



Naše č. j.: KUJCK 60742/2026 dle rozdělovníku  
Sp. Zn.: OZZL 330/2026/kaper SO  
Vyřizuje: Ing. Kateřina Pernikářová  
Telefon: 386720648  
E-mail: pernikarova@kraj-jihocesky.cz  
Datum: 28. 5. 2026

## ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

### I. POVINNÉ ÚDAJE

#### 1. Název záměru:

Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 – Blažejovice – Volary (54,030-60,715 km)

#### 2. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 – Blažejovice–Volary (54,030 - 60,715 km) v kategorii S 7,5/70 v úseku km 0,00 - 0,728 a S 9,5/70 v úseku 0,728 - 6,630/6,517 o délce řešeného úseku 6,630 km ve variantě 1 anebo 6,517 km ve variantě 2.

#### 3. Zařazení záměru dle přílohy č.1:

Záměr zařazen pod dikci bodu 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 voz/24 hod)” kategorie II a posuzován ve smyslu ustanovení § 4 odst. 1 písm. f) zákona.

#### 4. Umístění záměru:

kraj: Jihočeský  
obec: Zbytiny, Volary  
katastrální území: Zbytiny, Cudrovice, Volary

#### 5. Obchodní firma oznamovatele:

Jihočeský kraj

#### 6. IČ oznamovatele:

708 90 650

#### 7. Sídlo oznamovatele:

U Zimního stadionu 1952/2, České Budějovice, 370 76

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) zákona, v souladu s § 9a odst. 1 zákona a přílohou č. 6 k zákonu,

vydává

## **SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO**

k záměru

**„Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020- Blažejovice – Volary (54,030 – 60,715 km)“  
ve znění dokumentace dle § 8 zákona (EIA SERVIS s.r.o., Mgr. Pavla Dušková, listopad 2025),  
a to pro obě navržené varianty 1 a 2**

s následujícími podmínkami pro navazující řízení:

### **8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

#### **I. Podmínky pro fázi přípravy:**

1) V rámci dokumentace pro povolení záměru upravit návrh směrového vedení vybrané varianty. Trasu rekonstruované silnice v km cca 4,0 přimknout k trase stávající silnice II/141.

2) V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum. V rámci průzkumu posoudit možnost kvalitativního a kvantitativního ovlivnění zdrojů podzemních vod u rodinných domů v úseku km 1,28 (Blažejovice č.p. 32) a km 5,8– 6,4 (Volary č.p. 672 a 689, 244). Provéřit existenci zdroje podzemní vody u nemovitosti č.p. 367 ve Volarech. Zpracovat program monitoringu ohrožených zdrojů podzemní vody.

3) Kontinuální sledování vody musí být rozdílové, tj. v úseku toku nad stavbou a současně pod stavbou na Blanici, Hochvajdském potoce a na Magdalénském potoce.

4) Rozlivovou plochu pod stavbou na Hochvajdském potoce a přítoku Magdalenského potoka připravit pro případ úniku zákalů. V takovém případě bude koryto dočasně hrazeno (např. pytli s pískem) a zakalené vody budou přečištěny rozlivem přes nivu, ideálně v úsecích s lučním či bylinným porostem.

5) Vodoteče přes silnici křížit vždy kolmo tak, aby protékaly co nejkratší úsek silničními příkopy.

6) Příkopy zřídit travnaté s maximální zasakovací funkcí tak, jak je tomu nyní u současné komunikace. Spodní příkop při vedení silničního tělesa ve svahu projektovat jen mělký s možností přelivu do terénu níže. Příkopy nesmí cíleně svádět vody do drobných trvalých nebo periodických vodotečí odtékajících do NPP Blanice povrchově ani podzemní drenáží.

7) V úseku km cca 1,1-1,4 navrhnout ve spolupráci se Správou NP a CHKO Šumava takové technické řešení silničního tělesa, které minimalizuje riziko odnosu půdních částic do řeky Blanice (zpevněný svah násypu, opěrné zdi, ...). Pokud by se takovéto řešení nenašlo, v souladu s principem předběžné opatrnosti ponechat v tomto úseku silniční těleso ve stávajícím stavu.

8) Zachovat stávající systém vsakování splachových vod z vozovky v krajnici silničního tělesa. Splachové vody neodvádět zpevněnými příkopy nebo kanalizací do vodních toků.

9) V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat pro vybranou variantu aktualizaci hlukové studie, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy.

10) Pro vybranou variantu stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru.

11) Upřesnit bilanci zemních prací pro vybranou variantu. Pro přebytek výkopového materiálu zajistit místa pro využití nebo uložení výkopové zeminy.

12) Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro úpravy svahů zářezů a násypů přeložky, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.

13) Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru.

14) V rámci dalších fází přípravy záměru aktualizovat biologický průzkum. Průzkum musí být zpracován minimálně v hlavní části vegetačního období (březen-červen), vhodnější je průzkum celoroční. Na základě výsledků aktualizovaného průzkumu požádat pro zjištěné zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

15) Aktualizovaný biologický průzkum v době zahájení stavby nesmí být starší než 2 roky. V případě překročení této lhůty je nezbytné biologický průzkum ve vegetačním období před zahájením stavby aktualizovat. V případě nálezu dalších zvláště chráněných druhů v ploše záměru je potřeba požádat o rozšíření výjimky o zjištěné druhy.

16) Aktualizovaný biologický průzkum před zahájením stavby bude obsahovat následující opatření pro minimalizaci vlivů na obojživelníky:

- Upřesnění rozsahu a typu (odchytové/bezodchytové) dočasných bariér pro migrující obojživelníky (a další drobné obratlovce) včetně stanovení termínů, kdy je nutné zábrany ve vztahu k předpokládanému harmonogramu stavby (zahájení skrývek a zemních prací) realizovat.
- Rozsah dočasných bariér musí navrhnout odborně způsobilá osoba se znalostmi biologie dotčených druhů, s prokazatelně praktickou zkušeností s prováděním prací v lokalitách s výskytem těchto druhů a se znalostí navrhování záchranných opatření.
- Návrh dočasných bariér bude stanoven ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny (Správou NP a CHKO Šumava). Skutečný rozsah a umístění dočasných zábran na staveništi bude proveden ve spolupráci s odborně způsobilou osobou vykonávající funkci ekodozoru stavby.
- Dočasné zábrany proti vnikání obojživelníků na stavenišť musí být instalovány před zahájením zemních a stavebních prací.

17) Součástí dokumentace pro povolení záměru bude podrobný dendrologický průzkum, který stanoví nezbytný rozsah kácení a rozsah náhradních výsadeb. V rámci průzkumu bude prověřena možnost zachování lípy srdčité s obvodem kmene v prsní výšce cca 1,8 m a dubu zimního s obvodem kmene přesahujícím 2 m v km cca 6,6 a dále vrby v km cca 0,7 vlevo (48°57'5.525"N, 13°56'50.105"E) z důvodu výskytu tesařika pižmového.

18) Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru včetně návrhu následné péče. Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek nebo zatravnit drnováním s použitím travobylinných drnů z přirozených porostů z ploch trvalého záboru, nebo metodou mulčování senem sklizeným z cenných ploch přírodních biotopů vyskytujících se v zájmovém území nebo jeho blízkém okolí. Pro výsadby dřevin použít přednostně domácí druhy, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště. Do spektra sázených dřevin přednostně zařadit dřeviny,

kteře se přirozeně vyskytují v okolní krajině, jako javor klen, javor mléč, břıza bělokora, topol osika, lípa srdčitá, buk lesní (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*, *Betula pendula*, *Populus tremula*, *Tilia cordata*, *Fagus sylvatica*) nebo ovocné stromy, např. třešně (*Prunus avium*).

19) Před zahájením výstavby identifikovat případné meliorace a meliorační potrubí utěsnit tak, aby nemohlo odvádět vodu z vozovky rekonstruované silnice II/141 do vodních toků. Dle údajů Zemědělské vodohospodářské správy (ZVHS) byly meliorace realizovány na zemědělských pozemcích v počátečním úseku silnice II/141 v km cca 0,0 – 0,7 a v koncovém úseku v km cca 4,2 – 6,4.

20) Před začátkem stavby pro celý její průběh zajistit biologický dozor stavby (ekodozor). Ekodozor bude vykonávat odborně způsobilá osoba se znalostmi biologie dotčených zvláště chráněných druhů, s prokazatelně praktickou zkušeností s prováděním prací v lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a se znalostí navrhování záchranných opatření a vytváření náhradních biotopů.

21) Pro minimalizaci vlivů na faunu budou v rámci dokumentace pro povolení záměru dodržena následující technická řešení pro propustky:

- V km 0,6, 1,4, 3,2, 5,2 a 6,2 realizovat rámové propustky o světlé šířce minimálně 1 m a světlé výšce minimálně 0,6 m (nad bermou nebo nad dnem v případě suchých propustků).
- V km 4,4 a 4,5 realizovat rámový propustek s nejvyšší světlou výškou, kterou umožňuje podélný profil.
- Propustky navrhout s jednou břehovou bermou o šířce min. 1 m.
- Nerealizovat rámové propustky se spádovými vtokovými jímkami.
- Zajistit přirozené navádění živočichů do propustků bez bariér v podobě kolmých usazovacích jímek, sítě svodnic, navazujících neprostupných šikmin koryta vodoteče apod.
- Rámový propustek pod posuzovanou přeložkou musí navazovat na odpovídající propustek případně paralelně vedoucí komunikace.
- U rámových propustků se přípouští stabilizace suchých průchozích lavic kamenem do betonu tak, aby jednotlivé kameny vystupovaly nad beton 5–10 cm a od sebe byly vzdáleny (nepravidelně) také 5–10 cm. Takto stabilizované kameny je nezbytné překrýt souvislou vrstvou hlinitého jílu o mocnosti 5–10 cm tak, aby kameny nevystupovaly na povrch.
- Břehové lavice pro obojživelníky, které tvoří stupně (tam, kde nelze vytvořit pozvolný jednotný svah při vstupu a výstupu z propustku) nesmí přesáhnout 10 cm.

22) Pro minimalizaci vlivů na faunu budou v případě realizace varianty 2 v rámci dokumentace pro povolení záměru dodržena následující technická řešení pro mostní objekt v km 5,22:

- Vodní tok i případnou komunikaci neprovádět napříč migračním profilem, ale kolmo (šikmé křížení snižuje migrační prostupnost).
- V podmostí provést maximálně jednu účelovou komunikaci a tu přimknout k hraně mostního objektu, plochu této účelové komunikace minimalizovat.
- Podmostí mimo plochu převáděné komunikace ponechat přirozené, nezpevněné, v žádném případě upravené pomocí sypaného štěrku, dlažbou či jiného zpevňujícího materiálu.
- Povrch případné účelové komunikace v podmostí musí být nezpevněný; v případě nutnosti lze finální vrstvu realizovat z vibrovaného štěrku. Zcela nepřijatelná je hladká asfaltová vrstva nebo podobná zpevňující úprava.
- Břehová lavice musí na obou stranách mostního objektu plynule navazovat na okolní biotop, tj. vstup a výstup z podmostí musí být bezbariérový bez kolmých usazovacích jímek, sítě strmých svodnic, kolmých čel propustků, mostních šikmin.
- Zajistit přirozené navádění živočichů do podmostí (naváděcí keře, hromada kamení či větvi po stranách podmostí).
- V místě vyústění migračního profilu nesmí být umístěny prohlubně či jímký s kolmými stěnami.
- Provedení toku je nutno řešit v jednotném spádu, aby nevznikala zatopená místa.

- Podmostí musí navazovat na okolní biotop. Nepříjemné je umísťování jakýchkoliv stavebních objektů či oplocení (ať už před most nebo za most), které by omezovaly migrační profil a migrační propustnost mostního objektu.
- Minimalizovat kácení liniové vegetace podél přítomného vodního toku.

23) Zpracovat Zásady organizace výstavby (ZOV). Do ZOV zahrnout řešení následujících aspektů:

- Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody (Správou NP a CHKO Šumava) vymezit plochy pro zařízení staveniště a plochy pro deponie stavebního materiálu a zeminy. Respektovat následující požadavky:

- Z důvodu ochrany perlorodky říční neumísťovat zařízení staveniště do povodí řeky Blanice č.h.p.1-08-03-009.
- Z důvodu ochrany vodních zdrojů neumísťovat zařízení staveniště do blízkosti vodních zdrojů v km 5,6-6,5.
- Plochy pro deponie stavebního materiálu a zeminy neumísťovat do hodnotných, vegetačně pestrých luk přiléhajících rekonstruované silnici, tj. v km cca 1,5 – 2,5 z obou stran, v km cca 4,0 – 4,5 vpravo ve směru staničení, v km cca 5,5 – 6,3 vpravo ve směru staničení a v km cca 6,0 – 6,6 vlevo ve směru staničení, do lesních porostů a potenciálních biotopů střevlika Menétriesova (km cca 2,5 vlevo ve směru staničení, km cca 3,6 vlevo ve směru staničení, km cca 4,0 vpravo ve směru staničení)
- Z důvodu ochrany vodních zdrojů neumísťovat plochy pro deponie stavebního materiálu a zeminy do blízkosti vodních zdrojů v km 5,6- 6,5.

- Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Staveništní dopravu vést pouze po stávajících komunikacích a trvalém záboru.

- Stanovit opatření vedoucí k omezení negativního vlivu stavebních prací na ovzduší (např. zkrápění materiálů, provádění řádné očisty vozidel, využívání zaplachtených vozidel k přepravě prašných hmot, ale také samotnou organizaci výstavby a její omezení na nezbytně nutnou dobu)

- Zpracovat návrh opatření pro ochranu povrchových a podzemních vod v období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodními toky, případně v místech předpokládaného odtoku srážkových vod ze staveniště. Umístění a velikost sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody (Správou NP a CHKO Šumava).

24) Zpracovat Havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku znečišťujících látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánů ochrany životního prostředí, orgánu ochrany veřejného zdraví, případně správců vodních toků.

25) Zpracovat časový plán realizace stavby. V plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. V harmonogramu zohlednit požadavek na co nejkratší ponechání obnažené půdy. Časový plán realizace stavby projednat a odsouhlasit s příslušným orgánem ochrany přírody (Správou CHKO a NP Šumava).

26) Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby. Závěry hlukové studie zohlednit v Zásadách organizace výstavby (ZOV).

## II. Opatření pro fázi výstavby:

27) Během výstavby dodržovat opatření stanovená v Zásadách organizace výstavby (ZOV).

28) Provést poučení všech pracovníků stavby o zásadách práce v povodí s populací perlorodky říční. O poučení pracovníků stavby vyhotovit zápis, který poučení pracovníci opatří vlastnoručním podpisem.

29) Při výstavbě nepoužívat kamenivo s vysokým obsahem vápníku (např. vápenec, dolomit). Použit kamenivo co nejvíce podobné přirozenému podloží, nejlépe původem z prachatického granulitového masívu.

30) Omezit na nejnižší možnou míru skladování ropných látek v zařízení staveniště.

31) Stavební mechanismy opatřit ekologicky šetrnými odbouratelnými oleji a mazivy.

32) Vyloučit pohyb stavební techniky přes vodní toky, minimalizovat zásahy a úpravy vodních toků i zásahy do odvodňovacích zařízení.

33) Zajistit parkování nákladních automobilů pouze v zařízení staveniště.

34) Pod nádržemi nákladních automobilů a stavebních mechanismů instalovat záchytné vany s nepropustnými stěnami a dnem. Objem záchytných van musí být větší než objem plných nádrží těchto mechanismů. Záchytné vany je nutno zabezpečit proti zatékání srážkových a povrchových vod.

35) Zajistit pohotovostní prostředky pro eliminaci případného úniku toxických látek nebo látek škodlivých vodám v zařízení staveniště.

36) V případě havárie postupovat podle Havarijního plánu. O vzniklé havárii informovat orgány ochrany životního prostředí, orgány ochrany veřejného zdraví, případně správce vodních toků. Likvidaci havárie svěřit odborné firmě.

37) Stanovit zásakovou plochu pro vodu znečištěnou betonovou směsí, případně pro zakalenou vodu. Zásaková plocha musí být situována mimo povodí Blanice (č.h.p. 1-08-03-009).

38) Veškerou vodu znečištěnou betonovou směsí jímat do záchytných jímek, ze kterých bude přečerpána do cisteren a odvezena na zásakovou plochu. Jímky musí být mobilní a nepropustné, aby nedošlo k průsaku betonu do půdy v místě provádění prací (např. u mostních opěr).

39) Dešťovou vodu ze staveniště odvádět do křížených vodních toků přes sedimentační jímky. Umístění a velikost sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody (Správa NP a CHKO Šumava).

40) V případě malé účinnosti, případně nedostatečného objemu sedimentačních jímek, přečerpát zakalenou vodu do cisteren a odvézt na zásakovou plochu.

41) Z důvodu ochrany perlorodky říční během průběhu prací až do kolaudace stavby zajistit kontinuální sledování kvality vody v Blanici a v Hochvajdském potoce na základě požadavků Správy NP a CHKO Šumava. Výstupy průběžně poskytovat správě NP a CHKO Šumava a osobě provádějící ekodozor.

42) K omezení destrukce biotopů saproxylického hmyzu je nezbytné alespoň 30 % veškeré pokácené dřevní hmoty listnatých stromů ponechat v okolí v lesních biotopech. Vhodné k ponechání mrtvého dřeva jsou například tyto lokace: km cca 2,7 vlevo ve směru staničení; km cca 3,4 vlevo ve směru staničení, km cca 5,0 varianty 2 vpravo ve směru staničení.

43) Z důvodu ochrany netopýrů kácet vzrostlé listnaté stromy v období od 1.9. do 15.11. Pokud to není možné, lze kácení provést během března (denní teplota při kácení nesmí být nižší než 10 °C). Vymezení dřevin s možným výskytem netopýrů bude provedeno před zahájením kácení ekodozorem.

44) Při případném nálezů netopýrů v průběhu kácení je třeba v daném místě práce přerušit a okamžitě kontaktovat odborně způsobilou osobu vykonávající funkci ekodozoru stavby.

45) Kácení ostatních dřevin (kde nehrozí riziko výskytu netopýrů), včetně dřevin náletových a porostů křovin provádět v mimohnízdním období ptáků (1.9. – 30.3.)

46) Skryvkové práce realizovat v období 1.9. – 15.3.

47) V případě odkrytí meliorace utěsnit meliorační potrubí tak, aby potrubí nemohlo odvádět vodu z vozovky rekonstruované silnice II/141 do vodních toků.

48) V úseku km 5,6 – 6,5 při zemních pracích věnovat zvýšenou pozornost ochraně horninového prostředí a podzemních vod před znečištěním. Během výstavby sledovat kvalitu vody a vydatnost zdrojů dle programu monitoringu.

### III. Opatření pro fázi vlastního provozu:

49) Optimalizovat dávky posypových solí během zimní údržby silnice II/141. Chemický posyp používat výhradně po předchozím mechanickém odstranění sněhové pokrývky a pouze na zbytky sněhu a námrazy, nikoliv preventivně. V úseku přemostění Blanice v délce 1 km (provozní staničení km 54,758 – 55,100) nadále striktně dodržovat úplný zákaz používání chemických rozmrazovacích látek. Dávkování posypových materiálů v ostatních úsecích v povodí Blanice operativně upravovat (snižovat) na základě výsledků monitoringu (viz podmínka č. 73) tak, aby v řece Blanici v profilu pod zaústěním těchto přítoků nedocházelo k překračování limitní koncentrace chloridů 10 mg/l.

50) Věnovat pozornost pronikání solí do NPP Blanice (monitoring jakosti vody) i funkčnosti zasakovacích systémů; v případě jejich selhání či poklesu účinnosti zajistit nápravu.

51) Sedimentační jímky v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze stavby (nikoli pouze při křížení s vodotečemi) lze po konzultaci s orgánem ochrany přírody (Správou NP a CHKO Šumava) ponechat; ve fázi provozu mohou sloužit jako periodické tůň či louže.

52) Pokračovat v monitoringu vlivů zimní údržby na kontaktní ekosystémy.

53) Po dokončení výstavby sledovat kvalitu vody a vydatnost zdrojů podzemních vod dle programu monitoringu po dobu jednoho roku.

54) Zajistit následnou údržbu realizovaných výsadeb a rekultivovaných ploch po dobu minimálně 5 let. Pro vysazené dřeviny je nutno po dobu pěti let zajistit v horkém letním období závlaku. Odumřelé stromy či keře odstranit a nahradit výsadbou nových sazenic. Likvidovat nepůvodní a invazní druhy rostlin.

55) Zajistit ekologickou stabilitu lesních porostů kolem nové komunikace vytvořením porostního kraje pomocí výsadby listnatých dřevin odpovídající přirozené dřevinné skladbě daného lesního typu.

56) Po realizaci záměru provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél silnice II/141 a v případě překročení limitu navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření. Hluková studie bude vycházet z nejnovějších dostupných dat o intenzitě dopravy.

### IV. Opatření vycházející z naturového hodnocení:

57) Pro období provozu záměru zajistit, že na zrekonstruovaném úseku silnice II/141 bude nařízena maximální povolená rychlost nepřesahující návrhovou rychlost 70 km/h. Zajistit účinnou kontrolu

dodržování maximální povolené rychlosti, a to zejména v úseku silnice II/141, který prochází přes jádrové území biotopu vybraných druhů zvláště chráněných druhů velkých savců (km 1,3 – 3,6), ideálně umístěním úsekového měření rychlosti.

58) V dalším stupni projektové přípravy vybrané varianty záměru prověřit možnost úpravy návrhu směrového vedení s cílem trasu rekonstruované silnice více přimknout k trase stávající silnice II/141 (např. v úseku kolem km 4,0).

59) V dalším stupni projektové přípravy vybrané varianty záměru vyloučit stavební úpravy svahu (násypu stávající silnice) v úseku km 1,074 – 1,4 vlevo ve směru staničení a minimalizovat veškeré zásahy do tohoto svahu, včetně zásahů do vegetačního krytu. Pokud by nebylo bez úpravy tohoto svahu/násypu možné rozšířit silnici na kategorii S 9,5, bude nutné zvolit v tomto úseku nižší kategorii šířkového uspořádání.

60) Na rekonstruované silnici II/141 zachovat stávající způsob odvodnění, kdy voda ze zpevněných ploch vozovky odtéká volně na terén nebo do nezpevněných příkopů podél silničního tělesa a zde dochází k jejímu zasakování.

61) V případě realizace záměru ve variantě 2 optimalizovat technické řešení nového mostního objektu v km 5,22 pro zajištění migrace živočichů. Minimalizovat hlučnost mostních uzávěrů, podmostí řešit s co nejvyšším podílem nezpevněných povrchů, bez kačírku či štěrku, koryto drobného vodního toku zachovat v přírodě blízkém stavu, účelovou komunikaci přimknout k jedné straně objektu. Podmostí musí navazovat na okolní biotop, v okolí mostu nesmí být umístěny žádné objekty, které by znesnadňovaly migraci.

62) Minimalizovat dočasný zábor a zásahy do okolních pozemků. Objekty zařízení staveniště a deponie zemin a stavebního materiálu neumisťovat na plochách přírodních stanovišť (dle podkladu odborného botanického průzkumu, který byl vypracován pro potřeby aktualizace a zpřesnění naturového posouzení, autor Juříček r. 2025 dále také „Juříček 2025“; případně dle aktualizované vrstvy mapování biotopů), objekty zařízení staveniště neumisťovat v povodí Blanice (č.h.p. 1-08-03-009). Staveništní dopravu vést pouze po stávajících komunikacích a plochách trvalého záboru.

63) V dalším stupni projektové přípravy zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV), ve kterých budou přesně specifikovány plochy dočasného záboru, umístění deponií zemin a stavebního materiálu, organizace staveništní dopravy a časový plán realizace navrhované rekonstrukce silnice II/141. ZOV budou předloženy orgánu ochrany přírody k odsouhlasení a budou respektovat následující zásady:

- dočasný zábor a zásahy do okolních pozemků budou minimalizovány,
- objekty zařízení staveniště a deponie zemin a stavebního materiálu nebudou umístěny na plochách přírodních stanovišť (Juříček 2025), případně dle aktualizované vrstvy mapování biotopů),
- objekty zařízení staveniště nebudou umístěny v povodí Blanice (č.h.p. 1-08-03-009),
- staveništní doprava bude vedena pouze po stávajících komunikacích a plochách trvalého záboru,
- navrhovaná rekonstrukce silnice II/141 bude řešena po dílčích úsecích tak, aby byl minimalizován rozsah území aktuálně narušeného prováděním zemních a stavebních prací a minimalizovány pojezdy stavební techniky po nezpevněných plochách.

64) Zpracovat havarijní plán pro období výstavby tak, aby bylo minimalizováno riziko znečištění podzemních a povrchových vod v důsledku nestandardních situací a havarijních úniků znečišťujících látek.

65) V celém povodí Blanice je nutné v průběhu výstavby záměru aplikovat přísná ochranná opatření, která minimalizují riziko zhoršení kvality vody v Blanici, v povodí Teplé Vltavy jsou tato opatření doporučena:

- Neprojíždět vodní toky technikou, minimalizovat zásahy do vodních toků a úpravy vodních toků i zásahy do odvodňovacích zařízení.
- Při používání betonu, betonových směsí, ochranných nátěrů a dalších látek nesmí dojít ke kontaminaci vodních toků těmito materiály. Vodní toky nesmí být kontaminovány ani postupným uvolňováním vápenatých iontů z betonových konstrukcí. Povrchy betonů situovaných v dosahu vody by měly být opatřeny ochranným nátěrem, kamenným obkladem. Kamenné obklady by měly být prováděny tzv. "na sucho" nebo může být použita malta bez obsahu cementu.
- Při výstavbě nepoužívat kamenivo s vysokým obsahem vápníku (např. vápenec, dolomit).
- V případě vzniku zakalených nebo jinak znečištěných vod využívat zásaky nebo znečištěnou vodu čerpat a odvážet k likvidaci. Zakalené nebo jinak znečištěné vody nesmí v žádném případě odtékat do vodních toků nebo odvodňovacích zařízení.

66) Po celou dobu realizace záměru sledovat kvalitu vody ve vodních tocích v dotčeném území. Měřeno bude pH, vodivost a zákal vody, případně další parametry po dohodě s orgánem ochrany přírody (Správou NP a CHKO Šumava). Měření provádět alespoň na následujících profilech:

- Blanice nad soutokem s Magdalénským potokem (kontrolní, stavbou neovlivněný profil)
- Blanice, pod soutokem s Magdalénským potokem
- Blanice, pod soutokem s Hochvajdským potokem
- Blanice, pod mostem na silnici II/141
- Magdalénský potok, před soutokem s Blanici
- Hochvajdský potok, před soutokem s Blanici
- bezejmenný pravostranný přítok Blanice od Blažejovic, před soutokem s Blanici (48.9498239N, 13.9435272E)

Pro sledování budou použita kontinuální nebo automatizovaná čidla, data z měření musí být dostupná v reálném čase subjektům zajišťujícím stavební dozor a ekodozor stavby a orgánu ochrany přírody (Správě NP a CHKO Šumava). V případě zhoršení kvality vody ve sledovaných parametrech musí být identifikován zdroj znečištění a zjednána náprava.

67) Minimalizovat kácení dřevin. Pro náhradní výsadby použít výhradně původní, stanovištně příslušné druhy dřevin.

68) Svahy násypů a zářezů rekonstruované silnice a opuštěné části stávající silnice určené k rekultivaci nezatravňovat osetím běžnou travní směsí. Plochy mohou být podle dohody s příslušným orgánem ochrany přírody (Správou NP a CHKO Šumava) osety s použitím vhodné regionální travobylinné směsi, nebo zatravněny drnováním s použitím travobylinných drnů z přirozených porostů z ploch trvalého záboru, nebo metodou mulčování senem sklizeným z cenných ploch přírodních biotopů vyskytujících se v zájmovém území nebo jeho blízkém okolí.

69) Minimalizovat riziko šíření nepůvodních a expanzních druhů rostlin kontrolou ploch dotčených stavbou a případnou likvidací těchto druhů v průběhu výstavby i po jejím dokončení (činnost provádět alespoň po dobu 5 let po výstavbě).

70) Přípravu území (odstranění vegetačního krytu a skrývky) provést mimo hlavní vegetační sezonu, tj. v období od září do poloviny března.

71) Omezit provádění stavebních prací, pojezdy techniky a příjezdy a odjezdy vozidel na stavbu na denní dobu (začátek nejdříve cca 1 hodinu po rozbřesku, konec cca 1 hodinu před setměním).

72) Při realizaci stavby zajistit ekodozor, který bude dohlížet na plnění podmínek uvedených v dokumentaci EIA, v tomto závazném stanovisku a v navazujících správních aktech orgánů ochrany přírody (OOP). Konkrétní činnosti ekodozoru specifikovat v projektu opatření k ochraně přírody, který by měl být zpracován v rámci další projektové přípravy záměru.

73) Pokračovat nyní a následně i po realizaci záměru v monitoringu vlivů zimní údržby (aktuálně uložen rozhodnutím Správy NP Šumava ze dne 22. 9. 2023, č. j. SZ NPS 08171/2023/3 – NPS 09593/2023) a tento monitoring rozšířit o sledování vodivosti a koncentrace chloridů v povrchových vodách na dalších profilech na toku Blanice a na přítocích. Vodivost sledovat kontinuálně, odběry vody pro stanovení chloridů provádět minimálně 4x ročně, z toho minimálně 2x v období od 1. 1. do 31. 3. kalendářního roku. Sledovat alespoň následující profily:

- Blanice nad soutokem s Magdalénským potokem (kontrolní, neovlivněný profil)
- Blanice, pod soutokem s Magdalénským potokem
- Blanice, pod soutokem s Hochvajdským potokem
- Blanice, pod mostem na silnici II/141
- Magdaléský potok, před soutokem s Blanicí
- Hochvajdský potok, před soutokem s Blanicí
- bezejmenný pravostranný přítok Blanice od Blažejovic, před soutokem s Blanicí (48.9498239N, 13.9435272E)

Podle výsledků monitoringu v případě potřeby upravovat režim zimní údržby a použití posypových materiálů. K dalšímu omezení chemické údržby na úseku II/141 v povodí Blanice by mělo dojít v případě opakovaného překročení maximální koncentrace chloridů v přítocích Blanice, které jsou stanoveny ve vyhlášovacím předpisu a v plánu péče o NPP Blanice a NPP Prameniště Blanice, a také v případě, že by koncentrace chloridů v toku Blanice vykazovala stoupající trend.

#### **9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí**

1) Po celou dobu realizace záměru sledovat kvalitu vody ve vodních tocích v dotčeném území. Měřeno bude pH, vodivost a zákal vody, případně další parametry po dohodě s orgánem ochrany přírody (Správou NP a CHKO Šumava). Měření provádět alespoň na následujících profilech:

- Blanice nad soutokem s Magdalénským potokem (kontrolní, stavbou neovlivněný profil)
- Blanice, pod soutokem s Magdalénským potokem
- Blanice, pod soutokem s Hochvajdským potokem
- Blanice, pod mostem na silnici II/141
- Magdaléský potok, před soutokem s Blanicí
- Hochvajdský potok, před soutokem s Blanicí
- Bezejm. pravostranný přítok Blanice od Blažejovic, před soutokem s Blanicí (48.9498239N, 13.9435272E)

Pro sledování budou použita kontinuální nebo automatizovaná čidla, data z měření musí být dostupná v reálném čase subjektům zajišťujícím stavební dozor a ekodozor stavby a orgánu ochrany přírody (Správě NP a CHKO Šumava). V případě zhoršení kvality vody ve sledovaných parametrech musí být identifikován zdroj znečištění a zjednána náprava.

2) Pokračovat nyní a následně i po realizaci záměru v monitoringu vlivů zimní údržby (aktuálně uložen rozhodnutím Správy NP Šumava ze dne 22. 9. 2023, č.j. SZ NPS 08171/2023/3 – NPS 09593/2023) a tento monitoring rozšířit o sledování vodivosti a koncentrace chloridů v povrchových vodách na dalších profilech na toku Blanice a na přítocích. Vodivost sledovat kontinuálně, odběry vody pro stanovení chloridů provádět minimálně 4x ročně, z toho minimálně 2x v období od 1.1. do 31.3. kalendářního roku. Měření provádět alespoň na profilech viz předcházející podmínka č. 1.

3) Provést vyhodnocení navržených kompenzačních opatření, zejména stavu sadových úprav v průběhu 1. a 3. roku provozu záměru, a to formou zprávy předané na odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihočeského kraje.

4) Sledovat kvalitu a vydatnost zdrojů podzemních vod v rozsahu a četnosti dle závěrů hydrologického posouzení (příloha č. 5 dokumentace EIA), případně v rozsahu následně vydaného vodoprávního rozhodnutí, bude-li vydáno. Sledování bude probíhat po dobu jednoho roku od ukončení výstavby (viz podmínka č. 53).

5) Pokračovat v monitoringu vlivů zimní údržby na kontaktní ekosystémy. (viz podmínka č. 52).

## II. Odůvodnění

### **1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek**

Při formulování závazného stanoviska k záměru „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 – Blažejovice – Volary (54,030 – 60,715 km)“ vycházel krajský úřad z uceleného souboru podkladů definovaných zákonem:

- Dokumentace EIA zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu k záměru „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 – Blažejovice – Volary (54,030 – 60,715 km)“, kterou zpracovala Mgr. Pavla Dušková (EIA SERVIS s.r.o., listopad 2025), držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona, rozhodnutí MŽP č. j. 87741/ENV/15, poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2020/710/4127 a také držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 odst.1 zákona č. j. 34758-OVZ-32.0-8.9.08, poslední prodloužení osvědčení č. j. MZDR 16490/2023-2OVZ (dále také „dokumentace EIA“).

Součástí dokumentace EIA jsou následující odborné studie a podklady, zaměřené na detailní analýzu a hodnocení vlivů jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí: Hluková studie (Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., červenec 2024), Rozptylová studie (Mgr. Ivana Hovorková, EKOPOR, červen 2024), Hydrogeologické posouzení + doplnění (RNDr. Marcel Homolka, červen 2024 a květen 2025), Hodnocení vlivů zásahů na přírodu a krajinu podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o., červenec 2024), Hodnocení krajinného rázu (Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o., květen 2024), Hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000 podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (RNDr. Lenka Šikulová, listopad 2025). Přílohy dále zahrnují i situace řešených variant, podélné profily řešených variant, rozhodnutí Správy NP Šumava o výjimce ze zákazu provádět chemický posyp cest na silnicích na území CHKO Šumava a stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

- Vyjádření k dokumentaci EIA

- Veřejné projednání, které se konalo dne 10. 3. 2026

- Posudek s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu, který vypracoval Mgr. Luboš Motl, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona, osvědčení č. j. 1522/243/OPVŽP/99, poslední prodloužení autorizace pod č. j. MZP/2021/710/3796 ze dne 28. 7. 2021, s platností do 31. 12. 2026, v dubnu 2026 (dále také „posudek“). Součástí posudku je oponentní posouzení naturového hodnocení (posouzení vlivů na lokality Natura 2000), které vypracoval prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc. (autorizovaná osoba pro hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000), únor až březen 2026.

Posuzovaný záměr tak, jak je popsán v dokumentaci EIA, představuje rekonstrukci silnice II/141 v úseku od mostu ev. č. 141-020 u osady Blažejovice po město Volary v délce přibližně 6,6 km. Návrh se týká úseku v provozním staničení 54,030 – 60,715 km. Důvody pro realizaci záměru jsou především nevyhovující technické parametry stávající komunikace a nízká bezpečnost provozu. Silnice je v současném stavu nedostatečná z hlediska šířkového a směrového uspořádání, tvaru silničního tělesa i únosnosti vozovky. V řešeném úseku byla v období let 2019–2023 zaznamenána zvýšená nehodovost, přičemž jejími nejčastějšími příčinami bylo nepřizpůsobení rychlosti a způsobu jízdy stavu a podmínkám komunikace, včetně situací souvisejících s vjetím do protisměru, nedodržením jízdního pruhu nebo rizikovým předjížděním. Rekonstrukce má za cíl tyto bodové závady odstranit a zvýšit komfort a plynulost jízdy. Silnice bude v převážné délce rozšířena a její směrové i podélné vedení bude zrekonstruováno tak, aby odpovídalo současným platným normám. Komunikace je navržena v kategoriích S 7,5/70 (v úseku Blažejovice) a S 9,5/70 pro zbytek trasy s návrhovou rychlostí 70 km/h. Řešení komunikace je variantní: v úseku km 0,0 – 4,3 je navržena jedna varianta využívající stávající těleso silnice. Výjimkou je úsek u mostu přes Blanici (km 0,728 – 1,1), kde dojde pouze k výměně živičných vrstev, aby byl minimalizován zásah do cenného území.

V úseku od km 4,3 po konec úpravy jsou posuzovány dvě varianty: varianta 1 pokračuje v trase stávající silnice, zatímco varianta 2 představuje přeložku v nové stopě, která trasu narovná a zkracuje. Součástí varianty 2 je i nový most v km 5,221.

Záměr je zařazen pod dikci bodu 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod)“, kategorie II přílohy č. 1 k zákonu a byl posuzován ve smyslu ustanovení § 4 odst. 1 písm. f) zákona.

Kromě zvýšení bezpečnosti silničního provozu díky odstranění nevyhovujících parametrů stávající komunikace přinese rekonstrukce také mírné zlepšení hlukové situace v okolí nejbližší obytné zástavby a nepatrné snížení zdravotních rizik spojených se znečištěním ovzduší, a to díky plynulejšímu průběhu dopravy. Pozitivně lze hodnotit také nahrazení stávajících propustků vhodnějšími konstrukcemi umožňujícími bezpečnější pohyb živočichů. Přínosem je rovněž zachování stávající zástavby a přístupů na zemědělské a lesní pozemky. Nově upravené svahy komunikace budou zatravněny a osázeny zelení, což podpoří stabilitu krajiny a její ekologickou funkci.

Záměr rekonstrukce silnice II/141 v úseku Blažejovice – Volary se nachází v území s vysokou přírodní hodnotou. Celá trasa prochází CHKO Šumava, přičemž zasahuje do všech zón odstupňované ochrany a místy tvoří hranici CHKO. Silnice v celém řešeném úseku dále prochází územím evropsky významné lokality EVL Šumava (kód CZ0314024), přičemž vzhledem k vysoké mobilitě chráněných živočichů (zejména rýsa ostrovida) bylo v rámci hodnocení Natura 2000 posuzováno i možné ovlivnění EVL Boletice (vzdálené cca 3,8 km) a EVL Prachatic – kostel (cca 7,2 km). V úseku km cca 0,7 – 1,4 silnice přímo prochází nebo těsně sousedí s Národní přírodní památkou NPP Blanice. Tato památka byla zřízena k ochraně pramenné oblasti řeky Blanice a nejpočetnější středoevropské populace perlorodky říční. V širším území se nacházejí rovněž ptačí oblasti PO Šumava a Boletice, jejichž předměty ochrany mohou být potenciálně dotčeny nepřímými vlivy, přestože záměr do těchto lokalit přímo nezasahuje. Celá trasa se nachází v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Šumava. Z pohledu migračního významu řešený úsek mezi Blažejovicemi a Volary (konkrétně km 1,1 – 3,5) protíná jádrové území výskytu velkých savců, zejména rýsa ostrovida a vlka obecného. V neposlední řadě komunikace kříží regionální biocentrum RBC 51 Spálenec a regionální biokoridory RBK 205, 203 a 191.

Z hlediska přírodních složek jsou hlavními potenciálními vlivy zábor půdy, zásah do biotopů, krajinného rázu, ovlivnění biologické rozmanitosti a vodního režimu.

Realizace záměru si vyžádá trvalý zábor přibližně 5,2 ha zemědělské půdy (zemědělského půdního fondu ZPF) a kolem 0,6 ha lesních pozemků (pozemků určených k plnění funkcí lesa PUPFL). Zemědělské pozemky a lesní plochy budou přeměněny na zpevněné plochy – vozovka budoucí komunikace a trvalé travní porosty s výsadbou dřevin – plochy svahů násypů. Tento zábor je předem daný vlastním umístěním a charakterem stavby (rekonstrukce stávající komunikace). Území, kterým rekonstruovaná silnice prochází je relativně členité a nachází se v nadmořské výšce okolo 800 m n.m. V místě plánované trasy rekonstrukce silnice II/141 z pedologického hlediska převažují hnědé půdy a gleje. Z hlediska tříd ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) prochází silnice půdami I., III., IV. a V. třídy ochrany. Nejcennější půdy I. třídy tvoří jen malou část (cca 3 %) celkového záboru. Půdy II. třídy ochrany se v trase záměru prakticky nevyskytují. Většina dotčených lesních pozemků (75 %) je zařazena do kategorie lesů hospodářských, které nevyžadují žádnou zvláštní ochranu. Zbývajících 25 % tvoří lesy zvláštního určení, což jsou v tomto případě lesy v I. zónách CHKO Šumava nebo v národních přírodních památkách.

Potenciální vlivy na biologickou rozmanitost spočívají v kombinaci přímých zásahů do biotopů a nepřímých rušivých faktorů. Rekonstruované silnici přiléhají cenné biotopy, zejména druhově bohaté kosené louky. Mimořádně cenným biotopem je niva řeky Blanice, kterou protíná stávající silnice v km cca 0,7–1,1. Podle biologického hodnocení a provedených terénních průzkumů byl v přímo dotčeném území doložen výskyt celkem 28 zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin; dokumentace EIA dále uvádí na základě nálezyvých databází (NDOP, AVIF) výskyt dalších 46 zvláště chráněných druhů v širším zájmovém území, včetně druhů jako rys ostrovid, vlk obecný nebo los evropský. V dalších stupních přípravy bude proto nezbytné řešit případné výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „ZOPK“). S ohledem na umístění záměru v citlivém území byla problematika vlivů na biologickou rozmanitost věnována zvýšená pozornost a byla navržena řada opatření směřujících k minimalizaci negativních dopadů na dotčené biotopy, zvláště chráněné druhy i ekologickou stabilitu území.

Záměr klade zásadní důraz na ochranu perlorodky říční jako nejcitlivější složky dotčeného území, zejména vzhledem k její vysoké citlivosti na zhoršení kvality vody (chloridy, zákal a znečištění splachovými vodami). Ochrana tohoto druhu je proto přímo navázána na opatření pro ochranu povrchových a podzemních vod. Navržena jsou zejména technická a organizační opatření, která minimalizují riziko ovlivnění vodního režimu. Patří mezi ně vyloučení stavebních úprav svahu u řeky Blanice, zákaz umístování zařízení stavenišť v jejím povodí, používání bezvápencového kameniva, ochranné úpravy betonových konstrukcí, zachování vsakování splachových vod v tělese komunikace a utěsnění historických meliorací odvádějících vodu do recipientů. Režim zimní údržby je nastaven s přísným omezením používání chemických posypů. V nejcitlivějším úseku u mostu přes Blanici je jejich aplikace zakázána, v ostatních částech je možná pouze za podmínek mechanického odklidu sněhu a přesného dávkování formou zkrápěné soli. I přes navýšení zpevněných ploch a odtoku je zajištěno dodržení limitní koncentrace chloridů 10 mg/l, a to kombinací výše uvedených opatření. Součástí návrhu je také biologický dozor a kontinuální monitoring kvality vody (pH, vodivost, zákal), které umožní průběžnou kontrolu vlivů záměru. Navržená opatření jsou považována za dostatečná k ochraně vodních zdrojů a minimalizaci environmentálních rizik.

Zvláštní pozornost byla věnována také posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, které zpracovala autorizovaná osoba pro hodnocení dle § 45i ZOPK, RNDr. Lenka Šikulová. Ve svém hodnocení se zaměřila nejen na přímé dopady v rámci EVL Šumava, ale vyhodnotila také potenciální vlivy na předměty ochrany v sousedních lokalitách. Dle provedeného hodnocení pro obě varianty shodně platí, že realizace záměru nebude mít negativní vliv na celistvost dotčených lokalit a nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany soustavy Natura 2000 ve smyslu § 45i odst. 9 ZOPK.

Citlivým tématem je také migrační prostupnost území, přičemž z hlediska vlivu je zásadní, že rekonstruovaná silnice II/141 nebude představovat novou migrační bariéru, neboť komunikace v území dlouhodobě existuje a fauna je na její přítomnost adaptována. U obou variant dojde ke zlepšení prostupnosti krajiny nahrazením nevyhovujících propustků novými rámovými propustky umožňujícími bezpečný průchod obojživelníkům, plazům a drobným savcům. Riziko zvýšené mortality velkých savců

v důsledku vyšší rychlosti dopravy bude omezeno zavedením maximální povolené rychlosti 70 km/h a kontrolou jejího dodržování, zejména formou úsekového měření rychlosti v nejcitlivějších úsecích trasy. Z pohledu zásahu do krajiny a jejího rázu představuje každá dopravní stavba určitý zásah do území. Míra tohoto zásahu se však zásadně liší podle toho, zda jde o novou stavbu, nebo o rekonstrukci stávající komunikace. V případě rekonstrukce silnice II/141 mezi Blažejovicemi a Volary se jedná o úpravu již existující liniové stavby, která je v krajině dlouhodobě přítomná, a proto nedochází k zásadní změně prostorové struktury území ani k vytvoření nového fragmentačního prvku. Rekonstrukce jako taková zachovává stávající dopravní koridor a nepřináší vznik nové liniové bariéry v krajině. Z hlediska krajinného rázu tak nedochází k zásadnímu zhoršení stavu, ale spíše k dílčím lokálním úpravám v rámci již existující komunikace.

Krajský úřad identifikované vlivy vyhodnotil jako akceptovatelné a řešitelné prostřednictvím stanovených technických a organizačních podmínek.

Žádné další vlivy nebyly ve své významnosti (po zhodnocení velikosti vlivu, časového rozsahu, a dalších atributů) vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové, které by znemožňovaly realizaci záměru. Z pohledu vlivů na veřejné zdraví rekonstrukce komunikace nepředstavuje žádné navýšení zdravotního rizika pro obyvatele v okolí záměru. Rozdíly mezi variantami jsou v tomto zanedbatelné, obě varianty jsou z pohledu hygienických standardů i ochrany populace vyhovující. Dle závěrů rozptylové studie nezpůsobí realizace navrhovaného záměru ani v jedné variantě překračování limitní úrovně znečištění ovzduší, stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, tedy ani nadměrné zatěžování okolního ovzduší znečišťujícími látkami. Požadavkům platné legislativy bezpečně vyhovuje i hodnota všech součtů vypočtených ročních průměrných imisních koncentrací uvažovaných škodlivin s předpokládaným požadovým zatížením sledovaného území. Studie tak prokazuje realizovatelnost posuzovaného záměru z hlediska zatížení jeho okolí imisemi látek přicházejícími v úvahu. Ze závěrů hlukové studie vyplývá, že platné hygienické limity pro hluk budou ve většině míst po realizaci záměru dodrženy. Ve dvou případech budou limity překročeny jak ve stavu bez realizace záměru, tak po jeho realizaci. Podstatné však je, že realizace záměru povede ve sledovaných bodech ke snížení hlukové expozice a u nejbližších obytných objektů přinese mírné zlepšení hlukové situace. Pro žádnou z variant nejsou navrhována protihluková opatření. Obě varianty jsou z hlediska hluku srovnatelné.

Z hlediska vlivů na klima je stěžejní, že se jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, při níž nedochází k podstatné změně dopravního zatížení ani ke vzniku nových zdrojů emisí skleníkových plynů. Hodnocení vlivů v případě silniční infrastruktury bylo provedeno s ohledem na jiné nepřímé emise skleníkových plynů, tj. emise vznikající provozem vozidel na dotčeném úseku komunikace. V tomto ohledu nebyly mezi jednotlivými posuzovanými variantami zjištěny významné rozdíly.

Z pohledu vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví prochází počáteční úsek záměru zástavbou osady Blažejovice, dále je silnice vedena volnou krajinou a končí na okraji zástavby Volar. S výjimkou vlastního tělesa silnice II/141 nebude dotčen žádný hmotný majetek. Počáteční úsek rekonstruované silnice II/141 zasahuje do nemovité kulturní památky zbytky Zlaté stezky, koncový úsek prochází v souběhu s touto kulturní památkou. V těchto úsecích bude rekonstrukce silnice probíhat pouze v tělese stávající silnice s minimálními zásahy do okolí. Nemovitá kulturní památka zbytky Zlaté stezky nebude dotčena a nebude rovněž dotčena ani nemovitá kulturní památka venkovská usedlost č.p. 48 v osadě Blažejovice.

V rámci provedeného hodnocení nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Významné negativní vlivy posuzovaného záměru byly v dokumentaci EIA vyloučeny u všech hodnocených složek životního prostředí. Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy záměru nebudou představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví přijatelný.

**Průběh posuzování:**

K provedení zjišťovacího řízení bylo krajskému úřadu dne 13. 8. 2024 předloženo oznámení záměru dle § 6 zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu pro záměr „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-02 – Blažejovice – Volary (54,030 – 60,715 km)“. Oznámení zpracovala Mgr. Pavla Dušková (EIA SERVIS s.r.o.). Dopisem ze dne 19. 8. 2024 č. j. KUJCK 98211/2024 bylo krajským úřadem zahájeno zjišťovací řízení a oznámení bylo rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Oznámení bylo zároveň zveřejněno na internetu v Informačním systému EIA (pod kódem záměru JHC1146). Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předloženému oznámení záměru, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. Informace o oznámení byla na úřední desce Jihočeského kraje zveřejněna dne 20. 8. 2024, na úřední desce obce Zbytiny dne 21. 8. 2024 a na úřední desce města Volary taktéž 21. 8. 2024, termín pro zaslání vyjádření k oznámení tedy uplynul dne 19. 9. 2024. Ke zveřejněnému oznámení záměru se v zákonné lhůtě vyjádřily 2 subjekty ze strany dotčených orgánů a 1 subjekt dotčené veřejnosti. Doručená vyjádření byla následně zveřejněna v Informačním systému EIA a byla poskytnuta oznamovateli k využití při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí. Dne 4. 10. 2024 č. j. KUJCK 117994/2024 vydal krajský úřad k záměru závěr zjišťovacího řízení, ve kterém na základě informací uvedených v oznámení záměru, doručených písemných vyjádřeních k oznámení záměru a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona stanovil oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí. Jednalo se primárně o minimalizaci negativních dopadů na vzácné ekosystémy NPP Blanice, ochranu kriticky ohrožené perlorodky říční, velkých savců a zajištění migrační dostupnosti krajiny.

Dne 19. 12. 2025 byla krajskému úřadu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví předložena dokumentace EIA s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu k záměru „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 – Blažejovice – Volary (54,030 – 60,715 km)“, zpracovaná Mgr. Pavlou Duškovou, která je autorizovanou osobou podle § 19 zákona. Dopisem č. j. KUJCK 1801/2026 ze dne 13. 1. 2026 krajský úřad rozeslal dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce Jihočeského kraje. Informace o dokumentaci EIA byla na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje zveřejněna dne 13. 1. 2026. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 12. 2. 2026.

K dokumentaci EIA byla krajskému úřadu v zákonné lhůtě doručena celkem 4 vyjádření z toho 1 vyjádření dotčeného územního samosprávného celku (město Volary), 2 vyjádření dotčených správních orgánů (Krajská hygienická stanice a Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí) a 1 vyjádření dotčené veřejnosti (spolek Šumava domovem, z.s.). Po zákonném termínu byla doručena 2 vyjádření od dotčeného správního orgánu ochrany přírody (Správa NP a CHKO Šumava). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci EIA, která byla krajskému úřadu zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci EIA byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Na základě předešlého výběrového řízení byl dopisem č. j. KUJCK 15081/2026 ze dne 29. 1. 2026 zpracováním posudku pověřen Mgr. Luboš Motl, ze spol. Environmentální a ekologické služby s.r.o. (dále též „zpracovatel posudku“), držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona (osvědčení MŽP č. j. 1522/243/OPVŽP/99, poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/3796). Dokumentace EIA včetně všech obdržených vyjádření k ní byla zpracovateli posudku doručena dne 19. 2. 2026; tím v souladu s § 9 odst. 3 zákona začala plynout 60denní lhůta pro předložení posudku, která uplynula dne 20. 4. 2026.

Nad rámec obdržených vyjádření bylo zpracovateli posudku elektronickou poštou dne 2. 3. 2026 předáno rovněž doplnění vyjádření orgánu ochrany přírody ze dne 25. 2. 2026 zasláné po lhůtě).

S ohledem na charakter obdržených vyjádření k dokumentaci EIA nařídil v souladu s § 17 zákona krajský úřad dopisem ze dne 2. 3. 2026 č. j. KUJCK 26187/2026 konání veřejného projednání záměru; pozvánka na veřejné projednání byla téhož dne krajským úřadem rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnil krajský úřad dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje zveřejněna dne 2. 3. 2026. Veřejné projednání dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se konalo dne 10. 3. 2026 od 15:30 hodin v sále budovy Městského úřadu Volary, na adrese Náměstí 25, 384 51 Volary. Původně bylo projednání plánováno v zasedací místnosti č. 2 na městském úřadě, avšak z důvodu vysokého počtu přítomné veřejnosti bylo přesunuto do sálu téže budovy. Na veřejném projednání seznámila pověřená referentka krajského úřadu přítomné s technickou organizací veřejného projednání, s procesem posuzování vlivů na životní prostředí a s cílem veřejného projednání, rámcově také shrnula obdržená vyjádření k dokumentaci EIA. Zástupce oznamovatele poté krátce představil záměr a jeho varianty. Zpracovatelka dokumentace EIA seznámila přítomné s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a shrnula závěry z dokumentace EIA. S naturovým hodnocením seznámila přítomné jeho autorka RNDr. Lenka Šikulová. Zástupci orgánu ochrany přírody se v úvodu diskusní části veřejného projednání dotázali na zohlednění svých připomínek zasláných po lhůtě; následně proběhla navazující diskuse, v níž svá vyjádření k záměru uplatnili také zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti. Obsahově byla z velké části uplatněna obdobná vyjádření, jako ta, která byla krajskému úřadu zaslána již v písemné podobě v rámci lhůty pro vyjádření k dokumentaci EIA, připomínky se týkaly zejména potřebnosti záměru, návrhových parametrů stávající a rekonstruované komunikace, přivedení tranzitní dopravy do centra Volary a navýšení intenzit dopravy, aktuálnost dat dopravního modelu bez využití novějších dat z roku 2025 a zohlednění lokálního kontextu, otázka obchvatu města Volary, vliv na faunu a vodní prostředí - vliv zimního solení na perlorodku říční v Blanici a zvýšené riziko střetu se zvěří. Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stran – zástupcem oznamovatele, týmem zpracovatelky dokumentace EIA vč. zpracovatelky naturového hodnocení, zástupci krajského úřadu a zpracovatelem posudku, reagováno. Zástupcům krajského úřadu byla na veřejném projednání předána tři podání – jedno od fyzické osoby a dvě od dotčené veřejnosti (Živá vila, z. s., a Pelyněk, z. s.). Podání obou spolků jsou obsahově totožná s podáním spolku Šumava domovem, z. s. k dokumentaci EIA, které bylo krajskému úřadu doručeno již v zákonné lhůtě, a bylo tedy v rámci procesu EIA vypořádáno a zohledněno. Obsah podání fyzické osoby byl na veřejném projednání prezentován samotným autorem a následně byl předmětem diskuse, přičemž zpracovatelé dokumentace EIA na něj reagovali. Komentář krajského úřadu k tomuto podání je uveden rovněž v části 5. Shrnutí vyjádření k dokumentaci tohoto závazného stanoviska. Tato problematika je zároveň řešena i v posudku. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 30. 3. 2026 pod č. j. KUJCK 40836/2026.

Posudek zpracovaný Mgr. Lubošem Motlem v souladu s přílohou č. 5 k zákonu byl krajskému úřadu předložen dne 20. 4. 2026. Dle zpracovatele posudku byly v dokumentaci EIA popsány a hodnoceny možné vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, biologickou rozmanitost, krajinu a krajinný ráz, hlukovou situaci, hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů. Součástí hodnocené dokumentace EIA jsou přílohy č.1–11, kdy jako příloha č. 3–8 byly odborné studie. Přílohou byly i mapové podklady a situační zákresy (příloha č. 1–2), vyjádření CHKO k Natura 2000 (příloha č. 11), rozhodnutí o udělení povolení výjimky ze zákazu chemického posypu na území CHKO Šumava (příloha č. 9) a vydaný závěr zjišťovacího řízení (příloha č. 10). Zpracované odborné studie se pohybují na straně bezpečnosti. Závěry studií, z nichž dokumentace EIA v příslušných kapitolách vycházela, poukazují na akceptovatelné vlivy, s ohledem ke stávajícímu stavu zájmového území. Zpracovatel posudku se

ztotožnil se závěry dokumentace EIA a s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci EIA, v obdržných vyjádřeních k dokumentaci EIA, průběh veřejného projednání, doplňující informace, prohlídku dotčeného území a ověření vstupních parametrů uvedených v dokumentaci EIA dospěl k závěru, že navržené řešení záměru zajišťuje ochranu životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Součástí posudku je také oponentní posouzení naturového hodnocení (posouzení vlivů na lokality Natura 2000), které vypracoval prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc. (autorizovaná osoba pro hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000). Toto oponentní posouzení potvrzuje správnost a odbornou úroveň původního hodnocení RNDr. Lenky Šikulové a uzavírá, že předložené hodnocení je po obsahové i odborné stránce v souladu s legislativou a jeho závěry lze plně akceptovat. Zpracovatel posudku tedy s ohledem na výše uvedené navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko, přičemž v závěru posudku uvádí, že stanovuje celkem 57 podmínek. V textu posudku je však uvedeno 74 podmínek a dále 5 podmínek pro monitorování a rozbor vlivů na životní prostředí. Jedná se o zjevnou nesrovnalost v číselném vymezení podmínek, která je pravděpodobně způsobena písařskou chybou; pro účely stanoviska EIA je vycházeno z úplného výčtu podmínek uvedeného v textu posudku, tj. 74 závazných podmínek za účelem prevence, vyloučení, snížení či kompenzace negativních vlivů záměru a 5 podmínek k monitorování jeho dopadů.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace EIA vyplývá, že negativní vlivy, které by mohly realizaci záměru vzniknout jsou v potřebném rozsahu eliminovány a při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska budou tyto vlivy akceptovatelné. S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace EIA, obdržných vyjádření a na základě veřejného projednání doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

#### ***Odůvodnění stanovených podmínek:***

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno celkem 74 podmínek pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a 5 podmínek pro monitorování a rozbor vlivů na životní prostředí. Z návrhu podmínek závazného stanoviska byla krajským úřadem vypuštěna podmínka č. 73, neboť se jedná o doslovnou duplicitu podmínky č. 57. Obě tyto podmínky ukládají oznamovateli identickou povinnost zajistit na zrekonstruovaném úseku silnice II/141 dodržování maximální povolené rychlosti 70 km/h a zajistit její účinnou kontrolu, ideálně formou úsekového měření. Tato povinnost vychází z odborného podkladu, konkrétně z opatření č. 16 navrženého v odborném posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, zpracovaném RNDr. Lenkou Šikulovou. Zpracovatel posudku EIA do návrhu stanoviska toto opatření zahrnul omylem dvakrát – poprvé jako úvodní bod části opatření vycházející z naturového hodnocení a podruhé v předposledním bodě stejné části. Vypuštěním podmínky č. 73 nedochází k věcné změně ani ke snížení úrovně ochrany přírody a krajiny, neboť požadované opatření k prevenci kolizí rysa ostrovida a další fauny s dopravou zůstává v plném rozsahu zachováno v podmínce č. 57. Tímto krokem dochází k opravě formální chyby v číslování a k sjednocení počtu navržených opatření (celkem 17) s původním naturovým hodnocením. V důsledku vypuštění duplicitní podmínky došlo v závazném stanovisku k drobnému přečíslování stanovených podmínek. Znění některých podmínek bylo

formulačně upraveno za účelem zpřesnění a sjednocení terminologie, přičemž jejich věcný obsah zůstává nezměněn.

Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace EIA, obdržených vyjádření a podmínky navržené zpracovatelem posudku (po drobné úpravě) a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují či blíže specifikují. Celkem tak bylo v tomto závazném stanovisku uloženo 73 podmínek pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a 5 podmínek pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru i jeho vlastní realizaci.

Podmínka č. 1 je navržena z důvodu ochrany rašelinného porostu (potenciálně vhodný biotop střevlíka Menétriesova (*Carabus menetriesi pacholei*), který se nachází v km 4,0 u stávající silnice.

Podmínka č. 2 vyplývá z provedeného hydrogeologického posouzení a jeho doplnění a je navržena z důvodu ochrany přítomných zdrojů podzemních vod.

Podmínky č. 3 až 6 jsou převzaty z vyjádření orgánu ochrany přírody Správy CHKO a jsou navrženy z důvodu ochrany kriticky ohrožené perlorodky říční.

Podmínky č. 7 a 8 jsou navrženy z důvodu ochrany kriticky ohrožené perlorodky říční (*Margaritifera margaritifera*), která se nachází v přilehlé části řeky Blanice.

Cílem podmínky č. 9 je zpřesnění hlukové studie pro vybranou variantu při její výstavbě.

Podmínky č. 10 až 13 je navržena z důvodu upřesnění a snížení zásahu do okolních zemědělských a lesních pozemků.

Aktualizace biologického průzkumu v podmínce č. 14 a 15 je navržena z důvodu častého prodlevu mezi zpracováním průzkumů v rámci procesu posuzování vlivů a vlastní realizací stavby, kdy může dojít ke změnám v dotčených biotopech.

Podmínka č. 16 specifikuje obsah aktualizovaného biologického průzkumu zejména s ohledem na ochranu obojživelníků během výstavby.

Podmínka č. 17 specifikuje požadavky na dendrologický průzkum včetně ochrany hodnotných stromů.

Podmínka č. 18 je navržena zejména z důvodu minimalizace vlivů na krajinný ráz a obsahuje požadavek na zpracování projektu vegetačních úprav silničního tělesa a projektu rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru včetně návrhu následné péče.

Podmínka č. 19 je navržena z důvodu ochrany kriticky ohrožené perlorodky říční, která se nachází v přilehlé části řeky Blanice.

Z důvodu realizace stavby v cenném území je v podmínce č. 20 uveden požadavek na přítomnost ekodozoru na stavbě.

Podmínky č. 21 a 22 uvádějí požadavky na technická řešení propustků a mostního objektu z důvodu zajištění migrační prostupnosti území pro živočichy.

Podmínka č. 23 specifikuje problematiku, které je potřeba nadstandardně řešit v zásadách organizace výstavby s ohledem na přítomnost perlorodky říční v Blanici a blízkost vodních zdrojů.

Podmínka č. 24 uvádí požadavek na zpracování havarijního plánu pro výstavbu, který je důležitý zejména z důvodu minimalizace rizik úniku znečištění do vodního prostředí zejména do Blanice.

Podmínka č. 25 je navržena z důvodu minimalizace rizika splachů ze stavby do okolních toků zejména Blanice.

Podmínka č. 26 je navržena z důvodu ochrany obyvatel před nadměrným hlukem z výstavby.

Podmínky č. 27 až 36 jsou navrženy z důvodu ochrany okolních biotopů zejména řeky Blanice během realizace záměru. Jedná se o opatření k organizaci a technice stavby. Podmínky řeší eliminaci rizik spojených s provozem stavební techniky a manipulací s nebezpečnými látkami.

Podmínky č. 37 a 38 jsou stanoveny za účelem přísné ochrany vodního režimu a chemismu vod v povodí Blanice. Jedná se o technologický postup, kdy znečištěná voda vzniklá v místě stavby musí být nejprve neprodyšně jímána (voda znečištěná betonem nesmí volně odtékat ani se v tomto citlivém místě vsakovat do země, protože by se mohla dostat přímo do toku nebo ovlivnit chemismus podzemních vod v nivě) a následně odvezena k bezpečnému vsáknutí mimo citlivé území NPP Blanice.

Podmínky č. 39 až 41 jsou navrženy z důvodu ochrany okolních biotopů zejména řeky Blanice během realizace záměru. Jedná se o opatření k odvodnění a monitoringu. Podmínky se zaměřují na mechanické znečištění (zákal) a kontrolu kvality vody.

Podmínka č. 42 je navržena za účelem podpory saproxylického hmyzu.

Podmínky č. 43 a 44 jsou navrženy za účelem ochrany netopýrů.

Podmínka č. 45 je navržena z důvodů ochrany ptáků.

Podmínka č. 46 je navržena z důvodů minimalizace vlivů na živočichy zejména druhy ptáků hnízdící na zemi.

Podmínka č. 47 je navržena z důvodu ochrany kriticky ohrožené perlorodky říční.

Podmínka č. 48 je navržena z důvodu ochrany přítomných zdrojů podzemních vod.

Podmínky č. 49 je stanovena za účelem zajištění limitních podmínek pro přežití kriticky ohrožené perlorodky říční v NPP Blanice. Tento druh je extrémně citlivý na zasolování toků, přičemž v řece Blanici je jako kritická hodnota stanovena koncentrace chloridů 10 mg/l. Vzhledem k tomu, že v málo vodných přítocích (např. Hochvajdský potok) dochází k překračování tohoto limitu již za stávajícího stavu a jeho dodržení tam není technicky objektivně možné, je cílový limit vztažen k profilu v řece Blanici, kde po vtečení přítoků dochází k dostatečnému naředění. Důraz na mechanické odstraňování sněhu a zákaz preventivního solení vychází z nutnosti minimalizovat celkový vnos soli do povodí, což je v souladu s podmínkami aktuálně platné výjimky Správy NP Šumava. Úplný zákaz chemické údržby v délce 1 km u přemostění Blanice pak představuje klíčové bezpečnostní opatření v nejrizikovějším úseku stavby.

Podmínka č. 50 je navržena z důvodu ochrany okolních biotopů před zvýšenými koncentracemi chloridů a za účelem kontroly funkčnosti zasakovacích systémů v povodí Blanice.

Podmínka č. 51 směřuje k podpoře biologické rozmanitosti v území, kdy ponechané sedimentační jímky mohou ve fázi provozu sloužit jako cenné náhradní biotopy (periodické tůně) pro živočichy vázané na vodní prostředí.

Podmínka č. 52 a 53 jsou navrženy z důvodu ochrany zdrojů podzemních vod.

Podmínka č. 54 je navržena za účelem zajištění péče o rekultivované plochy včetně péče o nové výsadby dřevin.

Podmínka č. 55 je navržena z důvodu minimalizace vlivů na navazující lesní porosty.

Podmínka č. 56 je navržena z důvodu zajištění hlukových limitů během provozu.

Podmínka č. 57 vychází z návrhu provedeného naturového vyhodnocení. Je navržena pro vyloučení zvýšeného rizika kolizí rýsa ostrovida s dopravou na zrekonstruovaném úseku silnice a zároveň slouží k ochraně dalších druhů živočichů ohrožených dopravou.

Podmínka č. 58 je navržena s cílem minimalizovat zábor ploch přírodních stanovišť a biotopů druhů.

Podmínka č. 59 je navržena s cílem minimalizovat riziko znečištění toku Blanice.

Podmínka č. 60 je navržena pro zachování stávajícího vodního režimu na plochách v blízkosti silnice a také s cílem zamezit nežádoucí koncentraci znečištěných srážkových vod odtékajících ze zpevněných ploch vozovky a jejich odvádění přímo do recipientů (vodních 4. 5. 6. 7. toků).

Podmínka č. 61 řeší technické řešení mostu jako migračního objektu, který může zajistit možnost bezpečného překonávání silnice II/141 i pro velké savce.

Podmínka č. 62 je navržena z důvodu ochrany zdrojů podzemních vod.

Podmínka č. 63 má za cíl minimalizovat dočasný zábor a degradaci přírodních stanovišť a biotopů druhů.

Podmínka č. 64 má za cíl minimalizovat riziko úniků havarijního znečištění

Podmínka č. 65 je navržena jako soubor opatření pro zajištění ochrany biotopu a populace perlorodky říční. Zároveň slouží k ochraně dalších druhů vázaných na vodní toky v dotčeném území (vranka obecná, mihule potoční) a ochranu stanoviště 3260.

Podmínka č. 66 má za cíl zajistit monitoring kvality vody.

Podmínka č. 67 má za cíl zmírnit vliv na lesní biotopy a rozptýlenou zeleň.

Podmínka č. 68 zmírňuje vliv na nelesní biotopy. Týká se ploch, na kterých nebude provedena výsadba dřevin.

Podmínka č. 69 směřuje k zamezení výskytu nepůvodních druhů v území (např. vlčí bob mnoholistý, růže svraskalá, tavola kalinolistá) a jejich zavlékání na další lokality.

Podmínka č. 70 zajistí omezení vlivů na floru i faunu dotčeného území, odstranění vegetace a skrývky budou provedeny mimo hnízdní období ptáků.

Podmínka č. 71 je navržena pro zmírnění rušivých vlivů výstavby na živočichy s noční aktivitou (např. rys ostrovid, vydra říční, netopýři).

Podmínka č. 72 je navržena z důvodu potřeby kontrolovat dodržování podmínek v průběhu realizace stavby, je schopna řešit nečekané situace apod.

Podmínka č. 73 navrhuje doplněním monitoringu umožnit vyhodnotit případné změny vodivosti a koncentrací chloridů po realizaci záměru a v případě potřeby upravit používání posypových materiálů tak, aby kvalita vody odpovídala nárokům perlorodky říční.

Podmínka monitoringu č. 1 je stanovena za účelem včasné identifikace a prostorové i časové lokalizace případného zhoršení jakosti povrchových vod v průběhu realizace záměru, které může být způsobeno stavební činností (zejména nárůstem zákalu, změnami pH a vodivosti či splachy z dotčeného území), a umožňuje jeho operativní vyhodnocení a přijetí nápravných opatření k ochraně vodních ekosystémů.

Podmínka monitoringu č. 2 je navržena s cílem zajistit dostatečný časový a prostorový monitoring vodivosti a koncentrací chloridů v povrchových vodách před a po realizaci záměru, a tím umožnit vyhodnocení vlivu zimní údržby komunikací na chemismus vody v povodí Blanice. Získaná data budou podkladem pro případnou úpravu aplikace posypových materiálů tak, aby nedocházelo k překračování limitů z hlediska ochrany vodních ekosystémů, včetně biotopů perlorodky říční.

Podmínka monitoringu č. 3 byla stanovena za účelem provádění monitoringu stavu výsadby a zajištění zabezpečení údržby a výchovy vysázených porostů dřevin jak v období po jejich realizaci, tak z hlediska průběžné péče během provozu. Podmínka směřuje k vytvoření předpokladu pro následné zachování udržitelnosti vegetačních úprav.

Podmínka monitoringu č. 4 je stanovena za účelem zajištění ochrany a kontroly stavu individuálních zdrojů podzemních vod (vrtaných studní a pramenních jímek) v blízkosti trasy záměru. Na základě odborného hydrogeologického posouzení (Homolka 2024, 2025) nelze u některých objektů, zejména u vrtané studny DB-1 (č.p. 672 a 689) a pramenní jímkou DB-15 (č.p. 244), zcela vyloučit přechodné ovlivnění kvality či vydatnosti v důsledku zemních prací. Stanovení rozsahu a četnosti sledování primárně dle závěrů tohoto posouzení zajišťuje vysoký standard ochrany těchto zdrojů i v případě, kdy by pro záměr nebylo vydáváno samostatné vodoprávní rozhodnutí. Časový rámec sledování po dobu jednoho roku od ukončení výstavby je nezbytný pro objektivní ověření stability vodních zdrojů v rámci celého ročního hydrologického cyklu.

Podmínka monitoringu č. 5 je stanovena za účelem průběžného vyhodnocování vlivů zimní údržby na kontaktní ekosystémy a včasné identifikace případných negativních změn jejich stavu.

### ***Odůvodnění vybrané varianty konání veřejného projednání***

Krajský úřad nařídil v souladu s ustanovením § 17 zákona a § 3 vyhlášky č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen vyhláška) veřejné projednání. Veřejné projednání se konalo prezenční formou dne 10. 3. 2026 od 15:30 hodin v sále budovy Městského úřadu Volary, na adrese Náměstí 25, 384 51 Volary. Krajský úřad zvolil prezenční formu veřejného projednání s ohledem na počet dotčených samosprávních celků, počet obdržených vyjádření veřejnosti a na poskytnutí vhodných prostor městem Volary. Veřejné projednání prezenční formou přibližuje proces EIA co nejvíce veřejnosti a dává všem možnost interaktivně diskutovat o problémech, které občany dotčené záměrem zajímají.

### ***2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti***

Záměr byl posouzen z pohledu ovlivnění životního prostředí, a to s použitím současných metod posuzování vlivů staveb tohoto druhu na životní prostředí. Byly posouzeny jednotlivé výstupy použitého typu technologie do životního prostředí a vlivy na charakter okolní krajiny, včetně její současné environmentální zátěže. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že vlivy záměru „Rekonstrukce silnice II/141 v úseku most ev. 141-020 Blažejovice – Volary“ jsou z hlediska velikosti a významnosti akceptovatelné, pokud budou dodržena navržená zmírňující opatření. Vlivy byly posuzovány s využitím konzervativních modelů, které se pohybují na straně bezpečnosti, což znamená, že reálné dopady mohou být nižší než predikované.

#### **Vlivy na obyvatelstvo**

V bezprostřední blízkosti (do cca 50 metrů) od stávající silnice II/141 v celém rekonstruovaném úseku žije přibližně 70 obyvatel. V osadě Blažejovice v roce 2021 žilo 74 obyvatel. Přímo u komunikace stojí 2 objekty, v pásmu do 50 metrů se nachází 10 rodinných domů. V lokalitě Můstek (km 1,3) se těsně u silnice nachází 1 objekt k bydlení. Od km cca 5,75 (okraj města Volary) se kolem silnice nachází rozptýleně 5 obytných domů. Posouzení zahrnovalo i rekreační objekt v km 2,8 (vzdálenost 180 m), rodinný dům v km 5,0 (90 m) a zahrádkářskou kolonii na okraji Volar (130 m).

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy. Významnost těchto negativních vlivů vzhledem k obyvatelstvu je dána především intenzitou provozu na komunikaci a vzdáleností obytné zástavby od komunikace. Důležitá je skutečnost, že se jedná o rekonstrukci silnice II/141 ve stávající trase v lokalitách s blízkou zástavbou. Přílohami dokumentace EIA je Hodnocení vlivů hluku z dopravy na silnici II/141 a Rozptylová studie.

#### ***Po dobu výstavby:***

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

#### ***Vlivy během provozu:***

#### **Vliv na znečištění ovzduší**

V současné době hodnocení stávající úrovně znečištění ovzduší v zájmovém území vychází v souladu s platnými právními předpisy z údajů zveřejňovaných Ministerstvem životního prostředí, a sice hodnot klouzavého průměru koncentrací uvažovaných škodlivin za předchozích 5 kalendářních let (2018-2022). Tyto hodnoty jsou uváděny pro čtverce o rozsahu 1x1 km. Z těchto údajů vyplývá, že je záměr umístěn do území, kde nedochází k překračování imisních limitů stanovených pro ochranu zdraví lidí.

Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii (zpracovatel Mgr. I. Hovorková, Ekopor), která je součástí předkládané dokumentace EIA. Rozptylová studie hodnotí imisní situaci výpočtem v pravidelné síti 669 referenčních bodů.

Do hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly zahrnuty plynné znečišťující látky charakteristické pro automobilovou dopravu – oxid dusičitý, suspendované částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzen, benzo(a)pyren. Jedná se o látky, pro něž jsou k dispozici údaje o očekávaných koncentracích v okolí rekonstruované silnice II/141 na základě modelových výpočtů provedených v rozptylové studii, a pro které jsou současně známy informace o účincích na zdraví obyvatel.

Z provedení hodnocení vyplývá, že kvalita ovzduší je v území dobrá a znečištění ovzduší není zdrojem významnějších zdravotních rizik. Dle rozptylové studie realizace navrhovaného záměru ani v jedné variantě nezpůsobí překračování imisních limitů. Rekonstrukce komunikace nepředstavuje žádné navýšení zdravotní rizika pro obyvatele v okolí komunikace. Naopak po rekonstrukci dojde k poklesu zdravotního rizika ze znečištěného ovzduší pro obyvatele žijící podél komunikace, snížení bude ale velmi malé. Rozdíly mezi variantami jsou zanedbatelné.

### Vlivy hluku

Vlivy hluku z dopravy na silnici II/141 v řešeném úseku jsou kvantitativně vyhodnoceny v hlukové studii (zpracovatel Mgr. R. Mužik, 2024), která je součástí předkládané dokumentace EIA.

Předmětem hodnocení je rekonstrukce silnice II/141, proto pro vyhodnocení kvantitativních vztahů byly použity vztahy pro hluk ze silniční dopravy. Byly hodnoceny následující účinky: silné obtěžování hlukem, vysoké rušení spánku a ischemická choroba srdeční. Byly použity vztahy definované v evropské směrnici 2020/367 ze dne 4. března 2020. Vzhledem k poměrně malému počtu dotčených obyvatel byl vypočítán podíl obyvatel ovlivněných danou úrovní hlukové zátěže.

Zpracovaná Hlukové studie (Mužik, 2024) predikuje hluk ve zvolených výpočtových bodech pro stav dopravy bez realizace záměru a s realizací záměru ve variantě 1 a variantě 2 v r. 2048. V nejbližších chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb podél záměru bylo zvoleno celkem 15 výpočtových bodů. V ostatních prostorech byly zvoleny dva body. Zobrazení bodů je uvedeno v Hlukové studii. Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví je možné rozdělit na orgánové účinky, rušení činností a vlivy na subjektivní pocity. V denní době je za dostatečně prokázané považováno poškození sluchového aparátu, vliv na kardiovaskulární systém a nepříznivé působení na osvojování řeči a čtení u dětí. V noční době jsou za dostatečně prokázané považovány změny fyziologických reakcí, poruchy spánku a zvýšené užívání léku na spaní. Obtěžování je nově zařazeno mezi psychosociální účinky hluku. Působení hluku v životním prostředí je ovšem nutné posuzovat i z hlediska ztížené komunikace řečí a zejména pak z hlediska obtěžování, pocitu nespokojenosti, rozmrzelosti a nepříznivého ovlivnění pohody lidí.

Výpočty byly provedeny konzervativní metodikou „na straně bezpečnosti“, což znamená, že predikované hodnoty jsou záměrně vyšší než reálně očekávané.

V lokalitách Blažejovice, Můstek (km 1,3) a u samoty v km 2,8 nedojde k žádné měřitelné změně hlukové zátěže oproti stavu bez realizace záměru a hygienické limity (68 dB den / 58 dB noc) zde budou s rezervou dodrženy. U izolovaného rodinného domu v km 5,0 (č.p. 244) budou limity pro novou komunikaci (60 dB den / 50 dB noc) rovněž splněny s velkou rezervou u obou variant, přičemž varianta 1 vykazuje díky vedení v zářezu nepatrně nižší příspěvek.

Klíčové výsledky se týkají okraje města Volary (body VB1 a VB4), kde jsou hygienické limity překračovány již v současnosti. Realizace záměru zde přinese významný pozitivní efekt, neboť díky mírnému oddálení trasy od obytné zástavby dojde k poklesu hlukové hladiny o 1 až 3,4 dB v denní době a o 2 až 3,4 dB v noci. Jediný identifikovaný nárůst (o 0,1–0,2 dB v bodě VB5) je pod hranicí rozlišitelnosti a výsledná hladina hluku v tomto místě zůstane hluboko pod limitem.

Celkově lze vliv hluku na obyvatelstvo označit za akceptovatelný, přičemž u nejvíce exponovaných objektů převažuje mírné zlepšení hlukové situace. Z výsledků vyplývá, že realizace záměru nepředstavuje pro většinu dotčených obyvatel změnu ve zdravotním riziku spojeném s hlukovou zátěží silnice II/141. U nejbližších obytných objektů je po realizaci záměru očekáváno mírné zlepšení hlukové situace, přičemž rozdíly mezi jednotlivými variantami jsou zanedbatelné.

### Ostatní vlivy

Z ostatních vlivů na obyvatele bývá citlivě vnímáno omezení prostupnosti krajiny. Varianta 1 maximálně využívá stávající trasu komunikace II/141, ve variantě 2 dochází k narovnání trasy mezi km cca 4,5 – 5,7. Prostupnost krajiny se významně nezmění.

Dalším problémem nových komunikací je znepřístupnění zemědělských pozemků a ztížení jejich obhospodařování. Přístup na stávající obhospodařované pozemky se nezmění. Všechna napojení na polní a lesní cesty budou zachována.

Z pozitivních vlivů na obyvatele bude nejvýznamnější zvýšení bezpečnosti provozu. Negativní vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako malé. Lze konstatovat, že navržený záměr rekonstrukce silnice II/141 v úseku Blažejovice – Volary je přijatelný. Mezi variantami 1 a 2 není významný rozdíl.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

#### *Vlivy během výstavby*

V období výstavby lze za rozhodující zdroj znečišťující ovzduší považovat zemní práce, které tvoří podstatnou část objemu všech stavebních prací, a pokládku živých povrchů. Do ovzduší budou při nich emitovány především prachové částice. Významný podíl na celkové prašnosti pak bude mít resuspenze prachových částic způsobená opětovným zvířením již jednou usazené látky. Dalšími zdroji znečišťujícími ovzduší budou pojezdy obslužné dopravy po okolních komunikacích (liniové zdroje) a pohyb mechanizace na staveništi (plošný zdroj).

Výstavba posuzovaného záměru bude působit po časově omezenou dobu negativním vlivem na kvalitu ovzduší v bezprostřední blízkosti staveniště. Výraznější ovlivnění znečišťujícími látkami, proto je potřeba dodržovat ochranná opatření pro minimalizaci prašnosti a emisí ostatních znečišťujícími látkami, která budou stanovena v navazující projektové dokumentaci stavby.

Výstavba záměru představuje pouze dočasný zdroj znečišťující ovzduší, který lze rozsahem označit za lokální a z hlediska jeho vlivu na životní prostředí za akceptovatelný.

#### *Vlivy během provozu*

Provoz na posuzované komunikaci je zdrojem emisí znečišťujícími látkami do ovzduší. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii (zpracovatel Ing. Ivana Hovorková, Ekopor). Pro výpočet emisí z dopravy byl použit program MEFA 13, pro výpočet imisního zatížení lokality z provozu posuzované silnice II/141 byl použit imisní model SYMOS '97. Pro posouzení vlivu provozu této stavby na ovzduší byly vypočítány roční průměrné imisní příspěvky koncentrací NO<sub>2</sub>, benzenu, benzo(a)pyrenu a pro tuhé znečišťující látky frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>. Dále byly stanoveny maximální krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky pro NO<sub>2</sub>, které byly vypočteny z maximálních hodinových intenzit dopravy pro uvažovaný liniový zdroj, 8hodinová maxima CO a denní (24hodinové) imisní příspěvky pro tuhé znečišťující látky frakce PM<sub>10</sub> a SO<sub>2</sub>.

Výsledky jsou uvedeny v tabulkách 36–37 dokumentace EIA, a potvrzují splnění všech imisních limitů s vysokou rezervou, kdy maximální vyčerpání ročního limitu u nejproblematictějších částic PM<sub>2,5</sub> dosahuje 42,2 % a u PM<sub>10</sub> činí 31,8 %, zatímco v případě krátkodobých koncentrací nepřekročí denní maximum PM<sub>10</sub> hodnotu 35,5 % a hodinové maximum NO<sub>2</sub> pouze 2,3 % limitní hodnoty. Imisní limity v okolí hodnocené komunikace budou s dostatečnou rezervou plnit nejen vlastní průměrné roční příspěvky obou navrhovaných variant uvažovaného záměru, ale i jejich součty s pozadovým znečištěním vykazovaným v současné době. Výsledné hodnoty jsou navíc nadhodnocené, neboť ve stávajícím zatížení ovzduší se rovněž projevuje vliv provozu vozidel po stávajících silnicích, a dále byly pro jednotlivé škodliviny uvažovány vždy nejvyšší pozadové koncentrace vybrané z výše uvedeného rozmezí hodnot vykazovaných na celém sledovaném území. Výpočet je tak na straně bezpečnosti. Nejvyšší imisní koncentrace škodlivin byly pochopitelně zjištěny podél řešené komunikace, v referenčních bodech promítnutých nejbližší k trase uvažované komunikace. Se vzdáleností od ní hodnoty vypočtených imisních příspěvků značně klesají. Jak je však zřejmé z výše uvedených tabulek, žádné imisní příspěvky uvažovaných zdrojů, eventuelně jejich součty s hodnotami stávajícího znečištění ovzduší, se neblíží k hodnotám příslušných imisních limitů.

### *Vlivy na klima*

Z pohledu mitigace a adaptace na změnu klimatu bude mít předmětný záměr pouze omezený vliv. Zatímco dopad na zmírňování změny klimatu bude zanedbatelný, vliv na přizpůsobení se změně klimatu lze hodnotit jako malý. Samotná silnice je stavba, která je změnami klimatu ovlivněna minimálně, a její zranitelnost vůči dopadům klimatických změn je malá. Dotčené území se vyznačuje nadprůměrnými srážkami a podprůměrnými teplotami, přičemž nárůst zpevněných ploch (cca 1 ha) je v kontextu okolní krajiny nevýznamný. Zranitelnost vůči dopadům změny klimatu je proto malá.

Z hlediska vlivů na ovzduší a klima je rozdíl mezi variantami zanedbatelný.

### **Vlivy na hlukovou situaci**

Vlivy hluku v období výstavby nebyly samostatně modelově vyhodnoceny, neboť organizace postupu výstavby ani časový harmonogram stavby dosud nejsou v podrobnosti umožňující relevantní akustické posouzení. Tyto aspekty budou řešeny v dalších stupních projektové přípravy v rámci zásad organizace výstavby (ZOV). V závazném stanovisku je proto stanovena podmínka zpracování akustické studie pro etapu výstavby, která bude po upřesnění technologických postupů, přepravních tras a výběru zhotovitele hodnotit hlukovou zátěž v okolí stavby a navrhne opatření k její minimalizaci. Součástí navržených opatření budou zejména organizační a technická opatření, jako je časové omezení hlučných prací, omezení souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů nebo využití moderní stavební techniky s nižšími emisemi hluku.

Na základě těchto skutečností lze předpokládat, že případné krátkodobé vlivy hluku během výstavby budou při dodržení navržených opatření minimalizovány a nebudou představovat významný negativní vliv na okolní obytnou zástavbu.

Vlivy hluku z dopravy na silnici II/141 v řešeném úseku jsou kvantitativně vyhodnoceny v hlukové studii (zpracovatel Mgr. R. Mužík, 2024), která je součástí předkládané dokumentace EIA. Hluková studie hodnotí hlukovou zátěž v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb (výpočtových bodech) podél silnice II/141. Hluková zátěž v jednotlivých výpočtových bodech v roce 2048 bez realizace a po realizaci posuzovaného záměru je uvedena v kapitole B.III.4. dokumentace EIA. Shrnutí hlukové zátěže v jednotlivých lokalitách a bodech pro výhledový rok 2048 na základě výpočtů v dokumentaci EIA lze uvést následovně:

- Lokalita Blažejovice (VB1–VB4):

Beze změny. Hodnoty zůstávají zcela totožné se stavem bez realizace záměru (rozdíl =0,0 dB). Hladiny hluku se pohybují v rozmezí 54,9–63,2 dB ve dne a 46,3–54,3 dB v noci. Hygienické limity (68/58 dB) jsou s rezervou dodrženy.

- Samota Můstek (km 1,3) a samota v km 2,8:

Beze změny, hladiny hluku v lokalitě U Můstku dosahují až 65,1 dB ve dne, u samoty v km 2,8 je stav klidnější (48,0 dB). Limity jsou dodrženy v souladu s platnou legislativou.

- Samota v km 5,0 (rodinný dům č.p. 244):

Varianta 1 přináší nepatrný pokles (o 0,3–0,4 dB) oproti nulové variantě díky vedení v zářezu. Varianta 2 způsobuje nárůst o cca 8 dB (na 42,9–46,2 dB ve dne) kvůli výraznému přiblížení trasy k objektu na 90 metrů. Přesto i u varianty 2 zůstávají hladiny hluku pod přísnějším limitem pro novou komunikaci (60/50 dB).

- Lokalita Volary (VB1–VB8):

Pokles zátěže (převažující trend). U většiny bodů dochází ke zlepšení díky oddálení trasy. Nejvýraznější je u bodu VB4 (č.p. 367), kde hluk klesne o 3,3 až 3,4 dB, u bodu VB1 (č.p. 462) dochází k poklesu o 1 až 2,1 dB. Nepatrný nárůst je u bodu VB5 (č.p. 239) a VB7 (zahrádkářská kolonie), kde byl vypočten nárůst o 0,1 až 0,3 dB, což je hodnota na hranici rozlišitelnosti a hluboko pod limity. U objektů VB1 a VB4 limity sice zůstávají překročeny, ale realizace záměru situaci oproti stavu „bez záměru“ zlepšuje.

Z provedených výpočtů vyplývá, že realizací záměru nedojde v Blažejovicích ani u samot v km 1,3 a 2,8 ke změně akustického zatížení oproti stavu bez realizace záměru. Hlukové limity stanovené platnou legislativou zůstávají dodrženy.

U samoty v km 5,0 nebude ani v jedné z posuzovaných variant docházet k překročení hygienických limitů. Varianta 1 přináší díky vedení části trasy v zářezu nepatrné snížení hlukové zátěže, rozdíl je však na úrovni chyby výpočtového modelu.

Ve Volarech bylo ve dvou výpočtových bodech (VB1 a VB4) potvrzeno překročení hygienických limitů již ve stávajícím stavu i po realizaci záměru. Realizace záměru však povede k mírnému snížení hlukové zátěže díky oddálení trasy od obytných objektů. Naopak u bodu VB5 byl identifikován pouze zanedbatelný nárůst hluku (0,1–0,2 dB), přičemž limity zůstávají dodrženy.

### **Vliv vibrací**

Vliv vibrací nebyl v dokumentaci EIA kvantitativně vyhodnocen. Kvantitativní vyhodnocení vibrací je velmi komplikované a jejich velikost se projeví až při provozu na silnici. Orientační hodnocení lze provést metodikou, která počítá snížení životnosti objektů stojících do 50 m od komunikace. Potenciálně problematickým úsekem je blízkost obytných objektů méně než 50 metrů od hrany silnice, což může snížit jejich životnost.

Z tohoto pohledu je potenciálně problematickým úsekem průchod posuzované silnice v blízkosti obytných objektů, které budou stát blíže než 50 metrů od hrany tělesa silnice. Ve vzdálenosti do 50 m od posuzované silnice II/141 se nachází 10 rodinných domů v Blažejovicích, 1 objekt k bydlení v lokalitě Můstek (km 1,3) a 5 rodinných domů ve Volarech. V případě rekonstrukce stávající silnice II/141 je možné konstatovat, že po rekonstrukci se ovlivnění stavebních objektů v blízkosti silnice nezmění. Mezi variantami 1 a 2 není významný rozdíl.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Dle provedeného hodnocení může ohrožení povrchových i podzemních vod nastat v oblastech, kde výkopové práce zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. Vlivy na podzemní vody jsou podrobně popsány v hydrogeologickém posouzení (RNDr. Marcel Homolka, červen 2024 a doplnění květen 2025).

#### *Vlivy na povrchové vody*

Během výstavby dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k riziku odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků. Posuzovaná silnice prochází velmi členitým územím, kříží 7 vodních toků (Černý potok, Blanice, Hochvajdský potok, Rozvodský potok, Mlýnský potok, 2x bezejmenný vodní tok). Je zde proto riziko většího odnosu částic do povrchových vod a jejich zakalení či zanesení během srážkových období. V případě Blanice je toto riziko minimalizováno skutečností, že v úseku přemostění Blanice bude pouze vyměněn živičný povrch.

Rekonstrukce silnice zde byla provedena již v minulosti jako náprava povodňových škod v roce 2002. Minimalizace rizika odnosu půdních částic do vodních toků bude zajištěna odpovídajícími opatřeními v Zásadách organizace výstavby (harmonogram provádění prací, skladování zeminy a sypkých materiálů na zajištěných místech, odvádění dešťových vod z plochy staveniště do vodních toků přes sedimentační jímky atd.). Navrhovaná opatření jsou uvedena v kapitole D.IV dokumentace EIA, tato opatření byla zohledněna při formulaci podmínek závazného stanoviska.

Ohrožení povrchových vod by dále mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi. Tento jev je považován za havárii a je mu věnována příslušná kapitola dokumentace EIA v části B.III.5.

Po realizaci záměru dojde k nárůstu rozlohy zpevněných ploch v území a tím k nárůstu odtoku splachových vod z vozovky o cca 20 %. Toto navýšení není z hlediska celkové bilance a odtoku dešťových vod z území významné. Rozdíly mezi variantami 1 a 2 budou zanedbatelné. Srážkové vody ze zpevněných ploch jsou v současné době zasakovány, odtok srážkových vod není soustřeďován odvodňovacími příkopy nebo kanalizací. Tento způsob odvádění srážkových vod bude zachován i po rekonstrukci komunikace.

Srážkové vody odtékající z vozovky jsou a po rekonstrukci budou znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů (úkapy, otěr) nebo z použitých posypových materiálů. Nejvýznamnější znečišťující látkou ve srážkových vodách odtékajících z povrchu komunikací je chlorid sodný (hlavní součást posypových materiálů v zimním období). Silnice II/141 v úseku Blažejovice – Volary leží na území CHKO Šumava. Použití posypových solí v zimním období je umožněno výjimkou vydanou Správou NP Šumava (rozhodnutí ze dne 22. 9. 2023 zn. SZ NPS 08171/2023/3 - NPS 09593/2023). Solení je povoleno v celém úseku Blažejovice – Volary mimo oboustranný úsek v délce 1 km od mostu přes řeku Blanici (včetně mostu). Průměrná (vypočítaná) koncentrace chloridových iontů ve splachových vodách odtékajících z vozovky se pohybuje v rozmezí 1,2 – 6,5 g/l, reálné koncentrace mohou být vyšší. Pro získání rámcové představy o zatížení vodních toků chloridy ze zimní údržby silnice II/141 byla dne 19.2.2025 odebrána voda na 16 profilech říční sítě v dotčeném území a byla stanovena koncentrace chloridů v laboratoři ALS Czech Republic, s.r.o. v Českých Budějovicích. Výsledky jsou uvedeny v dokumentaci EIA v tabulce v kapitole C.2.3. Povrchové a podzemní vody. Obecný limit (NV č. 401/2015 Sb.) hodnota 150 mg/l byla s velkou rezervou dodržena ve všech profilech. Limit pro perlorodku (10 mg/l) byl v hlavní trase řeky Blanice dodržen (max. 3,43 mg/l). V Magdalénském potoce byl také limit dodržen (4,72 mg/l). V Hochvajdském potoce (15,4 mg/l) a Černém potoce (23,2 mg/l) limit dodržen nebyl. Z výsledků lze vyvodit závěr pro budoucí stav po rekonstrukci silnice II/141:

- Limit koncentrace chloridů 10 mg/l stanovený ve zřizovacím předpisu a plánu péče o NPP Blanice bude v dotčeném úseku řeky Blanici dodržen i po rekonstrukci silnice II/141. Je nezbytné zachovat stávající systém vsakování splachových vod z vozovky v krajnici silničního tělesa a splachové vody neodvádět zpevněnými příkopy nebo kanalizací do vodních toků. Dále je nezbytné před zahájením výstavby identifikovat případné meliorace a meliorační potrubí utěsnit tak, aby nemohlo odvádět vodu z vozovky rekonstruované silnice II/141 do vodních toků. Dle údajů Zemědělské vodohospodářské správy byly meliorace realizovány na zemědělských pozemcích v počátečním úseku silnice II/141 v km cca 0,0 – 0,7 a v koncovém úseku v km cca 4,2 – 6,4.

- V ústí málo vodných přítoků do řeky Blanice v současnosti není a po rekonstrukci nebude dodržen limit koncentrace chloridů 10 mg/l – viz text výše. Limitní koncentraci v málo vodných přítocích Blanice nelze dodržet a vyžadování dodržení postrádá smysl. Vzhledem k nízkému průtoku je přísun chloridů těmito toky nízký a nemůže významně ovlivnit koncentraci chloridů v Blanici.

- Vyloučení oboustranného úseku v délce 1 km od mostu přes řeku Blanici (včetně mostu) je a po rekonstrukci bude dostatečným opatřením pro minimalizaci negativních vlivů zimní údržby silnice II/141 na kvalitu vody (koncentraci chloridů) v řece Blanici (koncentrace chloridů v Blanici nad a pod mostem se ve všech odběrech významně nelišily).

- Vliv zimní údržby silnice II/141 na kvalitu vody (koncentraci chloridů) v Teplé Vltavě bude zanedbatelný. V Mlýnském potoku, který odvádí chloridy do Volarského potoka a dále do Teplé Vltavy, byly zaznamenány nízké koncentrace chloridů (11,4 a 11,3 mg/l). Teplá Vltava v profilu soutoku s Volarským potokem je relativně vodná (průměrný průtok je 5,34 m<sup>3</sup>/s, pro srovnání průměrný průtok v Blanici je 0,882 m<sup>3</sup>/s) a významné ovlivnění koncentrace chloridů ve Vltavě přísunem ze zimní údržby silnice II/141 lze proto vyloučit. Významnějším zdrojem chloridů je a po rekonstrukci silnice II/141 zůstane město Volary (zimní údržba komunikací a chodníků, odtok z ČOV).

Jak je uvedeno výše, je nezbytné zachování stávajícího způsobu odvodnění silnice II/141, bez kanalizace a zpevněných příkopů, aby co největší podíl splachových vod z vozovky silnice II/141 byl vsakován v krajnici, případně v nejbližším okolí silničního tělesa. Rozhodující část aplikované soli tak neodtéká do Blanice přímo, ale prochází půdou nebo podzemními vodami, do Blanice se dostává se zpožděním a nárůst koncentrace chloridů v Blanici je relativně nízký vzhledem k množství aplikované soli. Tento stav je nezbytné zachovat, neboť v úseku Blanice mezi ústím Magdalénského potoka a mostem silnice II/141 přes Blanici byl potvrzen výskyt největšího počtu jedinců a kolonií perlorodky říční (Švanyga, 2023). Maximální důležitost má dále identifikace případné meliorace a její utěsnění tak, aby nemohla odvádět vodu z vozovky rekonstruované silnice II/141 do vodních toků. Dle údajů Zemědělské

vodohospodářské správy byla meliorace na zemědělských pozemcích v minulosti provedena v počátečním úseku silnice II/141 km cca 0,0 – 0,7 a v koncovém úseku km cca 4,2 – 6,4.

Vedle chloridových iontů působí negativně na kvalitu povrchových (a podzemních) vod přítomnost znečišťujících příměsí v posypových materiálech, zejména těžkých kovů. Jediná prakticky reálná cesta, jak tyto negativní vlivy minimalizovat, je optimalizace (snižování) dávek posypových materiálů a používání posypových materiálů s nízkým podílem těchto příměsí. Analýza posypových solí aplikovaných na silnice na Českobudějovicku v zimě 2003/2004 prokázala minimální obsah příměsí. Pod detekčním limitem použitých metod byly koncentrace následujících příměsí: arsen, kadmium, chrom, měď, rtuť, nikl, olovo, zinek (Vyhnálek a kol., 2004).

#### *Vlivy na podzemní vody*

Vlivy na podzemní vody jsou podrobně popsány v hydrogeologickém posouzení a jeho doplnění (RNDr. Marcel Homolka, červen 2024 a doplnění květen 2025). Z posouzení vyplývá, že v blízkosti posuzované silnice se nacházejí zdroje podzemní vody individuálního zásobení, u kterých nelze vyloučit ovlivnění realizací posuzovaného záměru. Možné ovlivnění těchto zdrojů je vyhodnoceno v doplnění Hydrogeologického posouzení. Celkové vyhodnocení se liší podle zvolené varianty a konkrétního objektu. V případě realizace záměru ve variantě 1 nebude ovlivněna vydatnost žádného z dokumentovaných individuálních zdrojů. U objektu DB-1 (vrtaná studna pro č.p. 672 a 689) však nelze zcela vyloučit přechodné kvalitativní ovlivnění. U varianty 2 nelze vyloučit ovlivnění vydatnosti i kvality vody u pramenní jímky DB-15 (pro č.p. 244). Stejně jako u první varianty zůstává riziko přechodného ovlivnění kvality u objektu DB-1.

Dopady na konkrétní vodní zdroje lze shrnout takto:

- DB-1 (vrtaná studna pro č.p. 672 a 689): Vydatnost nebude ovlivněna, ale kvůli pracím v infiltrační oblasti nelze vyloučit dočasné zhoršení kvality vody. Vhodný je kontrolní monitoring před, během a po ukončení prací.
- DB-12 (pramenní vývěr pro č.p. 32): Zdroj nebude ovlivněn kvantitativně ani kvalitativně. Je však nutná nejvyšší opatrnost při pracích před domem č.p. 32, aby nedošlo k mechanickému narušení konstrukcí jímek.
- DB-14 (pramenní jímka pro č.p. 430): Navrženou rekonstrukcí nebude tento zdroj ovlivněn z hlediska kvality ani kvantity.
- DB-15 (pramenní jímka pro č.p. 244): Při variantě 1 k ovlivnění nedojde, při variantě 2 povede silnice v násypu cca 40 m od jímky přímo v její infiltrační oblasti, což může ohrozit kvalitu i vydatnost. Je nutné počítat s případným zajištěním náhradního zdroje vody.
- Studna u č.p. 367: Při terénním šetření nebyla identifikována, její existenci je vhodné znovu ověřit v rámci dalšího geotechnického průzkumu.

Pro zajištění ochrany vodních zdrojů odborné posouzení navrhuje provádět monitoring kvality vody a vydatnosti přítoků (zejména u DB-1 a u varianty 2 i u DB-15) ve všech fázích výstavby.

Vlivy záměru na vody lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako malé až střední. Mezi variantami 1 a 2 není významný rozdíl.

#### **Vlivy na půdu**

Nezbytný trvalý zábor zemědělské půdy (ZPF) pro rekonstrukci silnice II/141 se mírně liší podle zvolené varianty a je vyčíslen takto: u varianty 1 celkový zábor ZPF činí 52 326 m<sup>2</sup> (cca 5,23 ha) a u varianty 2 celkový zábor ZPF činí 51 203 m<sup>2</sup> (cca 5,12 ha). Zábor zemědělské půdy tvoří u obou variant necelých 50 % z celkového záboru půdy pro tento záměr (zbytek tvoří stávající těleso silnice a lesní pozemky). V trase se nachází 1 765 m<sup>2</sup> půd v nejcennější I. třídě ochrany (varianta 1), resp. 1 810 m<sup>2</sup> (varianta 2), dále 17 704 m<sup>2</sup> (varianta 1) / 18 783 m<sup>2</sup> (varianta 2) půd ve III. třídě, 20 556 m<sup>2</sup> (varianta 1) / 20 222 m<sup>2</sup> (varianta 2) ve IV. třídě a 12 301 m<sup>2</sup> (varianta 1) / 10 388 m<sup>2</sup> (varianta 2) ve V. třídě ochrany, přičemž půdy II. třídy ochrany se v trase nevyskytují. Hlavní rozsah záborů se tedy bude odehrávat na půdách III., IV. a V. třídy

ochrany. Zábór lesní půdy (PUPFL) je ve variantě 1 mírně větší (6 451 m<sup>2</sup>) než ve variantě 2 (6 316 m<sup>2</sup>). Tento rozdíl není významný. Vedle trvalých záborů bude nezbytný také dočasný zábor půdy pro zařízení staveniště, jehož konkrétní umístění a rozsah budou upřesněny v dalších fázích projektové přípravy s požadavkem na minimalizaci zásahů do okolních pozemků. Žádoucí je neumisťovat deponie a staveniště na botanicky cenné louky v okolí.

Zábór půdy je u silničních staveb (při výstavbě i rekonstrukci) považován za nevyhnutelný, jsou však navržena opatření k minimalizaci negativních dopadů a efektivnímu využití dotčené půdy, mezi něž lze uvést např. použití svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) přednostně pro úpravy svahů, zářezů a násypů přeložky, přičemž případný přebytek bude nabídnut k jinému zemědělskému využití; části stávající silnice II/141, které budou po narovnání trasy (zejména u varianty 2) opuštěny, budou v převážném rozsahu rekultivovány; plochy násypů a zářezů, které již nebudou sloužit zemědělské výrobě, budou zatravněny a osázeny keři, aby plnily alespoň minimální ekologicko-stabilizační funkci v krajině; zábor je minimalizován tím, že stavba v maximální možné míře (téměř z 50 %) využívá těleso stávající silnice. V dalším stupni přípravy bude také nutné upřesnit a dále minimalizovat rozsah trvalých i dočasných záborů na nezbytnou míru.

Nejdůležitější kontaminující látkou z provozu na komunikacích jsou chloridy ze zimní údržby. Dochází k zasolování půd v okolí komunikací, které může způsobit změny fyzikálních a chemických vlastností půdy. Zasolování půd se obvykle projevuje do vzdálenosti cca 10 m od silnice. Silnice II/141 v úseku Blažejovice – Volary leží na území CHKO Šumava. Použití posypových solí v zimním období je umožněno výjimkou vydanou Správou NP Šumava viz text výše. Chemický posyp je možné provádět v celém úseku s výjimkou úseku přemostění Blanice v délce 1 km. Výjimka obsahuje podmínky pro minimalizaci vlivů solení na okolní prostředí. Jednou z podmínek výjimky je provádění monitoringu kontaktních ekosystémů. Monitoring provádí firma GeoVisin s.r.o., ve zprávě za období 2019/20–2022/23 jsou uvedeny následující údaje. V lokalitě Blažejovice (silnice II/141 mimo CHKO, kde solení silnice probíhá bez omezení, srovnávací lokalita) byl sledován obsah chloridových iontů v půdním výluhu ve vzorcích odebraných 5 m od vozovky. Stanovené hodnoty se pohybovaly v rozmezí 10–60 mg/l. Obdobné hodnoty lze také očekávat v řešeném úseku silnice II/141, kde je povoleno solení komunikace.

Zemědělské pozemky v dotčeném území byly v minulosti meliorovány. Meliorace byly realizovány na zemědělských pozemcích v počátečním úseku silnice II/141 v km cca 0,0 – 0,7 a v koncovém úseku v km cca 4,2 – 6,4. Maximální důležitost má identifikace případné meliorace a její utěsnění tak, aby nemohla odvádět vodu z vozovky rekonstruované silnice II/141 do vodních toků

Vlivy záměru na půdy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako střední. Z hlediska vlivů na ZPF jsou varianty srovnatelné, z hlediska vlivů na PUPFL je mírně vhodnější varianta 2.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Posuzovaný úsek trasy silnice II/141 neprochází ani se nepřibližuje k chráněnému ložiskovému území nebo prognóznímu zdroji nerostných surovin. V zájmovém území a jeho blízkosti nejsou evidována žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové nestability. Realizace posuzovaného záměru si vyžádá minimální zásah do horninového prostředí.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora)**

K záměru bylo vypracováno hodnocení dle § 67 ZOPK, které je přílohou dokumentace EIA (Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o.), které bylo zpracováno v červenci 2024. V roce 2025 dále proběhlo mapování biotopů v trase komunikace, uvedené v naturovém posouzení (RNDr. Lenka Šikulová, listopad 2025), přičemž informace byly doplněny také o průzkumy poskytnuté Správou CHKO a NP Šumava.

Zájmové území rekonstrukce silnice II/141 se nachází v přírodně velmi cenné oblasti na pomezí Šumavy a Šumavského podhůří, přičemž celý řešený úsek leží v CHKO Šumava a evropsky významné lokalitě

(EVL) Šumava. Území tvoří zvlněná šumavská krajina v nadmořské výšce cca 760–840 m n. m., charakteristická mozaikou lesních porostů, luk a pastvin s bohatým zastoupením mimolesní zeleně. Dominantním prvkem je niva řeky Blanice, která je díky výskytu vzácných druhů chráněna jako národní přírodní památka (NPP Blanice). Z pohledu klimatu spadá území do chladné oblasti CH7 s dlouhou, mírně vlhkou zimou a velmi krátkým, chladným létem. Silnice kříží řeku Blanici a její přítoky (Hochvajdský, Rozvodský potok) v povodí Otavy a dále Mlýnský potok v povodí Vltavy. Trasa kříží regionální biocentra RBC 51 Spálenec a RBC 42 Vysoký les a několik regionálních biokoridorů. V území se vyskytují především hospodářské lesy (smrčiny, bučiny) a druhově nadprůměrně bohaté podhorské louky. Během průzkumů byly přímo v trase nebo v blízkém sousedství nalezeny ohrožené druhy oměj pestrý (*Aconitum variegatum*) a prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*). Další významné rostliny jsou mochna bahenní, hadí mord nízký, jestřábník oranžový, zvonečník černý a kokrhel menší. Mezi nejcenější biotopy v dotčeném území patří údolní niva Blanice, jasanovo-olšové luhy a střídavě vlhké bezkolencové louky. Biologické průzkumy v širším okolí potvrdily výskyt celkem 89 druhů obratlovců, z nichž 21 patří mezi zvláště chráněné. Nejkritičtějším druhem bezobratlých je perlorodka říční (*Margaritifera margaritifera*), jejíž nejsilnější populace v ČR žije právě v řece Blanici. Dále se zde vyskytuje rak říční, mravenec lesní, tesařík pižmový a vzácní motýli (např. modrásek ušlechtilý, perleťovec mokřadní). V Blanici byla potvrzena populace mihule potoční, vranky obecné a střevle potoční. Z obojživelníků a plazů se zde vyskytuje ropucha obecná, skokan štíhlý a hnědý; z plazů zmije obecná, ještěrka obecná a živorodá. Zaznamenáno bylo 66 druhů ptáků, včetně jeřábka lesního, křepelky polní, brambornička hnědá či tuhyka obecná. Území je také klíčové pro pohyb velkých šelem – rysa ostrovida a vlka obecného. Dále se zde vyskytuje vydra říční, bobr evropský, veverka obecná a 15 druhů netopýrů.

#### *Vlivy na flóru*

Upravované silnici II/141 přiléhají cenné biotopy, zejména kosené louky druhově bohatého spektra. Do těchto pestrých luk je žádoucí zasahovat jen v míře nezbytně nutné, neumisťovat sem žádné skládky materiálu a zamezit pojezdy techniky. V mimořádně cenném biotopu nivy řeky Blanice, jež protíná stávající silnici v km cca 0,7 – 1,1 nebude silnice rozšiřována, je tu plánována jen výměna živичného krytu. Pro ZCHD ve smyslu zákona bude nutno požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle ust. § 56 odst. 1 ZOPK. Co se týče variantního řešení, z hlediska vlivu na flóru a vegetaci jsou obě varianty srovnatelné.

Realizace záměru si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les a smýcení nevelkých částí lesního porostu. V případě realizace záměru bude káceno cca 600–700 ks stromů a odstraněno cca 2,8 – 3 ha zapojených porostů dřevin (mladých stromů v zápoji a keřů). Nejcenějšími dřevinami rostoucí v blízkosti projektované trasy jsou lípa srdčitá (*Tilia cordata*) s obvodem kmene v prsní výšce cca 1,8 m a dub zimní (*Quercus petraea*) s obvodem kmene v prsní výšce přesahujícím 2 m v km cca 6,6. Tyto stromy je žádoucí zachovat, za ostatní stromy realizovat náhradní výsadby. Nezbytné kácení lze kompenzovat realizací náhradní výsadby. V dalších fázích přípravy záměru bude vypracován projekt sadových úprav. Do spektra sázených dřevin je vhodné přednostně zařadit dřeviny, které se přirozeně vyskytují v okolní krajině, jako javor klen, javor mlč, břiza bělokorá, topol osika, lípa srdčitá, buk lesní (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanooides*, *Betula pendula*, *Populus tremula*, *Tilia cordata*, *Fagus sylvatica*) nebo ovocné stromy, např. třešně (*Prunus avium*).

#### *Vlivy na faunu*

##### Bezobratlí

Realizace záměru významně nenaruší společenstva bezobratlých živočichů. Zvýšená pozornost bude věnována biologicky hodnotným biotopům, které se podél trasy záměru nachází. Jsou to vlhká mokřadní stanoviště, která jsou potenciálně vhodná pro střevlíka *Menétriesova Carabus menetriesi pacholei* (KO, NT, HD II); řeka Blanice, která hostí populace raka říčního *Astacus astacus* (CR, VU, HD V) a perlorodky říční *Margaritifera margaritifera* (KO, CR, HD II); a porosty lesa s vysokým podílem mrtvého dřeva, které jsou významné pro syproxylický hmyz např. houbožrouta *Mycetophagus fulvicollis* (VU). Z průzkumu bezobratlých živočichů vyplývá řada ochranných a kompenzačních opatření, jejichž cílem je

minimalizovat dopady rekonstrukce silnice na vzácné a chráněné druhy v území. Jedná se zejména o aktualizaci údajů před zahájením stavby, tj. provedení průzkumu bezobratlých 1–2 roky před realizací záměru, dále o opatření na ochranu perlorodky říční a raka říčního spočívající v zamezení chemického posypu vozovky a používání herbicidů v okolí řeky Blanice a dalších vodních toků a v nepoužívání drceného kameniva s vysokým obsahem vápníku pro zimní údržbu a zpevňování cest. Během výstavby je nutné důsledně vyloučit znečištění vody a zásahy do vodního režimu. K ochraně střevlíka Menétriesova je požadováno šetrné zachování vymezených rašelinných porostů bez jejich vysušování a s omezením těžby. Pro podporu saproxylického hmyzu musí být jako kompenzace za kácení ponecháno v okolních lesních biotopech k přirozenému rozpadu alespoň 30 % veškeré dřevní hmoty z listnatých stromů.

### Obratlovci

Z pohledu vlivů na obratlovce je nežádoucí zejména fragmentace území a vznik bariérového efektu, kdy silnice omezuje prostupnost krajiny, izoluje populace živočichů a narušuje jejich migrační trasy. Rizikem je také přímá mortalita živočichů v důsledku střetů s vozidly. Negativní vlivy představuje rovněž rušení živočichů hlukem a světlem během výstavby i provozu, a to zejména v období hnízdění ptáků nebo při noční aktivitě savců. Práce v blízkosti vodních toků, především řeky Blanice, mohou způsobit zakalení vody nebo únik škodlivin, čímž mohou být ohroženy citlivé druhy, jako jsou mihule potoční a vranka obecná. Negativním dopadem je také ztráta biotopů v důsledku kácení přibližně 600–700 stromů a záborů půdy, což vede k úbytku hnízdišť ptáků, úkrytů netopýrů i potravních stanovišť dalších druhů.

### Ryby

V místě průzkumu byla prokázána (eudominantní) populace mihule potoční a vranky obecné). Dále se zde vyskytuje ohrožená střevle potoční v dominantní populaci. Nejhojnějším (eudominantním) druhem byl podle očekávání pstruh obecný. Velikostní (věkové) rozložení odlovených rybích druhů nasvědčuje o stabilitě a progresi rybích populací ve sledovaném úseku Blanice. Vranka obecná a mihule potoční jsou velmi citlivé na znečištění toků, příp. kumulaci nežádoucích látek v sedimentu dna, které při stavebních úpravách v okolí toků mohou ohrožovat jejich populace a ničit jejich biotop. Pro larvy mihule je silně ohrožující likvidace vhodných náplavů a dnového substrátu. Mihule je krátkověkým druhem, který udržuje stabilitu své populace každoročním rozmnožováním, a proto mohou i dočasné změny biotopu (odtěžení sedimentu) způsobit vážná ohrožení populace. Při stavbě mohou do toku uniknout látky, které mohou akutně ohrozit celý ekosystém. Při zásazích do toku a v jeho přímém okolí (stavebních pracích) může vznikat silný zákal, který v jarním období může též významně narušit proces rozmnožování a vývoje ohrožených druhů. Mezi činnosti ohrožující ryby a mihule vyplývající ze stavebních zásahů patří technické úpravy koryta a jeho okolí (včetně zásahů do sedimentů, splaveninového režimu, kácení a výsadeb dřevin), které mohou narušit vhodné podmínky pro výskyt druhů a ovlivnit fyzikálně-chemické parametry vody. Dále znečištění vody při výstavbě i provozu, zejména s ohledem na druhy vyžadující vysokou kvalitu vody (limit BSK5 dle typu toku). Nepřípustné jsou zásahy v toku a jeho okolí v období rozmnožování a vývoje raných stádií chráněných druhů (vranka obecná, mihule potoční).

### Obojživelníci

Realizace záměru ovlivní tři zjištěné druhy obojživelníků: ropuchu obecnou, skokana hnědého a skokana štíhlého (poslední jmenovaný patří mezi silně ohrožené druhy).

Vlivy na tyto živočichy lze rozdělit podle fází záměru. Během výstavby se jedná zejména o přímou mortalitu jedinců v prostoru staveniště a na příjezdových komunikacích v důsledku pohybu techniky, dále o dočasný i trvalý zábor biotopů využívaných k výskytu a migraci obojživelníků a o rušivé vlivy (hluk, otřesy), které jsou však dočasné a nemají potenciál významně ovlivnit populace. Významným je i efekt „atraktivita staveniště“, kdy mohou obojživelníci osidlovat nově vzniklé dočasné vodní plochy (kaluže, jímky) v ploše staveniště. Hlavní vlivy během provozu zahrnují střety s vozidly, přičemž kritickým místem je úsek u Blažejovického rybníka s hromadným rozmnožováním sledovaných druhů; ročně zde může docházet k úhynu řádově desítek až stovek jedinců, zejména ropuch. Dalším vlivem je bariérový efekt stávajících

trubních propustků (cca 15 ks), které jsou z hlediska migrace často nevyhovující, neprůchodné nebo zakončené kolmými jímkami fungujícími jako pasti.

Pro minimalizaci vlivů jsou navržena opatření zahrnují instalaci rámových propustků, kterými budou nahrazeny stávající nevhodné propustky. Nové propustky budou mít minimální rozměry 1 × 0,6 m a budou vybaveny suchou břehovou bermou pro bezpečný průchod živočichů. Dále budou před zahájením zemních prací instalovány dočasné bariéry, které zabrání vstupu obojživelníků na staveniště nebo umožní jejich bezpečné navedení mimo něj. Součástí opatření je také zajištění ekologického dozoru, který bude provádět kontrolu staveniště a v případě potřeby zajistí záchranný transfer jedinců. V úseku u Blažejovického rybníka (km 0,6) bude osazen rámový propustek s úpravou okolí umožňující instalaci dočasných migračních zábran.

### Plazi

V souvislosti se záměrem byly v dotčeném území potvrzeny nebo předpokládány vlivy na několik druhů plazů. Průzkum v letech 2023–2024 doložil výskyt zmije obecné, ještěrky obecné a ještěrky živorodé, přičemž na základě databází nelze vyloučit ani výskyt slepýše křehkého.

Vlivy na plazi lze rozdělit na fázi výstavby a fázi provozu takto: Během výstavby dochází k dočasnému i trvalému záboru biotopů využívaných plazy, k riziku přímé mortality jedinců v prostoru staveniště a na příjezdových komunikacích v důsledku pohybu techniky a k rušivým vlivům (hluk, vibrace, světlo), které jsou však dočasné a nepředstavují významné ohrožení populací. V období provozu hrozí zvýšené riziko střetů s vozidly. Jako mírně pozitivní vliv lze hodnotit vznik nových stanovišť na tělese komunikace, zejména na náspech, která mohou být plazy osídlena.

Pro minimalizaci vlivů jsou navržena opatření zahrnují zajištění ekologického dozoru, který bude provádět průběžné kontroly staveniště a v případě nálezu plazů zajistí jejich záchranný transfer. Před zahájením skrývek vegetace budou instalovány dočasné zábrany bránící vstupu plazů a dalších drobných živočichů do prostoru stavby; tyto bariéry, primárně určené pro obojživelníky, slouží zároveň i k ochraně plazů. Z hlediska vlivu na plazy a ostatní obratlovce nejsou mezi variantami 1 a 2 shledány významné rozdíly; obě jsou při dodržení uvedených opatření považovány za akceptovatelné.

### Ptáci

Realizace záměru ovlivní ptačí populace v území, které je součástí CHKO Šumava a ptačích oblastí (PO) Šumava a Boletice. Během biologického průzkumu v letech 2023–2024 byl v dotčeném území potvrzen výskyt 66 druhů ptáků, z nichž 9 patří mezi zvláště chráněné druhy. Mezi zjištěné významné druhy patří silně ohrožené druhy křepelka polní a jeřábek lesní, dále pak ohrožené druhy bramborníček hnědý, hýl rudý, lejsek šedý, krkavec velký, sluka lesní, ťuhák obecný a vlaštovka obecná. Na základě databází NDOP byl v širším okolí doložen výskyt dalších druhů, jako je chřástal polní, bekasina otavní, krahujec obecný, kulíšek nejmenší, ledňáček říční, sýc rousný a žluva hajní. Hlavní vlivy na ptactvo se budou projevovat jak během výstavby, tak i v období provozu komunikace. Kácení přibližně 600–700 stromů a odstranění asi 3 ha zapojených porostů dřevin povede ke ztrátě a degradaci biotopů, zejména v důsledku zániku hnízdních příležitostí a potravních ploch. Během výstavby budou ptáci dále ovlivněni zvýšenou hladinou hluku, vibracemi a světelným znečištěním, což může způsobit jejich dočasné vytlačení z území. Riziko představuje také přímá mortalita ptáků, zejména druhů hnízdicích na zemi, při zemních pracích a skrývkách. V období provozu komunikace lze očekávat zvýšené riziko střetů ptáků s projíždějícími vozidly. Specifický vliv byl identifikován u chřástala polního, kdy u varianty 2 dojde k zásahu do části jeho biotopu v trase nové přeložky u Mlýnského potoka, což spolu s rozšiřující se zástavbou Volar představuje mírně negativní kumulativní vliv.

Pro minimalizaci negativních dopadů na ptactvo jsou navržena opatření zaměřená na ochranu hnízdních biotopů a omezení rušivých vlivů. Kácení dřevin a odstraňování vegetace musí probíhat mimo hnízdní období ptáků, tedy od 1. září do 30. března, přičemž skrývkové práce v biotopech druhů hnízdicích na zemi musí být ukončeny do 15. března. Z důvodu ochrany ledňáčka říčního musí mostní objekty umožnit bezpečný průlet ptáků vázaných na vodní prostředí. Pokud by z výsledků hlukové studie vyplynula potřeba

instalace protihlukových stěn je doporučeno realizovat je jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. V případě instalace průhledných výplní PHS je doporučeným řešením použití výplně s integrovanými svislými černými linkami o šířce 2 mm a rozteči 30 mm. Součástí opatření jsou také sadové úpravy a náhradní výsadba původních druhů dřevin. Z hlediska vlivu na ptáky je jako vhodnější hodnocena varianta 1, která méně fragmentuje území a nezasahuje do biotopu chrástala polního.

### Savci

Během realizovaných průzkumů byl zjištěn výskyt jedenácti druhů savců (nepočítaje netopýry), z nichž dva druhy (vydra říční a bobr evropský) patří mezi zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k ZOPK. Dle náleзовé databáze se v řešeném území vyskytuje také los evropský, vlk obecný, rys ostrovid a veverka obecná. Co se týká druhů vázaných na vodní tok řeky Blanice (vydra říční, bobr evropský), v případě vydry také Černý potok a rybník v obci Blažejovice, lze předpokládat minimální (nebo žádné) ovlivnění, neboť trasa silnice II/141 prochází přes nivu Blanice velkým mostním objektem, který nebude v rámci řešeného záměru upravován, na stávající silnici dojde pouze k výměně živichých povrchů. Také úpravy silnice na průchodu obcí Blažejovice budou minimální. V průběhu výstavby dojde k rušení jedinců, vzhledem k jejich dostatečné mobilitě lze předpokládat dočasné opuštění staveništního koridoru. Po dokončení stavby nebude populace vydry říční ani bobra evropského vzhledem k dostatečně kapacitním mostním objektům a za předpokladu dodržení navrhovaných opatření týkajících se úpravy podmostí negativně ovlivněna.

Veverka obecná se pravděpodobně vyskytuje na příhodných biotopech (porosty dřevin) v trase a blízkosti přeložky, na rušení není citlivá. Realizaci záměru může k záboru malé části vhodného biotopu. Drobní savci budou dočasně omezeni stavební činností při realizaci záměru, a to hlukem a pohybem osob a techniky v prostoru staveniště.

Střední a velké druhy savců, včetně vlka, rysa a losa mohou být realizací záměru negativně ovlivněny zejména s ohledem na jejich pohyb krajinou. Problematika migrací je řešena v následující části.

Z hlediska negativních vlivů řešeného záměru lze předpokládat pouze mírné negativní vlivy způsobené rušením a provozem na komunikaci, nebo možného rizika srážky na komunikaci.

### Netopýři

Při kácení vzrostlých listnatých stromů je třeba brát ohled na možný výskyt netopýrů a kácet je pouze v období, kdy je ohrožení jedinců netopýrů nejnižší možné. Ideální období je od 1. září do 15. listopadu, pokud to není technicky možné, lze ho případně provést během března (záleží na průběhu počasí). Nejrizikovější jsou v tomto směru staré, již prosychající stromy se zlámanými silnějšími větvemi podél cesty přibližně v úseku km 1,6–2,5, kde je třeba provést kácení ideálně v podzimním termínu, denní teplota při kácení nesmí být nižší než 10°C. Při případném nálezu netopýrů je třeba zastavit práce a kontaktovat územně příslušnou záchrannou stanici pro volně žijící živočichy.

Z hlediska výskytu netopýrů byla v území identifikována dvě biotopově významná místa. První se nachází u křížení silnice s Mlýnským potokem v km 4,5 a je významné pro obě varianty záměru. Liniová vegetace podél vodoteče zde vytváří důležitý migrační a potravní koridor propojující okolní lesní porosty, proto je žádoucí zachovat porost v co největší míře a upravit trasování napřímení komunikace tak, aby do něj bylo zasahováno minimálně. Druhé významné místo se týká pouze varianty 2 v úseku km 5,2–5,3, kde plánovaná přeložka kříží vodoteč s doprovodnou vegetací. Navržený most o výšce 6 m je z hlediska průletu netopýrů hodnocen jako vyhovující, avšak důležité je minimalizovat zásahy do liniové vegetace podél toku během výstavby.

### *Vlivy záměru na migrační propustnost území*

Z hlediska migrace savců představuje řešený úsek silnice II/141 potenciální migrační bariéru, zejména vzhledem k průchodu jádrovým územím a délce trasy přesahující 6,5 km. Dle metodické příručky AOPK (Doprava a ochrana fauny v České republice, 2020) jsou maximální vzdálenosti mezi průchody přes liniové

dopravní stavby stanoveny podle velikosti savců. U středně velkých kopytníků (kategorie B) činí 2–5 km, u menších savců do velikosti jezevce či lišky (kategorie C) 0,5–1,0 km a pro velké savce (kategorie A) jsou požadovány průchody na migračních koridorech. Tyto požadavky jsou alespoň částečně naplněny u varianty 2, kde je v km 5,2 navržen mostní objekt. Současně je však nutné zohlednit, že se jedná o úpravu stávající silnice II. třídy s intenzitou dopravy 1 000–10 000 vozidel denně, která již sama o sobě omezuje migraci živočichů. Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu stávající silnice víceméně kopírující terén, možnosti výškových úprav silnice a vložení migračních objektů pro velká zvířata poměrně omezené, ne-li prakticky vyloučené.

Z pohledu hodnocení migrační prostupnosti rekonstruované silnice II/141 byly posuzovány tři hlavní mostní objekty z hlediska jejich funkce pro migrující živočichy: Stávající most přes Blanici (v km 1,1) nebude stavebně upravován a svými parametry (světlá výška cca 2 m, délka 25 m) nadále umožní průchod živočichům do velikostní kategorie srnce a prasete; most přes Černý potok na začátku úseku zůstane rovněž zachován a je vhodný pro migraci menších savců. Zásadní rozdíl představuje varianta 2, která jako jediná navrhuje nový mostní objekt v km 5,221 o rozpětí 35 m a výšce 6 m. Tento objekt s vysokým indexem otevřenosti ( $I = 15$ ) je jako jediný v celém záměru plně průchodný pro všechny kategorie živočichů včetně rysa ostrovida a vlka obecného, ačkoliv jeho účinnost může mírně snižovat souběžná účelová komunikace v podmostí. Varianta 1 žádný nový migrační objekt pro velkou zvěř nenabízí a spoléhá na stávající propustnost tělesa silnice. Pro migraci drobných obratlovců a vyder budou u obou variant stávající nevyhovující trubní propustky nahrazeny rámovými propustky (minimálně 1 x 0,6 m) vybavenými jednou suchou břehovou bermou.

Z hlediska migrace je varianta 2 hodnocena jako technicky progresivnější díky novému mostu, který nabízí bezpečný podchod pro rysa a vlka. V celkovém hodnocení jsou obě varianty považovány za podmíněčně akceptovatelné, přičemž varianta 1 je mírně preferována pro nižší fragmentaci krajiny, zatímco varianta 2 pro své systémové řešení migračního profilu.

Vlivy záměru na biologickou rozmanitost lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako střední.

### **Vlivy na ekosystémy**

Záměr je v celém svém úseku situován do EVL Šumava a také CHKO Šumava, z velké části prochází I. a II. zónou CHKO. Nejcennějším územím je NPP Blanice, kterou silnice kříží. Dotčeny budou také prvky ÚSES (RBC, RBK, LBK) a VKP (vodní tok, niva, lesní porosty). Vlivy realizace záměru na vodní tok a nivu jsou komentovány v části Vlivy na povrchové a podzemní vody; vlivy na ZCHÚ, NPP Blanice v navazující samostatné části níže.

#### *Vlivy na lesní porosty*

Posuzovaná rekonstrukce silnice II/141 částečně zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa, a to v celkovém záboru cca 0,6 ha. Většina dotčených PUPFL (75 %) jsou zařazeny do kategorie lesů hospodářských bez další zvláštní ochrany, menší část (25 %) pak do kategorie lesů zvláštního určení.

Dotčeny budou lesní porosty v těsné blízkosti silnice II/141. Kromě vlastního záboru se může projevit negativní vliv odstranění lesního pláště. Otevření lesních porostů může zvýšit jejich náchylnost k působení větrných škod a následně i dalších abiotických vlivů, zejména extrémních teplot a sucha. V důsledku toho se zvyšuje také riziko napadení biotickými škodlivými činiteli, jako jsou dřevokazné houby, hmyz či poškození zvěří. S ohledem na členitost terénu a lokalitě, která nepatří mezi ohrožené extrémním větrem, není toto riziko vysoké. Přesto je nezbytné podpořit u lesních porostů kolem komunikace vytvoření kvalitního lesního pláště. Celkově se tím zvýší ekologická stabilita okolních porostů. Z hlediska minimalizování negativních vlivů na lesní porosty je žádoucí minimalizovat zábory pozemků v kategorii pozemků plnicích funkcí lesa (PUPFL) na nejnutnější míru; zařízení stavenišť, mezideponie skrývaných zemin a stavebních materiálů umísťovat mimo pozemky v kategorii PUPFL včetně jejich ochranných pásem; zajistit ekologickou stabilitu lesních porostů kolem nové komunikace vytvořením porostního kraje pomocí výsadby listnatých dřevin odpovídající přirozené dřevinné skladbě daného lesního typu.

## Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

### *Vlivy na krajinu (krajinový ráz)*

Vliv na krajinový ráz je v dokumentaci EIA a souvisejících odborných studiích definován a posuzován na základě zákonných norem a uznávaných metodických postupů. Pro záměr bylo hodnocení zpracováno dle metodiky Vorla, Matějky, Culka a Skleničky (2004). Při hodnocení vlivu na krajinový ráz je posuzován, jak zásah ovlivňuje přírodní složky (terén, vegetaci a vodu), kulturně-historické prvky (osídlení a památky) a vizuálně-estetické uspořádání krajiny, včetně souladu měřítka a harmonických vztahů mezi člověkem a prostředím. Z uvedeného hodnocení je zřejmé, že realizace připravovaného záměru rekonstrukce silnice II/141 Blažejovice – Volary zasáhne do identifikovaných hodnot poměrně slabě. Jako středně silný zásah jsou v dotčeném krajinovém prostoru Blažejovicko hodnoceny pouze dva aspekty, a to zásah do přírodních hodnot, neboť budou káceny dřeviny rostoucí mimo les, a zásah do VKP, a budou dotčeny lesní porosty a nivy toků. V dotčeném krajinovém prostoru Volarsko je vliv pro variantu 1 vyhodnocen stejně. Vliv varianty 2 má stupeň středně silný uveden i pro aspekty zásah do harmonického měřítka a zásah do harmonických vztahů v krajině, neboť nový úsek silnice ve volné krajině přinese do prostoru novou, poměrně dlouhou a širokou linii silnice s mostem, která bude viditelná od jihu i z větší vzdálenosti. Zásah do přírodních hodnot a zásah do VKP jsou hodnoceny pro obě varianty stejným stupněm, neboť i varianta 1 by byla upravována a neobešla by se bez kácení dřevin kolem silnice zejména v napřímených zatáčkách. Podstatným aspektem hodnocení je skutečnost, že se nejedná o novostavbu komunikace, ale o rekonstrukci stávající silnice, což významně omezuje rozsah nových zásahů do krajiny. Celkově lze konstatovat, že realizace záměru nepoškodí krajinový ráz takovým způsobem, aby kvůli zásahu do krajinového rázu nebylo možné záměr realizovat. A to ani v případě realizace záměru ve variantě 2. Varianta 1 vykazuje o něco menší zásah do krajinového rázu než varianta 2, rozdíly mezi variantami ale nejsou zásadní. Nezbytné je však v této souvislosti věnovat v rámci další projektové přípravy záměru aspektu ochrany krajinového rázu zvýšenou pozornost, přičemž v závazném stanovisku jsou navrženy podmínky k minimalizaci tohoto vlivu, jejichž cílem je snížit rozsah a intenzitu negativních dopadů na krajinový ráz.

### *Vlivy na ÚSES, zvláště chráněná území, VKP, EVL, ptačí oblasti a památné stromy*

Silnice II/141 kříží regionální biocentrum RBC 51 Spálenec a prochází podél RBC 42 Vysoký les. Dále kříží regionální biokoridory RBK 191, RBK 203 a RBK 205. V úseku přes RBC 51 (křížení řeky Blanice) nebude silnice rekonstruována. V tomto úseku bude silniční těleso včetně mostu ponecháno ve stávajícím stavu, bude provedena pouze výměna živičných vrstev vozovky. Rekonstrukce silnice zde byla provedena již v minulosti jako náprava povodňových škod v roce 2002. Funkčnost ÚSES nebude proto ovlivněna. Ostatní prvky ÚSES jsou kříženy v nevariantních úsecích. Komunikace zde bude rozšířena, bude provedena úprava oblouků. Stávající propustky nahradí propustky rámové. Z provedení hodnocení lze předpokládat, že ovlivnění funkčnosti ÚSES bude spíše nízké. Ekologický migrační potenciál je podrobněji popsán v části Vlivy na faunu, flóru, viz výše, kde je vliv na migrační průchodnost krajiny vyhodnocen jako akceptovatelný.

V počátečním úseku do křižovatky se silnicí II/165 (km 0,0 - 0,2) tvoří silnice II/141 hranici CHKO Šumava. Následující úsek CHKO Šumava prochází. V dotčeném území se nacházejí všechny zóny CHKO, a to I., II., III. i IV. zóna, všechny budou realizací zasaženy. V km cca 0,7 – 1,4 silnice prochází nebo těsně sousedí s národní přírodní památkou (NPP) Blanice. V úseku přemostění Blanice bude silniční těleso včetně mostu ponecháno ve stávajícím stavu, bude provedena pouze výměna živičných vrstev vozovky. V úseku km cca 1,1–1,4 bude ve spolupráci se Správou NP a CHKO Šumava navrženo technické řešení minimalizující riziko odnosu půdních částic do toku Blanice (např. zpevnění svahů násypu, opěrné zdi apod.). Vzhledem k poloze trasy na prudkém svahu nad nivou Blanice, v blízkosti meandrů s výskytem perlorodky, nelze vyloučit riziko splachů zeminy do toku, proto musí být zvolené řešení tomuto riziku účinně předcházet. Pokud nebude možné zajistit dostatečnou ochranu vodního toku, je v souladu s principem předběžné opatrnosti žádoucí do svahu v tomto úseku nezasahovat.

Předmětem ochrany NPP je největší středoevropská populace perlorodky říční (*Margaritifera margaritifera*) a dalších druhů živočichů a rostlin, vázaných na oligotrofní podmínky řeky Blanice. Vliv

na jednotlivé zvláště chráněné druhy včetně perlorodky říční je uveden v části Vlivy na biologickou rozmanitost (flóru, faunu) viz výše. Řešený úsek silnice II/141 se celý nachází v EVL Šumava. Příslušný orgán ochrany přírody – Správa NP Šumava, Odbor státní správy CHKO Šumava vydal stanovisko dle § 45i ZOPK, ve kterém nevyločil významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti EVL Šumava. Z těchto důvodů bylo zpracováno hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, které zpracovala RNDr. Lenka Šikulová. RNDr. Šikulová vyhodnotila vliv záměru nejen na EVL Šumava, ale i na potenciálně dotčené předměty ochrany EVL Boletice, EVL Prachatice – kostel, PO Šumava a PO Boletice. Závěry provedeného hodnocení lze shrnout následovně:

*„Na základě celkového hodnocení vlivů záměru „Rekonstrukce silnice II/141 Blažejovice – Volary“ na lokality soustavy Natura 2000, jejich předměty ochrany a celistvost lze konstatovat následující závěry: Posuzovaný záměr ve variantě 1 bude mít:*

*- mírný negativní vliv na přírodní stanoviště 6430, 6510 a 91E0, perlorodku říční, vranku obecnou, mihuli potoční a rysa ostrovida v EVL Šumava*

*- mírný negativní vliv na rysa ostrovida v EVL Boletice*

*- zanedbatelný až mírný negativní vliv na přírodní stanoviště 3260, 6410 a 7140, střevlíka Ménétrésova, vydru říční a netopýra velkého v EVL Šumava*

*- zanedbatelný až mírný negativní vliv na netopýra velkého v EVL Prachatice – kostel*

*Posuzovaný záměr ve variantě 2 bude mít:*

*- mírný negativní vliv na přírodní stanoviště 6430, 6510 a 91E0, perlorodku říční, vranku obecnou, mihuli potoční a rysa ostrovida v EVL Šumava*

*- mírný negativní vliv na rysa ostrovida v EVL Boletice*

*- mírný negativní vliv na chřástala polního v PO Šumava a PO Boletice*

*- zanedbatelný až mírný negativní vliv na přírodní stanoviště 3260, 6410 a 7140, střevlíka Ménétrésova, vydru říční a netopýra velkého v EVL Šumava*

*- zanedbatelný až mírný negativní vliv na netopýra velkého v EVL Prachatice – kostel*

*Pro obě varianty platí, že realizace záměru nebude mít negativní vliv na celistvost žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.*

Klíčová opatření navržená zpracovatelkou hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 se zaměřují na ochranu perlorodky říční, zachování vodního režimu a zajištění migrační prostupnosti území. V rámci ochrany NPP Blanice je nezbytné zcela vyloučit úpravy svahů v úseku km 1,074–1,4 k zamezení splachů sedimentů a důsledně zachovat stávající systém vsakování vod v krajnicích namísto budování kanalizace, přičemž musí zůstat zachován zákaz chemické údržby v délce 1 km kolem mostu a po celou dobu stavby musí probíhat kontinuální monitoring pH, vodivosti a zákalu. Pro snížení mortality zvířat a zajištění migrace je uloženo nařídit a účinně kontrolovat rychlostní limit 70 km/h (ideálně úsekovým měřením), nahradit nevhodné propustky rámovými objekty (min. 1 x 0,6 m) se suchou bermou a u varianty 2 zajistit specifické parametry nového mostu v km 5,221 s přírodním povrchem v podmostí. Organizace výstavby musí respektovat omezení prací na denní dobu k ochraně nočních živočichů, zákaz umístování zázemí stavby v povodí Blanice a využívání výhradně autochtonních dřevin a regionálního osiva při obnově zeleně, to vše pod dohledem povinného odborného ekodozoru.

Trasa posuzované silnice nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku, zasahuje do významných krajinných prvků ze zákona „vodní tok“, „údolní niva“ a „lesy“. Vlivy na vodní toky jsou vyhodnoceny v části Vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na lesy v části Vlivy na biologickou rozmanitost (flóru, faunu). Funkčnost dotčených krajinných prvků nebude významně negativně ovlivněna. Vlivy záměru na krajinu a její ekologické funkce lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako střední. Jako mírně vhodnější se jeví varianta 1.

**Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Předložený záměr představuje rekonstrukci stávající silnice II/141. Počáteční úsek prochází zástavbou osady Blažejovice, dále je silnice vedena volnou krajinou a končí na okraji zástavby Volar. S výjimkou vlastního tělesa silnice II/141 nebude dotčen žádný hmotný majetek. Počáteční úsek rekonstruované silnice II/141 zasahuje do nemovité kulturní památky zbytky Zlatá stezky, koncový úsek prochází v souběhu s touto kulturní památkou. Rekonstrukce silnice bude v těchto úsecích probíhat pouze v tělese stávající silnice s minimálními zásahy do okolí. Nemovitá kulturní památka zbytky Zlaté stezky nebude dotčena. Nebude rovněž dotčena nemovitá kulturní památka venkovská usedlost č.p. 48 v osadě Blažejovice. Nebude dotčeno žádné území s archeologickými nálezy ÚAN I. kategorie. V osadě Blažejovice prochází silnice II/141 podél ÚAN II. kategorie. Vzhledem k minimálnímu rozsahu zemních prací je pravděpodobnost odкрыtí archeologických nálezů minimální. Prakticky celá trasa rekonstruované silnice II/141 prochází ÚAN III. kategorie. Větší rozsah zemních prací nastane v případě realizace varianty 2, která je vedena částečně v nové trase. Odкрыtí archeologických nálezů nelze vyloučit. Pokud by k němu došlo, musí firma provádějící stavbu postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – tj. v případě odкрыtí archeologických nálezů ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví lze z hlediska velikosti a významnosti jako malé. Mezi variantami 1 a 2 není významný rozdíl.

**Kumulativní a synergické vlivy**

Kumulativní a synergické vlivy záměru byly vyhodnoceny jako malé a nevýznamné u obou navrhovaných variant, přičemž mezi nimi nebyl shledán podstatný rozdíl. V rámci šetření nebyly v informačním systému EIA nalezeny v blízkosti žádné jiné připravované záměry podléhající posouzení, a proto se hodnocení zaměřilo na kumulaci se stávající infrastrukturou a rozvojovými plochami dle územního plánu Volar. V období výstavby mohou nastat dočasné kumulativní vlivy (hluk, prašnost) pouze v případě časového souběhu s jinou stavební činností, což budou řešit Zásady organizace výstavby. Během provozu bylo posouzeno zejména společné působení rekonstruované silnice a plánovaného vedení VVN 110 kV na krajinný ráz u Volar a také kumulativní zatížení Vltavy chloridy ze silnice a městské čistírny odpadních vod, přičemž oba tyto vlivy byly vzhledem k lokalizaci a vysoké vodnosti recipientu označeny za nevýznamné.

**Přeshraniční vlivy**

Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví překračující hranice České republiky.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů stanovených v podmínkách přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné a nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

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

Technické a technologické řešení záměru vychází z charakteru stavby, kterou je rekonstrukce a širkové uspořádání stávající silnice II/141 v úseku Blažejovice – Volary (km 54,030 – 60,715). Záměr je předkládán ve dvou variantách, které se liší technickým řešením v koncovém úseku od km 4,3 (provozní staničení), přičemž varianta 1 sleduje stávající trasu a varianta 2 navrhuje nové směrové vedení (přeložku) s realizací nového mostního objektu v km 5,221.

Z hlediska znečišťování životního prostředí jsou v technickém řešení zdůrazněny následující aspekty:

*Ochrana vod a vodní režim:* Technické řešení odvodnění je klíčovým prvkem s ohledem na ochranu NPP Blanice a populace perlorodky říční. Záměr počítá se zachováním stávajícího systému nesoustředěného odtoku a vsakování splachových vod v nezpevněných krajnicích a příkopech, což zamezuje přímému vnosu znečištění (zejména chloridů ze zimní údržby) do recipientů. U varianty 2 je navržen nový mostní objekt o rozpětí 35 m, jehož parametry umožňují zachování přirozeného koryta toku a migrační prostupnost.

*Migrační prostupnost:* Technické řešení zahrnuje instalaci rámových propustků (o minimální světlosti 1 x 0,6 m) s břehovými bermami pro drobné živočichy a obojživelníky. V úseku s vysokým rizikem kolizí velkých savců (km 1,3 – 3,6) je technické řešení doplněno o požadavek na úsekové měření rychlosti a omezení na 70 km/h, což je v daném stupni poznání považováno za účinné opatření k eliminaci mortality živočichů.

*Emise a hluk:* Modernizace technických parametrů komunikace (zlepšení povrchu, úprava směrových oblouků) přispěje k vyšší plynulosti dopravy, což má za následek mírný pokles imisních příspěvků sledovaných látek (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, benzo(a)pyren) i přes očekávaný výhledový nárůst intenzit dopravy. Akustická situace je řešena optimalizací nivelety (vedení v zářezech u varianty 1) a individuálními opatřeními u nejvíce exponovaných objektů.

*Opatření ve fázi výstavby:* Technické řešení doplňuje soubor opatření v rámci Zásad organizace výstavby (ZOV), zahrnující mobilní sedimentační jímky, záchytné vany pod mechanismy a striktní vyloučení techniky z koryt vodních toků k zamezení zákalu a kontaminace.

Technické řešení záměru pro potřeby procesu EIA je v dokumentaci EIA dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Technické řešení záměru odpovídá dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí (zejména v citlivé oblasti CHKO Šumava) a při dodržení stanovených podmínek a legislativních požadavků jej lze považovat za optimální a proveditelné.

Příslušný úřad se ztotožňuje s tím, že navržené technické parametry rekonstrukce spolu se specifickými ochrannými opatřeními představují akceptovatelný zásah, který minimalizuje rizika negativního ovlivnění složek životního prostředí v dotčeném území. Z hlediska ochrany životního prostředí bude významné v průběhu výstavby i provozu především dodržování všech podmínek a omezení daných legislativou i uložených v rámci procesu EIA.

### **4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

Rekonstrukce silnice II/141 v úseku Blažejovice – Volary je navržena ve dvou variantách, resp. až do km 4,3 je navržena jedna varianta rekonstrukce, ve které je v maximální míře využito stávající silniční těleso a bude provedena pouze výměna živičných vrstev vozovky.

V úseku km 4,3 – KÚ (provozní staničení km 58,330 – 60,715) jsou posuzovány 2 varianty:

#### **Varianta č. 1**

Rekonstrukce silnice využívající stávající trasy (provozní staničení km 58,330 – 60,715) při splnění normových požadavků pro návrhovou rychlost  $v = 70$  km/h.

Délka celé trasy (včetně společných částí) = 6 630 m

#### **Varianta č. 2**

Náhrada nevyhovujícího směrového a podélného uspořádání současné silnice přeložkou s velkorysejším řešením a výrazným zkrácením původní trasy silnice s parametry pro návrhovou rychlost  $v = 70$  km/h

Délka trasy celé trasy (včetně společných částí) = 6 517 m

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že nejmenší vlivy na životní prostředí má varianta nulová, varianty 1 a 2 jsou akceptovatelné a není mezi nimi významný rozdíl. Varianta 1 je z environmentálního hlediska vyhodnocena jako vhodnější, protože více využívá stávající trasu komunikace a méně zasahuje do krajinného rázu. Varianta 2 sice přináší možnost nového migračního objektu pro živočichy, avšak za cenu větší fragmentace území a výraznějšího zásahu do cenných biotopů.

### **5. Shrnutí vyjádření k dokumentaci**

Krajský úřad obdržel k předložené dokumentaci EIA v zákonem stanovené lhůtě celkem 4 vyjádření, z toho 1 vyjádření dotčeného územního samosprávného celku (město Volary), 2 vyjádření od dotčených správních orgánů (Krajská hygienická stanice a Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí) a 1 vyjádření dotčené veřejnosti (spolek Šumava domovem, z.s.). Po zákonném termínu byla doručena 2 vyjádření od jednoho dotčeného správního orgánu (Správa Národního parku Šumava, Odbor Ochrany Kulturní krajiny a CHKO Šumava). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Zatímco dotčené úřady (KHS, MěÚ Prachatice) vydaly k záměru souhlasná vyjádření bez připomínek, vyjádření veřejnosti (zejména spolku Šumava domovem, z. s.) bylo kritické a obsahovalo množství požadavků na doplnění a úpravu záměru. Město Volary ve svém vyjádření vyslovilo souhlas s variantou 2 (s mostem), aniž by však tento preferenční postoj blíže odůvodnilo nebo uvedlo konkrétní důvody, pro které považuje tuto variantu za vhodnější oproti variantě 1. Připomínky Správy NP Šumava byly sice zaslány po lhůtě, zpracovatel posudku se jimi však při formulaci podmínek do závazného stanoviska neformálně inspiroval.

Obdržené připomínky k dokumentaci EIA a k samotnému záměru rekonstrukce silnice II/141 lze rozdělit do několika hlavních tematických okruhů, které se objevovaly jak v písemných vyjádřeních, tak v diskusi během veřejného projednání:

- *Doprava a její intenzita:* Veřejnost a spolky vyjadřovaly obavy, že rekonstrukce a rozšíření silnice povede k nárůstu tranzitní a zejména nákladní (kamionové) dopravy, tzv. efektu „nasávání“ dopravy směrem do Volar a centrální Šumavy. Jako problematické bylo rovněž vnímáno použití dat z celostátního sčítání dopravy z roku 2020, která jsou považována za méně aktuální. Dále bylo zpochybňováno, že výchozí prognóza pracuje primárně s průměrným celorepublikovým nárůstem dopravy, aniž by dostatečně zohledňovala specifika lokálního dopravního kontextu, zejména ve vztahu k těžké nákladní dopravě.

- *Ochrana perlorodky říční a vliv solení:* Velká část připomínek se týkala rizika znečištění vod chloridy ze zimní údržby. Diskutována byla správnost výpočtů zátěže chloridy a nutnost zachování stávajícího systému nesoustředěného odvodnění (vsakování v krajnicích), aby nedocházelo k přímému vnosu solí do biotopu kriticky ohrožené perlorodky v Blanici.

- *Migrační propustnost a vliv na faunu:* Připomínky směřovaly k bariérovému efektu silnice pro velké savce (rys, vlk) i drobné živočichy. V této souvislosti byla řešena vhodnost instalace rámových propustků a mostu u varianty 2.

- *Technické parametry (šířka a rychlost):* Častým dotazem byl důvod rozšíření silnice na 9,5 metru a stanovení návrhové rychlosti na 70 km/h. Veřejnost se dotazovala, zda není šířka zbytečně velká a zda omezení rychlosti bude skutečně vymahatelné (např. úsekovým měřením).

- *Krajinný ráz a ochrana přírody:* Bylo poukazováno na možnou bagatelizaci zásahu do krajinného rázu, zejména u varianty 2 vedené v nové stopě, a na vliv kácení dřevin. Objevily se i výtky k nedostatečnosti provedeného zoologického průzkumu.

- *Průběh výstavby:* Připomínky se týkaly vlivů samotné stavby, jako je hluk z mechanizace, prašnost, riziko splachů zeminy do toků a organizace dopravy (objízdné trasy) během realizace.

- *Potřebnost a zdůvodnění záměru:* Veřejnost považuje zdůvodnění umístění a nutnosti záměru za nedostatečné.

- *Podmíněnost stavby obchvatem:* Část veřejnosti uvedla, že proti samotné rekonstrukci nemá námítky, avšak její realizaci považuje za podmíněnou současným vybudováním obchvatu Volar.

Všechna obdržená vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána posudku v kapitole V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci, který je zveřejněn v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem záměru JHC1146. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Relevantní požadavky a připomínky obsažené v obdržených vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování závazného stanoviska, resp. zapracovány do jeho podmínek. Příslušný úřad se ztotožňuje s vypořádáním připomínek a se závěry zpracovatele posudku, přičemž k tomuto vypořádání doplňuje ve vztahu k tomuto závaznému stanovisku níže uvedené zhodnocení:

- *doprava a výchozí podklady*: Krajský úřad nad rámec vypořádání zpracovatele posudku k této připomínce konstatuje, že postup stanovení výhledových intenzit dopravy použitý v dokumentaci EIA, vycházející z dat celostátního sčítání dopravy z roku 2020 a jejich následného přepočtu pomocí růstových koeficientů dle metodiky TP 225, představuje standardní a v rámci procesů EIA běžně akceptovaný postup. V době zpracování dokumentace EIA (listopad 2025) nebyla data z nového sčítání z roku 2025 ještě k dispozici, a proto bylo logicky využito posledních validních podkladů. Předběžné výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2025 byly Ředitelstvím silnic a dálnice (ŘSD) zveřejněny v březnu 2026, konkrétně 19. 3. 2026. Kompletní a zpřesněná data měla být dle vyjádření ŘSD k dispozici před polovinou roku 2026 (Ministerstvo dopravy ČR, avízo ŘSD k výsledkům CSD 19. 3. 2026; Zdopravy.cz – zpráva o zveřejnění výsledků CSD 2025). Pokud by nová data ze sčítání dopravy z roku 2025 po svém zveřejnění vykazovala významné odchylky od prognóz použitých v dokumentaci EIA, je možné je v navazujících řízeních reflektovat, například formou aktualizace odborných studií. Tento mechanismus je přímo zakotven v podmínkách tohoto závazného stanoviska:

- Podmínka č. 9 ukládá v rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat pro vybranou variantu aktualizaci hlukové studie.

- Podmínka č. 56 výslovně specifikuje, že tato aktualizovaná hluková studie musí vycházet z nejnovějších dostupných dat o intenzitě dopravy.

Využitím těchto nejaktuálnějších dat v dalším stupni projektové přípravy bude objektivně prokázáno, že záměr i při případných změnách v intenzitě dopravy stále splňuje hygienické a environmentální limity deklarované v procesu EIA. Tímto způsobem je zajištěno, že konečné technické řešení bude odpovídat reálné situaci v území. V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je kontrola dodržování podmínek klíčovým prvkem pro vydání tzv. verifikačního závazného stanoviska (dle § 9a odst. 7 zákona), které je nezbytným podkladem pro navazující řízení.

- *volba návrhové kategorie a šířky komunikace*: Při posuzování šířkových parametrů rekonstrukce silnice II/141 je nutné vycházet ze srovnání stávajícího stavu a technických norem pro silnice II. třídy. V současné době je zpevněná část vozovky široká přibližně 6,1–6,4 m a zcela postrádá krajnice. Tento stav je z hlediska bezpečnosti nevyhovující, neboť omezené šířkové uspořádání komunikace komplikuje míjení vozidel, snižuje prostor pro bezpečné vyhýbání a v některých situacích nutí řidiče zajiždět k nebezpečnému okraji vozovky. K navržené šířce 9,5 m a možnosti užší varianty (7,5 m) uvádí dokumentace EIA, že úsek silnice v km 0,728–1,100 (u Blažejovického mostu) byl již v roce 2002 rekonstruován v šířce 9,5 m. Navazující návrh v kategorii S 9,5 je proto z hlediska oznamovatele koncipován jako zajištění jednotných parametrů komunikace v rámci řešeného úseku. Dle zpracovatele posudku je rozdíl ve vlivech na životní prostředí mezi šířkou 7,5 m a 9,5 m minimální. Současně posudek konstatuje, že varianta 9,5 m je v dotčeném území akceptovatelná z hlediska vlivů na životní prostředí. Příslušný úřad si je vědom citlivosti území, a proto je v návrhu podmínek závazného stanoviska zakotven požadavek na návrh technického řešení silničního tělesa v úseku km cca 1,1–1,4 ve spolupráci s orgánem ochrany přírody – Správou NP a CHKO Šumava, které minimalizuje riziko odnosu půdních částic do řeky Blanice. Současně je stanoveno, že v případě, že nebude nalezeno vhodné technické řešení, bude v souladu s principem předběžné opatrnosti ponecháno silniční těleso v tomto úseku ve stávajícím stavu.

### **6. Okruh dotčených územních samosprávných celků**

Dotčenými územními samosprávnými celky, jejichž správní obvody alespoň zčásti tvoří dotčené území, jsou Jihočeský kraj a obec Zbytiny a město Volary.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 27. 5. 2025.

### **III. Poučení**

Toto souhlasné závazné stanovisko je vydáno podle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto souhlasného závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena o 5 let v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné na základě odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

**Ing. Zdeněk Klimeš**

vedoucí odboru

**Město Volary a obec Zbytiny**, jako dotčené územní samosprávné celky, žádáme podle § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění závazného stanoviska** na úřední desce, a to i způsobem umožňujícím dálkový přístup. Doba zveřejnění je dle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. **Dotčené územně samosprávné celky zároveň** žádáme v souladu s § 16 odst. 2 zákona o **zaslání písemného či elektronického vyrozumění** (pernikarova@kraj-jihocesky.cz) o **dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze dále nahlédnout na internetových stránkách České informační agentury životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) kód záměru JHC1146 a na stránkách Krajského úřadu Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (<https://zp.kraj-jihocesky.cz/>).

### **Příloha**

- zápis z veřejného projednání ze dne 30. 3. 2026 pod č. j. KUJCK 40836/2026

### **Rozdělovník**

#### **Oznamovatel (vnitřní poštou)**

- Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, prostřednictvím Krajský úřad Jihočeský kraj, Odbor dopravy a silničního hospodářství

**Dotčené územní samosprávné celky (kromě JČK prostřednictvím datové schránky)**

- Jihočeský kraj, k rukám člena rady pana Ing. Davida Štojdla, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Město Volary, Náměstí 25, 384 51 Volary  
*s žádostí o zveřejnění na úřední desce po dobu min. 15 dní*
- Obec Zbytiny, Zbytiny 3, 384 41 Zbytiny  
*s žádostí o zveřejnění na úřední desce po dobu min. 15 dní*

**Dotčené orgány (prostřednictvím datové schránky, kromě KÚ)**

- Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí, Velké náměstí 3, 383 01 Prachatice
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, Na Sadech 25, 370 71 České Budějovice
- Správa Národního parku Šumava, Odbor ochrany kulturní krajiny a CHKO Šumava – pracoviště Horní Planá, Jiráskova 150, 38226 Horní Planá
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví – kopie zde

**Na vědomí (prostřednictvím datové schránky)**

- EIA SERVIS s. r. o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, k rukám Mgr. Duškové
- Mgr. Luboš Motl, Environmentální a ekologické služby s.r.o., Jiráskova 413, Litvínov 436 01
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Regionální pracoviště Jižní Čechy, nám. Přemysla Otakara II č. 34, 370 01 České Budějovice
- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Horní Vltava, Litvínovická 5, 371 21 České Budějovice

**Dále obdrží (se žádostí o zveřejnění na úřední desce po dobu 15 dní) (e-mail)**

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