhů doprav (mezinárodní, dálkové i regionální, osobní a zejména nákladní) na ekologicky nejčistší, kapacitní a rychlý dopravní prostředek,
- z hlediska soudržnosti společenství obyvatel je navrhované řešení přínosné zejména v důsledcích pro přínos hospodářského rozvoje (posílení zaměstnanosti, zkvalitnění obytného a rekreačního prostředí) a v přínosu pro právní jistotu obyvatel a majitelů pozemků.

Vyhodnocení přínosu změny k naplnění priorit územního plánování

(76) Priority územního plánování dle Politiky územního rozvoje jsou naplňovány řešením návrhu změny č. 2 takto:

Priorita	Naplnění
Vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území.	Toto je potřeba řešit komplexně v zásadách územního rozvoje. Změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA řeší pouze dílčí lokality, nicméně důsledky rozvoje dopravní infrastruktury při citlivém a komplexním přístupu k podmínkám území vytvářejí zásadní předpoklady pro udržitelný rozvoj území.
Zlepšit integraci ČR do středoevropského prostoru EU. Za tímto účelem vytvářet v území podmínky pro zkvalitnění veřejné infrastruktury.	Tuto prioritu naplňuje zejména upřesnění koridoru pro stavbu IV. tranzitního železničního koridoru. Z širšího pohledu jsou zkvalitněním veřejné infrastruktury rovněž ostatní koridory pro silniční stavby.
Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi urbánními a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost v rámci EU.	Tato priorita je naplňována zejména návrhem koridorů I/20 a I/34 pro silniční stavby, které mají význam z hlediska rozvoje Českobudějovické sídelní aglomerace (propojení jejího centra s venkovskými oblastmi) a jejího propojení se sousedními subregiony, zejména Písecko – Strakonicko, Třeboňsko a Jindřichohradecko. Podstatným zkvalitněním koridoru pro IV. TŽK dojde rovněž ke zkvalitnění vazeb veřejné dopravy s regionem Táborsko.
Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice.	Zklidnění obytného prostředí venkovských sídel převedením tranzitních vztahů silniční dopravy do extravilánových přeložek přispěje k naplnění této priority. Technická řešení dopravních staveb budou navržena a realizována tak, aby maximálním způsobem chránila přírodní, civilizační a kulturní hodnoty.
Vytvářet podmínky pro lokalizaci zastavitelných ploch v regionech strukturálně postižených a hospodářsky slabých a napomoci tak řešení problémů v těchto územích, zejména vysoké nezaměstnanosti.	Zkvalitnění obytného a rekreačního prostředí malých sídel nepřímo přispěje k rozvoji obytné a rekreační zástavby a rozvoji místních služeb. Zkvalitnění dopravní dostupnosti centra aglomerace pak usnadní vyjížďku za prací a do škol, čímž přispěje ke snížení nezaměstnanosti.
Stanovit podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajistit ochranu nezastavěného území. Vytvářet předpoklady především pro nové využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského,vojenského a jiného původu).	Toto je potřeba řešit komplexně v zásadách územního rozvoje kraje a územních plánech. Priorita se týká především větších sídel. Změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA neřeší způsob využívání zastavěného území.
V rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet vedle podmínek pro vznik územních systémů ekologické stability i podmínky pro vznik souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy), umožňující prostupnost krajiny, její rekreační využití a zachování reprodukční schopnosti; pozornost přitom věnovat i vytváření podmínek pro vznik a rozvoj lesních porostů.	Řešené území je součástí rozvojové osy OS4 Praha – České Budějovice – hranice ČR (- Linz). V podmínkách pro využití koridorů navrhovaných dopravních staveb je kladen důraz na eliminaci bariérového efektu těchto staveb v krajině jak pro člověka, tak z hlediska funkce ekosystémů.
Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), obzvláště ve specifických	Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA návrhem rozvoje dopravní infrastruktury s důsledkem zklidnění zastavěného území sídel vytváří podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území

oblastech,s cílem zachování a rozvoje jejich hodnot . Podporovat propojení z hlediska cestovního ruchu atraktivních míst turistickými cestami, které umožňují celosezónní využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, turistika na koni). Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Dopravní a technickou infrastrukturu umísťovat s ohledem na minimalizaci fragmentace krajiny, je–li to účelné, do společných koridorů. Zlepšovat dostupnost, zejména uvnitř rozvojových oblastí, rozšiřováním sítě veřejné hromadné dopravy šetrné k životnímu prostředí.	pro různé formy cestovního ruchu a rekreace. V podmínkách pro využití koridorů navrhovaných dopravních staveb je kladen důraz na prostupnost krajiny a minimalizace její fragmentace – např. umístěním koridoru pro stavbu silnice I/20 do souběhu s trasou VVN a umístěním koridoru pro stavbu železniční tratě IV. TŽK do společného koridoru s dálnicí D3 v úseku Ševětín - Bošilec. V úseku Nemanice – Ševětín bohužel tento souběh není technicky možný, neboť dálnice je již územně i technicky stabilizována ve stopě, která nedovoluje vést v souběhu rychlostní železnici s jejími přísnějšími parametry zejména výškového vedení (limit maximálního podélného sklonu). Vhodnou rekultivací nebo novým (rekreačním) využitím tělesa stávající železniční tratě po jejím zrušení (např. jako cyklotrasy) však dojde k odstranění stávající technické bariéry v území a naopak využití této stopy pro zpřístupnění krajiny, rozvoj turistiky a cestovního ruchu. Důraz je rovněž kladen na zachování a podporu kvality veřejné hromadné dopravy.
Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k rozlivům povodní. Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích jen ve výjimečných případech a zvlášť zdůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod. Vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn.	Toto je potřeba řešit komplexně v zásadách územního rozvoje kraje a v územních plánech. V řešeném území této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA nejsou lokality ohrožené výše jmenovanými riziky a přírodními katastrofami.
Stanovit v územně plánovací dokumentaci podrobnější podmínky pro využití a uspořádání území vymezených oblastí, os, ploch a koridorů v souladu s jejich určením a charakterem.	V rámci řešení této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA jsou stanoveny podmínky pro využití a uspořádání území vymezených ploch a koridorů.
Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově–sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.	Toto je potřeba řešit komplexně v zásadách územního rozvoje kraje a v územních plánech. Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA návrhem zkvalitnění dopravní infrastruktury přispívá k prostorově-sociální soudržnosti obyvatel v subregionálním a regionálním měřítku.

(77) Za priority územního plánování lze rovněž považovat naplnění jeho cílů a úkolů podle §18 a §19 stavebního zákona. Vyhodnocení k naplnění těchto cílů a úkolů je obsaženo v odst. (11) tohoto odůvodnění.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj - shrnutí

(78) Řešením návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA jsou vytvořeny podmínky pro zlepšení podmínek hospodářského rozvoje, technické infrastruktury a vybavenosti území. Nové pracovní příležitosti v místě a zlepšení podmínek vyjížďky za prací přispějí ke snížení nezaměstnanosti v řešeném území. Zlepší se podmínky pro kvalitní aktivní odpočinek, sportovní a rekreační vyžití obyvatel a návštěvníků území v kvalitním prostředí.

(79) Řešením návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA při respektování navržených podmínek využití koridorů pro dopravní stavby nevzniká nebezpečí ohrožení podmínek života budoucích generací, naopak řešení přispívá k udržitelnému rozvoji území.

(80) Pro zachování autenticity je použita naskenovaná odvozenina:

Váš dopis značky:	Naše značka:	Vyřizuje :	PRAHA:
KUJCK 22698/2007 OREG/8	5600/ENV/08	Mgr. Petrů/linka 2317	12. 3. 2008

Věc: Stanovisko MŽP podle § 37 odst. 2 stavebního zákona k návrhu změny č. 2 ÚP VÚC Českobudějovické sídelní regionální aglomerace

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, jako orgán vykonávající působnost ve věcech územního plánování podle § 5 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon"), oznámil Ministerstvu životního prostředí dopisem ze dne 21. 1. 2008, č.j. KUJCK 22698/2007 OREG/8, že byl zpracován návrh změny č. 2 ÚP VÚC Českobudějovické sídelní regionální aglomerace (dále jen „Změna č. 2 ÚP VÚC ČBSRA").

Ministerstvo životního prostředí uplatňuje, jako dotčený orgán podle § 37 odst. 2 stavebního zákona, toto stanovisko k návrhu změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA:

1) Označení jednotlivých kapitol a odstavců v předloženém materiálu plně neodpovídá označení kapitol a odstavců zásad územního rozvoje dle přílohy č. 4 a přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., § 40 stavebního zákona a přílohy stavebního zákona. Z důvodů zajištění přehlednosti doporučujeme přesné dodržování členění a označení jednotlivých kapitol a odstavců v předloženém materiálu dle výše uvedených právních předpisů.

2) Předložený návrh změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA je v částech týkajících se koridorů silnice I/20 a I/34 předložen jako invariantní tak, jak bylo odsouhlaseno v souborném stanovisku. Pro připomenutí, u silnice I/ 20 souhlasilo Ministerstvo životního prostředí v úseku Dasný – Češnovice s výběrem varianty F, v úseku Pištín – Sedlec s výběrem varianty A a v úseku Sedlec – Malovičky s výběrem varianty A.
U silnice I/34 jsme souhlasili v úseku Lišov – Štěpánovice s výběrem varianty B a v úseku Vranín – Třeboň s výběrem varianty 0 s napojením na variantu AB ve směru na Třeboň.
K takto vymezeným koridorům pro silnice I/20 a I/34 nemáme připomínky.

3) V případě IV. železničního koridoru v úseku Nemanice – Ševětín byly oproti konceptu zpracovány další varianty, respektive subvarianty původních řešení koridoru. V návrhu změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA je předloženo 7 variant označených C, C2, D2a, D2b, D2c, D2d a A2.

TEL:	ČNB Praha 1	IČO:	fax:
267 12 1111	č.ú. 7628-001/0710	164 801	267 310 443

Zpracovatel vyhodnocení vlivů změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA na životní prostředí uvádí, že z hlediska ochrany ZPF lze mírně preferovat nízké varianty, z nich pak nejvíce D2b a C2. Z hlediska vlivu na ochranu přírody a krajiny v porovnání všech variant nejlépe vycházejí koridory C2 a D2b.
Z hlediska ochrany ZPF konstatujeme, že pokud bude nejdelší tunelová varianta D2b z konečného výběru vyloučena pro její neúměrnou finanční a technologickou náročnost, souhlasí MŽP z hlediska ochrany ZPF s doporučovanou variantou C2.

4) Str. 23, bod 15 – text toho bodu neodpovídá skutečnosti.
Změna č. 2 ÚP VÚC ČBSRA podléhá posouzení dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Tento fakt vyplývá ze skutečnosti, že návrh zadání změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA byl projednáván v únoru 2004. Dle § 24 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, se posouzení zahájená před účinností zákona č. 100/2001 Sb. dokončí podle zákona č. 244/1992 Sb. Vzhledem k tomuto ustanovení navrhujeme nahradit bod 15 následujícím textem:
„Změna č. 2 ÚP VÚC ČBSRA podléhá posouzení dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Návrhová etapa [2] změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA je zpracována v době, kdy vstoupil v platnost nový stavební zákon (zákon č. 183/2006 Sb.) a navazující vyhlášky. Z tohoto důvodu je součástí návrhu změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v členění dle přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Jeho část Vyhodnocení vlivů změny na životní prostředí (SEA) je zpracována přiměřeně v rozsahu podle přílohy č. 3 části C bodu III a IV zákona č. 244/1992 Sb. a v členění dle přílohy ke stavebnímu zákonu. Podklady pro dokumentaci SEA jsou zpracovány samostatně.

Pozn. pod čarou:
[2] Koncept změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA byl zpracován za platnosti předchozího stavebního zákona (zákon č. 50/1976 Sb.), ve kterém ještě nebyl zakotven požadavek na zpracování Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Hodnocení SEA ke konceptu změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA bylo zpracováno na základě stanoviska MŽP č.j. 63/OSEA/04HP ze dne 10. 2. 2004 uplatněného k návrhu zadání změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA.

5) V kapitole 6. na str. 35 a 36 předloženého materiálu jsou uvedeny 2 tabulky celkového porovnání variant IV. TŽK, a to z hlediska kritérií ochrany zemědělského půdního fondu a z hlediska kritérií ochrany přírody a krajiny. Chybí zde však přehledné porovnání jednotlivých variant ze všech posuzovaných hledisek, a to buď ve formě jediné celkové tabulky nebo uceleného textu. Toto požadujeme dopracovat.

6) V kapitole 6 na str. 35 a 36 chybí popis použitých metod hodnocení. Požadujeme doplnit.

7) Do kapitoly 10. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů na str. 39 a 40 požadujeme srozumitelně uvést celkový konečný výsledek vyhodnocení SEA, tj. konečné pořadí variant vyhodnocených ze všech hledisek vlivů na životní prostředí. V této kapitole je v bodě 63 na str. 40 uvedena pouze varianta C2, která je však doporučena až na základě celkového vyhodnocení tří pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

8) Str. 39, bod 56 – slova *„vydané stanovisko MŽP k této dokumentaci SEA“* doporučujeme nahradit textem *„vydané stanovisko MŽP k návrhu souborného stanoviska s pokyny pro dokončení návrhu změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA že dne 10. 4. 2006, č.j. 23484/ENV/06.“*

9) Str. 41, bod 67 – tento bod doporučujeme vypustit, odborné posouzení vymezení ptačí oblasti Českobudějovické rybníky procesně nesouvisí s procesem posouzením SEA změny č. 2 ÚP VÚC ČBSRA.

10) Z výše uvedeného vyplývá, že požadujeme respektování zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb."). Toto stanovisko nelze považovat za stanovisko dle § 14 odst. 4 zákona č. 244/1992 Sb. Dle ustanovení § 14 odst. 5 zákona č. 244/1992 Sb. schvalující orgán neprojedná koncepci bez stanoviska příslušného orgánu.

v. z.

Ing. Jaroslava HONOVÁ
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

(81) Sdělení, jak bylo výše uvedené stanovisko MŽP zohledněno, je níže provedeno po jednotlivých bodech originálu uplatněného stanoviska:

- doporučení v bodě 1) na přesné dodržování členění a označení jednotlivých kapitol bylo upraveno přesně dle požadavků ustanovení §40 stavebního zákona a příloh č. 4 a č. 5 k němu prováděcí vyhlášky č. 500/2006 Sb., pro lepší přehlednost byly do textu Odůvodnění doplněny barevně odlišené odkazy vysvětlující, z které právní normy povinnost zařadit daný oddíl vyplývá (např. náležitosti odůvodnění vyplývající ze správního řádu, atd.),
- pořizovatel bere na vědomí a děkuje za plné respektování dříve uzavřené dohody,
- případě IV. TŽK je z hlediska ochrany ZPF doporučována nejdelší tunelová varianta D2b, ale souhlasí se i s projektantem doporučovanou variantou C2, jako výsledná byla vybrána varianta C2 nejen z důvodu nižší finanční náročnosti oproti variantě D2b, ale především z důvodů lepších provozně-technických parametrů této varianty,
- text bodu č. 14 (došlo k přečíslování textu, nynější bod 14 obsahem odpovídá bodu 15 v neupraveném návrhu, který byl předmětem společného jednání s dotčenými orgány), odůvodnění byl upraven dle požadavku MŽP,
- do textu odůvodnění byla doplněna přehledná tabulka porovnání jednotlivých variant ze všech posuzovaných hledisek,
- žádost o doplnění popisu použitých metod hodnocení bylo vyhověno, popis byl doplněn,
- požadavek na doplnění kapitoly 10. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů o srozumitelně komentovaný celkový výsledek hodnocení SEA byl doplněn,
- bod (54), dříve bod (56) odůvodnění byl upraven dle požadavku MŽP,
- doporučení na vypuštění bodu (67) odůvodnění bylo akceptováno, bod byl vypuštěn,
- požadavek na respektování zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, byl naplněn respektováním ustanovení §10i, zejména odst. (1), zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) [20] ve vazbě na příslušná ustanovení stavebního zákona, zejména ustanovení §37 odst. (1), (2) a (4).

[20] Při posuzování vlivů politiky územního rozvoje a územně plánovací dokumentace na životní prostředí se postupuje podle stavebního zákona a v rozsahu podle odstavců 2 až 5; předkladatel je pořizovatel politiky územního rozvoje a územně plánovací dokumentace.

(82) Vymezení koridorů pro trasy silnic I/20 a I/34 je invariantní a je dáno vymezením v příslušných grafických přílohách návrhu a slovním popisem ve výrokové části OOP. Na základě Pokynů pro dokončení návrhu jsou koridory navrženy v těch variantách a tvarech, které byly dohodnuty při projednání konceptu této změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, včetně dohody s dotčenými orgány. Koridory a podmínky jejich využití byly znovu podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA), které se stalo podle nového stavebního zákona součástí zpracovaného vyhodnocení vlivů této změny na udržitelný rozvoj území. Uvedená vyhodnocení prokázala, že záměry realizace příslušných silničních staveb v navržených koridorech za stanovených podmínek budou přínosem pro zajištění udržitelného rozvoje území.

(83) Předkládaná upravená verze návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA po posouzení ministerstvem a provedeném řízení (§38 a §39 stavebního zákona) obsahuje na základě pokynů pořizovatele pro úpravu návrhu jedinou vybranou variantu koridoru pro stavbu IV. tranzitního železničního koridoru. Tato varianta byla vybrána na základě zpracovaných technických studií (včetně trasérského a dopravně technologického ověření) a předchozího vyhodnocení v rámci konceptu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA a v rámci návrhu této změny podle §37 stavebního zákona. Vybranou variantou pro územní stabilizaci IV. TŽK je na základě předchozích analýz, včetně provedené SWOT analýzy, a na základě výsledků společného jednání **varianta „C2“**, a to z následujících důvodů:

- dopravně provozní výhody – kapacita, rychlost, optimální napojení do železničního uzlu - parametry odpovídající významu tratě a vynakládaným investicím,
- minimální zásah do krajiny, zejména v prostoru vltavské nivy,
- jeden z nejmenších záborů PUPFL (lesa), včetně ochrany rekreačního lesa mezi Hrdějovicemi a Borkem a lesního komplexu u Dobřejovic,
- minimální střety s nadregionálními a regionálními prvky ÚSES, optimální způsob křížení,
- trasa prokazatelně nemá negativní vliv na hodnoty přírodní památky Orty,
- vhodnější vedení (oproti var. „C“) z hlediska trasování a negativních vlivů severní silniční tangenty v prostoru u Nemanic,
- žádný problém (oproti var. „C“) při křížení s trasou VVN 400 kV u Nemanic.

Nevýhody a rizika varianty „C2“ jsou následující:

- vyšší investiční náročnost daná větším podílem tunelových úseků,
- omezení rozvoje obytné zástavby na východním okraji Hrdějovic, negativní vlivy na okraj stávající zástavby – vzhledem k vedení tratě v zářezu lze prakticky eliminovat,
- zábory ZPF (oblast u Dobřejovic), což souvisí s nižším záborem lesa; jedná se však o méně kvalitní půdy,
- možný střet s nemovitou kulturní památkou, mohylové pohřebiště 5483 – trať u Těšína. Vybraná varianta IV.TŽK však v této lokalitě prochází tunelem v dostatečné hloubce, takže zásah do této nemovité kulturní památky je nepravděpodobný,
- možnost negativního ovlivnění hlukem v prostoru u Dobřejovic – v dalších stupních nutno ověřit a navrhnout opatření, podobně jako u Hrdějovic,
- negativní ovlivnění prostoru u Dobřejovic po dobu výstavby – bude řešeno účelovými komunikacemi pro staveništní dopravu a obsluhu vedenou mimo zástavbu Dobřejovic.

Uvedená rizika lze buď zcela eliminovat nebo přiměřeně kompenzovat, na rozdíl od některých nevýhod a rizik ostatních variant.

Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů, včetně vyhodnocení souladu s politikou územního rozvoje

(84) Tato dílčí změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA vzhledem k poloze řešeného území a předmětu řešení vyžaduje koordinaci z hlediska širších vztahů pouze pokud jde o návaznost koridorů sledovaných dopravních staveb. Koridor pro trasu silnice I/20 za severozápadní hranicí řešeného území je obsažen v ÚPVÚC Písecko – Strakonicko. Koridor pro trasu silnice I/34 za hranicí řešeného území je řešen v ÚP Třeboně. Koridor pro trasu IV. tranzitního železničního koridoru za severním okrajem řešeného území je koordinován a stabilizován vydanou změnou č. 2 ÚPVÚC Táborsko. Jeho pokračování jižním směrem (po průchodu železničním uzlem České Budějovice) se připravuje a bude územně stabilizováno v ZÚR Jihočeského kraje. Všechny navrhované dopravní trasy jsou v souladu s platnou Politikou územního rozvoje ČR a budou řešeny včetně návazností rovněž v ZÚR Jihočeského kraje.

Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi

(85) Tato změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA vzhledem k poloze řešeného území a předmětu řešení nemá žádnou souvislost s územím sousedních států a nevytváří potřebu vyjádření orgánů těchto států nebo konzultací s nimi.

Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek zadání změny

(86) Podkladem pro vypracování změny č. 2 bylo schválené zadání změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA (dále jen „zadání“). Věcná část zadání obsahující vymezení řešeného území a náplň řešení jednotlivých lokalit byla respektována a řešena v souladu s pokyny v zadání. Vzhledem k účinnosti nového stavebního zákona byla oproti požadavkům v zadání a v souladu s „Pokyny pro dokončení návrhu“ upravena formální část návrhu změny č. 2 tak, aby v přiměřené míře odpovídala požadavkům na formu a obsah stanovený pro Zásady územního rozvoje dle nového stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek.

(87) Ze zadání této změny ÚPVÚC, jsou navrženým řešením splněny všechny podstatné body. Jedná se zejména o následující:

- řešené hlavní silniční a železniční stavby zkvalitňují dopravní obsluhu území a její napojení na okolní regiony jsou vedeny mimo zastavěná území sídel, čímž dochází ke zlepšení životních podmínek (viz bod 11 zadání),
- navrženým řešením dochází ke zlepšení vazeb mezi sídly, původní tělesa silničních komunikací jsou využita pro tuto místní dopravu včetně pěší a cyklistické s vyloučením dopravy dálkové, v některých případech mohou být úseky těchto komunikací rekultivovány, úseky rušené železniční tratě jsou navrženy k úpravě na cyklostezku (viz body 12 a 13 zadání),
- nedochází v žádném případě k narušení vyjmenovaných hodnot v území (viz bod 14 zadání), jako zvláště cenná hodnota byla vyhodnocena hodnota H6 - přírodní památka Orty, která je chráněna zúžením koridoru pro výstavbu železnice do minimální vzdálenosti 160m od této památky, pro ochranu dalších hodnot jsou stanoveny další podmínky,
- do dokumentace jsou zapracovány vlivy na ÚSES (nadregionální a regionální prvky), řešení je optimalizováno s ohledem na minimalizaci negativních vlivů, z variant řešení železničního koridoru byla vybrána varianta, která vykazuje jedny z nejmenších negativních vlivů; totéž se týká vlivů na zvláště chráněná území a krajinný ráz (viz bod 20 zadání),
- návrhy koridorů jsou optimalizovány a zúženy v místech, kde je tím možné ovlivnit zábory PUPFL a kvalitního ZPF (viz bod 21 zadání),
- řešením nedochází k narušení památkových rezervací a památkových zón (bod 23 zadání),
- ochrana archeologických nálezů je řešena požadavkem na provedení záchranných archeologických průzkumů v případě zásahu do archeologických nalezišť (viz bod 24

zadání), to se netýká archeologických lokalit, které jsou prohlášeny nemovitými kulturními památkami (do těchto lokalit nesmí být žádným způsobem zasahováno),
- vybraný koridor pro IV. TŽK využívá upravenou stávající železniční spojku pro přímé propojení směrů Plzeň a Praha (viz bod 25 Pokynů pro dokončení návrhu),
- vybraný koridor pro IV. TŽK umožňuje v případě potřeby zachovat provoz regionální železniční dopravy na stávající trati v úseku Nemanice – Hluboká nad Vltavou (viz bod 47, problémy P58 a P59 zadání),
- rovněž ostatní požadavky na obsah a zpracování návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, obsažené v zadání této změny a v Pokynech pro dokončení a úpravu návrhu jsou v předkládaném návrhu změny splněny.

Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace zásad územního rozvoje ve formě změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, popřípadě nových zásad územního rozvoje, obsažených ve zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje

(88) Pro Jihočeský kraj, jehož součástí je řešené území změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA, dosud nebyly zpracovány zásady územního rozvoje dle stavebního zákona ani zpráva o jejich uplatňování. Změna č. 3 ÚPVÚC ČBSRA není z legislativních důvodů možná. Z těchto důvodu je v rámci změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA vyhodnocení splnění uvedených požadavků a podmínek bezpředmětné.

Informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a o tom, jak bylo respektováno stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí

(89) Na základě předchozího vyhodnocení lze konstatovat, že se vlivem řešení návrhu změny č.2 ÚPVÚC ČBSRA v řešeném území zlepší podmínky pro hospodářský rozvoj a kvalita technické infrastruktury. Životní prostředí, při respektování limitů a podmínek využití navrhovaných koridorů pro dopravní stavby, nebude trvale narušeno a naopak lze díky omezení negativních vlivů z dopravy předpokládat zlepšení kvality obytného prostředí v sídlech a kultivaci stávající kulturní krajiny. Sociální soudržnost nebude vlivem řešení této změny narušena. Nové pracovní příležitosti v místě a zlepšení podmínek vyjížďky za prací přispějí ke snížení nezaměstnanosti. Zlepší se podmínky pro kvalitní aktivní odpočinek, sportovní a rekreační vyžití obyvatel a návštěvníků území v kvalitním prostředí. Územní stabilizace koridorů pro dopravní stavby přispěje k větší právní jistotě majitelů pozemků a dotčených obcí. Za předpokladu úspěšného vyřešení vlastnických vztahů (výkupy pozemků pro dopravní stavby) lze předpokládat posílení sociální soudržnosti.

(90) Respektování stanoviska Ministerstva životního prostředí k vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle §37 odst. (5) bude doplněno pořizovatelem vydání stanoviska.

Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa

(91) Vzhledem k podrobnosti řešení návrhu změny č. 2 ÚPVÚC ČBSRA byl proveden kvalifikovaný odhad záborů ZPF, bez údajů o přesném zařazení odnímané ZPF do BPEJ. Vyhodnocení záborů ZPF bylo provedeno zejména s ohledem na I. a II. třídu ochrany ZPF dle BPEJ.

(92) Oblast silnice I/20, ZPF
- podoblast Dasný – Češnovice:

K.ú.	I. třída	II. třída	I. + II. třída	Ostatní	ZPF celkem
Bavorovice	0,00	0,00	0,00	6,27	6,27
Dasný	0,00	0,00	0,00	7,26	7,26
Čejkovice	0,00	0,00	0,00	6,89	6,89
Češnovice	0,00	0,00	0,00	9,63	9,63

Pištín	0,00	0,00	0,00	0,61	0,61
Celkem	0,00	0,00	0,00	30,66	**30,66**

- podoblast Pištín – Sedlec:

K.ú.	I. třída	II. třída	I. + II. třída	Ostatní	ZPF celkem
Pištín	0,00	0,00	0,00	0,95	0,95
Plástovice	0,00	0,00	0,00	0,46	0,46
Celkem	0,00	0,00	0,00	1,41	**1,41**

- podoblast Sedlec – Malovičky:

K.ú.	I. třída	II. třída	I. + II. třída	Ostatní	ZPF celkem
Lékařova Lhota	0,00	0,00	0,00	5,02	5,02
Dívčice	0,00	0,00	0,00	2,19	2,19
Celkem	0,00	0,00	0,00	7,21	**7,21**

(93) Oblast silnice I/34, ZPF

- podoblast Lišov – Štěpánovice:

K.ú.	I. třída	II. třída	I. + II. třída	Ostatní	ZPF celkem
Jivno	0,00	0,00	0,00	2,05	2,05
Lišov	1,40	7,56	8,96	2,26	11,22
Štěpánovice	0,00	0,84	0,84	4,62	5,46
Celkem	1,40	8,40	9,80	8,93	**18,73**

- podoblast Vranín – Třeboň:

K.ú.	I. třída	II. třída	I. + II. třída	Ostatní	ZPF celkem
Štěpánovice	0,00	0,00	0,00	13,50	13,50
Břilice	0,00	0,00	0,00	3,02	3,02
Celkem	0,00	0,00	0,00	16,52	**16,52**

(94) Oblast IV. TŽK, ZPF (vybraná varianta „C2“)

K.ú.	I. třída	II. třída	I. + II. třída	Ostatní	ZPF celkem
Nemanice	0,14	0,00	0,14	0,96	1,10
Hrdějovice	0,33	0,00	0,33	2,61	2,94
Hosín	0,00	0,00	0,00	0,94	0,94
Dobřejovice	0,00	3,19	3,19	0,47	3,66
Chotýčany	-	-	-	-	0,00
Vitín	0,00	0,00	0,00	0,43	0,43
Kolný	0,00	0,00	0,00	0,13	0,13
Ševětín	0,00	0,00	0,00	1,43	1,43
Bošilec	0,00	0,66	0,66	0,00	0,66
Celkem	0,47	3,85	4,32	6,97	**11,29**

(95) Oblast silnice I/20, PUPFL (v ha)

Čejkovice	0,11
Celkem	**0,11**

(96) Oblast silnice I/34, PUPFL (v ha)

Jivno	0,39

Lišov	0,69
Štěpánovice	0,84
Celkem	**1,92**

(97) Oblast IV. TŽK (vybraná varianta „C2“)

- Délka úseků po PUPFL v metrech:

Hrdějovice	-
Hosín	86
Hosín	-
Dobřejovice	82
Chotýčany	-
Vitín	-
Kolný	400

- Plocha záborů PUPFL při šířce záboru 20m u nové trati a rozšíření stávající tratě 10m v ha:

	C2
Hrdějovice	-
Hosín	0,17
Hosín	-
Dobřejovice	0,16
Chotýčany	-
Vitín	-
Kolný	0,80
Celkem	**1,13**

P O U Č E N Í :

Proti tomuto opatření obecné povahy nelze podle § 173 odst. (2) správního řádu, podat opravný prostředek.

Ing. arch. Robin Schinko v. r.
1. náměstek hejtmana

RNDr. Jan Zahradník v.r.
hejtman

Upozornění:

Změna č. 2 ÚPVÚC ČBSRA je uložena na Krajském úřadu Jihočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, Ministerstvu pro místní rozvoj, na Magistrátu města České Budějovice, na Městských úřadech Třeboň, Hluboká nad Vltavou, Lišov, Rudolfov a Zliv. Tato dokumentace je rovněž přístupná na webových stránkách Jihočeského kraje, www.kraj–jihocesky.cz, rubrika územní plánování.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

BPEJ	bonitované půdně ekologické jednotky
ČBSRA	Českobudějovická sídelní regionální aglomerace
ČOV	čistírna odpadních vod
DÚR	dokumentace k územnímu rozhodnutí
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přírodní akumulace vod
k.ú.	katastrální území
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NRBC	nadregionální biocentrum
NRBK	nadregionální biokoridor
OOP	opatření obecné povahy
PO	ptačí oblast
PP	přírodní památka
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
Sb.	Sbírka zákonů České republiky
SEA	vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí
SOB	specifická oblast
STL	středotlaký
TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPVÚC	územní plán velkého územního celku
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚTP	územně technické podklady
VKP	významný krajinný prvek
VPR	vesnická památková rezervace
VPZ	vesnická památková zóna
VTL	vysokotlaký
VÚC	velký územní celek
VVN	velmi vysoké napětí
VVTL	velmi vysokotlaký
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

Vydavatel: Jihočeský kraj
Redakce a tisk: Jihočeský kraj - Krajský úřad, 370 76 České Budějovice, U Zimního stadionu 1952/2, tel: 386 720 111
Distrubuce: ČESKÁ POŠTA, s.p., Nemanická 16, 370 02 České Budějovice, tel.: 387 010 370
Vychází podle potřeby. Expeduje se podle rozdělovníku Krajského úřadu Jihočeského kraje.