

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 28. dubna 2008
Č.j.: 555 06 /ENV/08

ZÁPIS

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace podle ustanovení § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a § 4 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí

záměru

„Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“

konaného dne 17.4.2008
ve velkém sálu Společenského domu Střelnice, Děčín,
Labská 691/23, Děčín
od 15:00 hodin.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Dosavadní průběh procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) je patrný z následujícího přehledu:

- Oznámení vlivů záměru dle přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bylo předloženo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) dne 16.12.2004.
- Příslušným úřadem k provedení procesu EIA z hlediska zařazení záměru dle přílohy č.1 citovaného zákona byl Krajský úřad Ústeckého kraje. MŽP si vyhradilo proces EIA dopisem ze dne 28.12.2004.
- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 21.12.2004 rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření s tím, že záměr naplňuje dikci bodu 9.1 (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)), kategorie II, přílohy č.1 k citovanému zákonu.
- Podle § 7 cit. zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda by záměr mohl mít významný vliv na životní prostředí a zda bude dále posuzován podle citovaného zákona. V průběhu zjišťovacího řízení mohl každý zaslat své písemné vyjádření k předloženému oznámení a to ve lhůtě 20 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce krajského úřadu Ústeckého kraje. Informace o oznámení byla zveřejněna dne 4.1.2005.
- Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 25.2.2005 vydáním závěru zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem: Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr bude posuzován podle citovaného zákona. Dokumentaci

o hodnocení vlivů dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na závěry zjišťovacího řízení a je třeba vypořádat vyjádření, která příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení.

- Oznamovatel předložil dokumentaci záměru dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu dne 29.5.2007.
- Dokumentace byla rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření dne 13.8.2007. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci a to ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce krajského úřadu Ústeckého kraje. Informace o dokumentaci byla zveřejněna dne 12.9.2007.
- Zpracovatel posudku byl pověřen dne 4.10.2007, veškerá vyjádření k dokumentaci zpracovatel posudku obdržel dne 30.11.2007.
- Na základě dokumentace a všech podaných vyjádření k ní byl zpracován oponentní posudek. Obsah posudku je dán přílohou č. 5 k citovanému zákonu. Tento posudek by měl zhodnotit zejména úplnost dokumentace, varianty, technické řešení záměru, návrhy opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, dále vypořádá všechna obdržená vyjádření k dokumentaci a navrhne příslušnému úřadu stanovisko. Zpracovaný posudek MŽP obdrželo dne 3.3.2008.
- Dne 20.3.2008 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předloženému posudku a to ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o posudku na úřední desce krajského úřadu Ústeckého kraje. Informace o posudku byla zveřejněna dne 1.4.2008. Dne 26.3.2008 byla rozeslána informace o opravě strany č. 219 posudku k záměru.
- Dopisem ze dne 31.3.2008 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění. Informace o veřejném projednání byla zveřejněna dne 9.4.2008 na úřední desce krajského úřadu Ústeckého kraje.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu § 17 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb., se uskutečnilo dne 17.4.2008 v 15:00 hodin ve velkém sálu společenského domu Střelnice, Labská 691/23, Děčín.

3. Řízení veřejného projednání

Veřejné projednání řídila jako pověřená osoba (dle § 4 odst. 2 vyhl. MŽP č. 457/2001 Sb.) Ing. Simona Rohrböcková, pracovnice MŽP, oddělení projektové EIA, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC. Za MŽP byla na veřejném projednání dále Ing. Jaroslava Honová, ředitelka odboru posuzování vlivů na ŽP a IPPC a Ing. Jan Hora, vedoucí oddělení projektové EIA, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, posudek a vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti k hodnocení vlivů záměru „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“ na životní prostředí, které MŽP obdrželo dle § 8 a § 9 citovaného zákona.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

Oznamovatele, Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ing. Marta Černá Ing. Karel Horníček
Zpracovatele dokumentace	RNDr. Petr Anděl, CSc.
Zpracovatele posudku	RNDr. Vladimír Ludvík
Krajský úřad Ústeckého kraje	Ing. Tereza Zavázalová
Magistrát města Ústí nad Labem	-
Magistrát města Děčín	-
Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje	Mgr. Jitka Lokvencová, Ing. Renata Krevňáková, Mgr. Roman Šťastný
Česká inspekce životního prostředí, OI Ústí nad Labem	-
Správa CHKO Labské pískovce	Ing. Petr Bauer
Správa CHKO České středohoří	Mgr. Markéta Peřinová
Ústecký kraj	-
Město Děčín	primátor Ing. Vladimír Raška
Město Jílové	starosta Petr Schlösinger
Obec Libouchec	starosta Ing. Jiří Štěrba

Dále byli na veřejném projednání přítomni zástupci veřejnosti. Veřejného projednání se celkem zúčastnilo cca 250 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ – (volný přepis zvukové nahrávky)

1. Úvod

Veřejné projednání zahájila Ing. Simona Rohrböcková (MŽP). V úvodu seznámila přítomné s programem veřejného projednání, a představila zástupce jednotlivých stran. Dále seznámila přítomné s procesními kroky, které již byly v rámci posuzovaného záměru realizovány a které budou následovat po veřejném projednání.

Zástupce oznamovatele záměru Ředitelství silnic a dálnic, Ing. Marta Černá poté stručně seznámila přítomné s tím, proč je třeba záměr přeložky v Děčíně realizovat. Zdůraznila, že se bude jednat o komunikaci nejen místního ale i nadregionálního významu, protože svede dopravu k dálnici D8 nejen z Děčínska, ale i Českolipska. Hlavním důvodem

realizace je vyvedení dopravy mimo zástavbu katastrálních území obcí Martiněves, Libouchec, Jílové, Modrá a některých městských částí Děčína. Stávající silnice vede oboustrannou zástavbou těchto katastrálních území.

Připomněla, že stavba je připravována již od roku 1995-1997, v souvislosti s výstavbou D8, kdy proběhlo ekologické posouzení širšího zájmového území. Byly vytipovány neprůchozí lokality a vznikl podklad pro další stupeň dokumentace, kterou byla vyhledávací studie, ze které vzešly přijatelné varianty pro další stupně posouzení. Krajským úřadem Ústeckého kraje bylo zadáno zpracování zásad územního rozvoje, protože úsek není koncepčně stabilizovaný a zatím neumožňuje stanovit jednoznačný koridor.

Dále představila obě varianty, včetně podvariant. Variantu VA vedoucí údolím Chrochvického potoka a variantu VB, která by využila koridoru současného vedení trati ČD č. 132.

Zpracovatel EIA dokumentace RNDr. Petr Anděl, CSc. upozornil, že z hlediska investiční přípravy je EIA mezikrokem, rozhodování o realizaci záměru bude provedeno následně v územním řízení. Cílem EIA je zpracovat odborný podklad k následné diskuzi, na jehož základě se upřesňují podklady do dalších stupňů projektové přípravy záměru. Upozornil, že nejde o výběr a schvalování trasy, ale o vyhodnocení možného ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí danou trasou. Výsledkem je výběr takové trasy, která dle zpracovatele dokumentace a zpracovatele posudku ovlivní životního prostředí nejméně. O finálním umístění trasy musí rozhodnout státní správa, která posoudí, zda je vše v souladu s příslušnými zákony a také zastupitelstvo, které danou trasu musí zakomponovat do územního plánu.

Dále uvedl závažné výchozí skutečnosti dané lokality, kterými jsou současná naprosto nevyhovující dopravní situace, husté osídlení v sevřeném údolí, cenné přírodní oblasti, složité geologické poměry. Z tohoto vyplývá, že nelze nalézt optimální, ideální variantu. Cílem je nalézt tu variantu, která bude nejméně škodlivá k životnímu prostředí.

Stručně okomentoval obě varianty i jejich podvarianty, variantu VA údolím Chrochvického potoka s podvariantami povrchovou a tunelovou a variantu VB po železniční trati, kde je v oblasti Horního Oldřichova navržen 130 m dlouhý tunel nebo odklon. Z hlediska ovlivnění životního prostředí je nejvýznamnějším vlivem vliv na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž) a na přírodu. Zpracovatel dokumentace dále okomentoval podněty o podhodnocení dopravní intenzity, uvedl, že na přeložce počítá dopravní studie s téměř patnácti tisíci vozy za den. Potvrdil, že dle výpočtů hlukové zátěže by neměly být překročeny hygienické limity. V dalších stupních projektové přípravy záměru bude jejich dodržování vyžadováno závazným stanoviskem hygienické stanice. Stávající legislativní úprava velmi dobře zajišťuje ochranu přírody (např. vliv na ekosystémy, apod.).

Závěrem konstatoval, že z hlediska ovlivnění životního prostředí je nejhorší nulová varianta, varianta VA je přijatelná ale jen s velkými výhradami a v tunelové podvariantě a varianta VB je přijatelná s dílčími výhradami.

Zpracovatel posudku RNDr. Vladimír Ludvík poté zhodnotil kvalitu a úplnost dokumentace a seznámil přítomné s obsahem a závěry posudku, včetně návrhu souhlasného stanoviska. Uvedl, že dokumentace splňuje zákonem dané náležitosti a má dostatečnou vypovídací schopnost. Dále uvedl, že varianta VA1 je nepřijatelná, VA2 přijatelná v mimořádně krajním případě. Varianty VB1, VB2 lze považovat za rovnocenné, z hlediska vlivů na životní prostředí. V rámci hlukových a rozptylových studií bylo uvažováno s podstatně vyššími frekvencemi než jak se běžně v těchto prognózách dělá, přesto je třeba je průběžně aktualizovat.

V návrhu stanoviska EIA je navržena řada podmínek, týkajících se nejvýznamnějších problémů, vlivů na obyvatelstvo (požadavek na aktualizovanou rozptylovou a hlukovou studii) a vlivů na přírodu. Opatření jsou strukturována pro projektovou fázi, fázi realizace a fázi provozu záměru. Stanovisko bude podkladem pro návazná správní řízení a rozhodnutí.

Dále byli vyzváni k vyjádření zástupci samosprávných celků.

Zástupce Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství Ing. Tereza Zavázalová, uvedla, že k posudku nemají další připomínky, protože připomínka k dokumentaci byla vypořádána v návrhu stanoviska.

Za Krajskou hygienickou stanicí Ústeckého kraje vystoupil pan Mgr. Šťastný. Uvedl, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze jednoznačně určit, která varianta je nejvhodnější, ale lépe se jeví varianta VA, která je vedena ve větší vzdálenosti od obydlených částí dotčených obcí.

Poté vystoupil za **Správu CHKO Labské pískovce** pan Ing. Bauer a uvedl, že největší nedostatky shledávají v tom, že dodatečně byly vykresleny nové křižovatky, dále je třeba dopracovat detailnější biologické hodnocení, křížení s vodními toky, které mohou být výrazným způsobem narušeny, také musí být specifikován rozsah ovlivnění sesuvného území způsobeného násypy a zářezy silničního tělesa. Své stanovisko předají písemně.

Zástupci **Správy CHKO České středohoří** své stanovisko též podají písemně. K předložené dokumentaci měli výhrady, především k nedostatečnému biologickému hodnocení. V posudku je tato připomínka akceptována, nicméně, dokumentace by měla být úplná již v této fázi projednávání záměru. Z hlediska fragmentace a krajinného rázu je nepřijatelnější varianta VB, varianta VA je odmítnuta.

Primátor statutárního města Děčín Ing. Vladislav Raška uvedl, že k posudku EIA se vyjádří písemně a že ho z valné většiny schvalují. K ani jedné z variant a jejich podvariant nemají připomínky.

Starosta Města Jílové, Petr Schlösinger uvedl, že naprosto nepřijatelný a nejhorší je současný stav, o ostatních variantách jsou ochotni diskutovat.

Starosta obce Liboucheč, Ing. Jiří Štěrba souhlasí s výstavbou a podporuje ji, přiklání se jednoznačně k variantě VA, naopak nesouhlasí se zrušením železnice, protože varianta vedená po železnici neumožňuje budoucí rozšíření silnice.

DISKUZE:

Jako první zástupce veřejnosti vystoupil **pan JUDr. Pavel Vrcha z Děčína, Horního Oldřichova**. Jako první námitku uvedl pátou variantu, která byla navržena pouze do závěru zjišťovacího řízení MŽP. Z žádných podkladů nevyplývá, kdo tuto variantu navrhl. Druhou námitkou jsou podhodnocené údaje, konstatuje, že v důsledku toho nemohou být hluková, rozptylová studie a studie hodnocení zdravotních rizik správné. Poukazuje na posudek dokumentace EIA zpracovaný znalcem Ing. Strnadem. K těmto připomínkám zástupce oznamovatele uvedl, že byla hledána další varianta, protože s trasou Chrochvický potok dlouhodobě nesouhlasí Správa CHKO České Středohoří. Námět byl konzultován s MŽP a bylo konstatováno, že zákon o posuzování vlivů na životní prostředí neukládá další variantu oznámit. Zpracovatel dokumentace konstatuje, že Ing. Strnad asi detailněji neprostudoval hlukovou studii, protože limity byly skutečně spočítány na stávající silnici. Zástupce oznamovatele ještě k této problematice doplnil, že při návrzích protihlukových opatření jsou

vytvářeny rezervy, aby nebylo nutné tato opatření dodatečně předělávat. Konstatuje, že vstupní dopravní intenzity byly zohledněny dostatečně. Zpracovatel posudku označil výpočet zpracovatele dokumentace za správný a pravdivý. Konstatuje, že se problematikou podrobně zabývali, dokumentace je povinná používat stávající údaje a to bylo splněno, následně je provedena prognóza výhledového stavu frekvence vozidel, což je uvedeno jak v hlukové, tak v rozptylové studii. Dokumentace řešila vlivy na životní prostředí pro intenzitu 15.000 vozidel za 24 hodin.

Jako další vystoupil **pan Pavel Sinko, zastupitel za ČSSD města Děčín**. Zopakoval otázku, kdo vymyslel variantu v tělese dráhy. Konstatuje, že navrhovaná trasa není obchvatem, ale průtahem městem. Prosazuje variantu podél Chrochvického potoka, naopak varianta VB je zcela nepřijatelná, protože neřeší dopady na obyvatelstvo. Na tuto připomínku reagoval zástupce oznamovatele a vysvětlil, že ŘSD nemá zájem rušit železnici, cílem bylo prověřit variantu VB.

Dále vystoupil s dotazem **pan MUDr. František Plhoň, zastupitel města Děčína**. Konstatuje, že po otevření dálnice D8 v roce 2007 vzrostla doprava i na silnici I/13. Dotazuje se, zda dopravní studie počítá i s tímto navýšením, zda je do studie zapracovaný tento silný nárůst počtu automobilů. Zástupce oznamovatele k tomu uvedl, že se předpokládá, že tento nárůst se do limitů vejde a že za dva roky se bude provádět další termín celostátního sčítání dopravy, kde bude zohledněno i zprovoznění D8.

Následovalo vystoupení **pana MUDr. Ladislava Trněného, zastupitele města Děčín**. Vzněl dotaz, zda chtějí občané provést fragmentaci města nebo Chrochvického potoka. Poukazuje na velký problém s magistrálou v Praze a hrozící stejné nebezpečí i zde, pokud se záměr realizuje.

Poté vystoupil **primátor města, pan Ing. Vladislav Raška** s prosbou, aby přítomní odborníci odpovídali na všechny dotazy i na ty, které zdánlivě nesouvisí s výstavbou. Přečetl usnesení rady ze dne 22.3.2007.

Dále bylo uděleno slovo **panu Mgr. Miroslavu Samlerovi – náměstkovi primátora města Děčín**, který vzněl dotaz, zda se dá časově odhadnout, jak dlouho bude dopravní situace ve městě Děčín taková jako je nyní. Na toto reagoval zástupce oznamovatele, uvedl, že v řešení jsou tři varianty. Záměrem se ŘSD zabývá již od poloviny 90. let, stavba neměla podporu, jen striktní nesouhlas Správy CHKO České středohoří. Bude jen na zastupitelích měst a obcí, jakou variantu si zvolí, nemusí to být ani jedna z těch, které jsou nyní projednávány. V tom okamžiku se celý proces zastaví a nebude možné říci, za jak dlouho by měla nová silnice stát. Minimální doba přípravy stavby je v nejlepším případě 10 let.

Pan Jaroslav Foldyna, krajský a městský zastupitel konstatoval, že ani jedna z variant není dobrá, ale že za nejhorší považuje to, že by v Děčíně nebyl žádný přivaděč. Pokládá otázku co se bude dít v případě, že v průběhu dvou let bude intenzita dopravy tak vysoká, že ji již dvoupruhová silnice nepojme, bude možné tuto silnici v budoucnu rozšířit. Zástupce oznamovatele k tomuto uvádí, že žádnou jinou lepší variantu nepředkládá a nepředpokládá. Kategorie silnice se kapacitně navrhuje v jiném schvalovacím procesu, jsou prováděny periodické analýzy, zda kategorie silnice splňuje požadavky. Tato dvoupruhová varianta je v horizontu do roku 2040 dostatečná. Budou zde navrženy bezpečnostní stoupací pruhy, zvyšující kapacitu silnice. Co se týče Malšovické varianty, zástupce oznamovatele dodává, že byla zamítnuta a nedošla k dalšímu posouzení.

Následovalo vystoupení **pana Ing. Kolouška, z projektantské firmy Valbek**, ve kterém prezentoval všechny počáteční varianty, zdůvodnil zamítnutí Malšovické varianty (technické důvody, vzdálenost od Děčína, převýšení, technicky neproveditelné tunelové úseky, lokalita CHKO atd.) a potvrdil, že tyto varianty byly prověřeny. Byl vyzván **pan Pavel**

Plachý, starosta Malšovic, aby se k této problematice vyjádřil. Ten uvedl, že malšovická varianta je nereálná, plánuje se dokonce stavební uzávěra v Bohyni, z důvodu nestabilního narušeného podloží. K tomuto dále reaguje **pan primátor města Děčína**, který apeluje na účastníky veřejného projednání, že v případě, když nebude ohledně variant rozhodnuto, z hlediska investorů nebude zájem se k tomuto záměru vracet.

Do diskuze se dále zapojila **paní Barbora Vechová, obyvatelka Teplické ulice**. Poděkovala za zpracování dokumentace a posudku k záměru a také za potvrzení, že nulová varianta je nejhorší. Dotazuje se ŘSD, kolik by stálo vybudování varianty VA, aby s ní byli spokojeni i ochranáři, v EIA zaznělo, že varianta VA je mírně vhodnější než VB, ale Správa CHKO České středohoří tvrdí, že VA je pro ně nepřijatelná. Dále se dotazuje, v případě, že se přeložka nebude realizovat, na koho se mají obracet ti, co se cítí ohroženi na zdraví dnešním provozem na Teplické ulici. MŽP k tomuto dotazu uvedlo, že jsou to hygienické stanice, které hlídají dodržování hygienických limitů. Zástupce oznamovatele upřesnil, že varianta při trati – VB - je dle EIA výhodnější, ale trať musí být nejprve uvolněná, tedy bez provozu, výstavba by byla ekonomicky výhodnější. Poukázal na dobu před dvěma lety, kdy na náklady ŘSD bylo provedeno rozsáhlé měření hluku v ulici Teplická a byla navržena protihluková opatření.

V rámci diskuze dále vystoupil **pan Daniel Pavlík, předseda OS Pro přivaděč**, vznesl dotaz na zpracovatele posudku ohledně podmínek stanoviska. Druhý dotaz na ŘSD se týkal Správy CHKO Českého středohoří, která chce tunel o délce 6 km, zda je vůbec ve finančních možnostech realizovat tunel takové délky, když v ČR je nejdelší tunel 2,2 km. Zpracovatel posudku odůvodnil podmínky v návrhu stanoviska. Zástupce oznamovatele se vyjádřil k vzneseným finančním otázkám a v závěru uvedl, že stavba takového tunelu je skutečně neproveditelná a nereálná.

Slova se ujal opět zástupce projektanta **pan Ing. Koloušek**, komentoval tematiku dlouhého tunelu, kdy by nebylo napojeno okolní území, byla by odvedena jen transitní, nikoli radiální a místní doprava, ekonomicky by to bylo velmi náročné, technologicky rovněž. Vysvětlil, jak by byly konstruovány zvažované podpovrchové úseky, konkrétně přesypáný tunel v Pivovarské ulici, který je významně ekonomicky dostupnější.

Dalším zúčastněným v diskusi byl **pan Václav Špínka, občan Děčína**, který vznesl dotaz vztahující se k tunelovým variantám. Citoval závěr zjišťovacího řízení MŽP ze dne 25.2.2005, kde bylo vyžadováno zpracování tunelové varianty. Proč se neposuzovala tunelová varianta? Co by nastalo, kdyby nedošlo ke zrušení trati? Kde se silnice rozšíří v případě potřeby v budoucnosti? K tomuto se vyjádřila Ing. Honová, odůvodnila, že MŽP hodnotí záměry, které jsou předkládány oznamovatelem, tyto záměry jsou předprojednány, nereálné varianty se vylučují. Zástupce oznamovatele k tomuto dodal, že tunel není vždy technicky řešitelný, někdy ani ekonomicky, a v mnohých případech, při přepočtu tzv. uhlíkové stopy ani ekologický. Konstatoval, že tunelové varianty záměru byly zpracovány v dostatečné míře a tam, kde bylo třeba.

Dále vystoupil **pan Bílý, obyvatel Horního Oldřichova** a konstatoval, že by bylo možno využít trať tak, že by se hlínou ze stavby tunelů mohly zavážet díry po těžební činnosti v místě.

Jako další vystoupila **paní Jana Vorožcová, občanka města Děčín**. Uvedla, že se již není o čem bavit, že je jen varianta VB a veřejné projednání je jen formální záležitost. Konstatovala, že pro ŘSD je nepřijatelná tunelová varianta a pro Správu CHKO zase varianta VA. Dotázala se, co se stane, pokud se trať nezruší. Dále konstatuje, že varianta doporučená v posudku bude dále posuzována, čili pro zastupitele již není jiná možnost rozhodování. Opět připomíná již dříve zmíněnou podhodnocenou intenzitu dopravy. Konstatuje, že navazujících

řízení se již nelze zúčastnit, mohou se jich zúčastnit jen přímo dotčení a občanská sdružení. Dotazuje se také na hlukovou studii.

Na dotazy paní Vorožcové reagovali zástupce oznamovatele a zpracovatel dokumentace, kteří opakovali již dříve uvedené argumenty. Dále k tomuto vystoupil **pan Foldyna**, který uvedl, že drážní dopravu krajský úřad neruší, jen ji neobjednává. Dalším, kdo se vyjádřil k dotazům paní Vorožcové byl **pan Milan Franc - radní pro dopravu Ústeckého kraje, radní města**. Konstatoval, že trať je majetkem státu, jejím správcem je Správa železniční dopravní cesty, Ústecký kraj je pouze objednatelem dopravy na této trati. Poslední zasedání zastupitelstva Ústeckého kraje přijalo zásadní koncepci rozvoje železniční dopravy na území Ústeckého kraje, v této koncepci se s obnovením provozu na této trati nepočítá. Rada Ústeckého kraje doporučila variantu po železniční trati. Dále zdůraznil, že od roku 1970 se hledají varianty a nyní je potřeba se rozhodnout. Dále k tomuto vystoupil **pan Klíma**, který doplnil dotaz paní Vorožcové citací vyjádření pana ombudsmana Motejla. Uvádí, že zrušení této trati se nedoporučuje ze strategických důvodů, je to jediná doprava, která může nahradit dopravu na trati Děčín – Ústí n. Labem.

Zpracovatel dokumentace přivítal **pana Mgr. Smetanu – zpracovatele hlukové studie**. Pan Mgr. Smetana objasnil postupy pro stávající a následné hlukové posouzení. Vysvětlil, které intenzity byly vybrány a proč. V této fázi se vychází z méně podrobných podkladů, v další fázi bude vše specifikováno a upřesněno.

Dále vystoupil **pan Ivan Vepřek, zastupitel Krajského úřadu Děčín**. Konstatoval, že obě varianty vedou na most přes Labe v Děčíně, nelze to provést jinak.

V rámci diskuze dále vystoupila **paní Šárka Myškovská, občanka Děčína** s dotazem, zda by bylo možné uskutečnit sčítání pro účely rozhodování k tomuto záměru. Zástupce oznamovatele opakuje, že sčítání bude probíhat až po zprovoznění úseku dálnice D8 – Lovosice, Řehlovice. Varianta A byla vytvářena tak, aby byla pro Správu CHKO přijatelná. Po vyjednávání se Správou CHKO vznikla varianta VB, která bude z pohledu Správy CHKO vždy přijatelnější. Zpracovatel dokumentace potvrzuje, že mnoho variant bylo zamítnuto, vyhovovalo se požadavkům Správy CHKO. Pokud se nenajde řešení, je nulová varianta jediná možná. Paní Šárka Myškovská vyzývá KHS, aby si zmapovala kolik školských zařízení, sportovišť a veřejných míst se kolem varianty VB nachází. Zástupcem KHS bylo uvedeno, že je upřednostňována varianta VA.

Dále vystoupil **pan Špinar, tajemník hospodářské a sociální rady okresu Děčín**, požaduje aby dálniční přivaděč byl realizován co nejdříve s tím, že nulová varianta je nejhorší, VB je nejlepší, protože řeší situaci a její časová náročnost je významně nižší.

Dále vystoupil **pan Richard Wech, obyvatel Teplické ulice** a vznesl dotaz na varianty záměru. K tomuto se vyjádřil zpracovatel dokumentace, jako lepší variantu vidí variantu VB, zpracovatel posudku konstatuje, že toto je zákonný postup, není to o názorech, pocitech, je to o závazných metodách, kterými se dojde k závěrům. EIA nemůže dát vlivu na obyvatelstvo větší váhu než vlivu na přírodu. Jakákoli autorizovaná osoba by měla dojít ke stejnému závěru. V posudku je návrh stanoviska, kde jsou doporučené varianty.

Dále vystoupil **pan Ivan Strýbrský, zastupitel města Děčín**, a vznesl otázku na kapacitu a nárůst dopravy ve variantě VB. Zastupitelé budou rozhodovat o tom, jakou variantu, jaké jsou možnosti rozšíření, když je jen dvouprúdová. Na toto reaguje zástupce oznamovatele s tím, že silnice byla schválena v šířkovém uspořádání S11,5/70 a budou navrženy stoupační pruhy.

Dále vystoupil **pan Pavel Vrcha** a zmínil správní žalobu, provoz železniční tratě nelze ze zákona zrušit, protože si jej objednaly obce, proč se tedy zpracovávala EIA v této variantě.

Bude se čekat až se trať zruší? Za MŽP reaguje Ing. Honová a uvádí, že navržené trasy musí být schválené územním plánem.

Dále vystoupila **občanka Děčína** a vznesla dotazy, týkající se problematiky záměru ve vztahu k UNESCO, mezistátnímu posuzování, návratu k variantě navrhované v r. 1970, zákazu nákladní dopravy v CHKO atd. Ing. Honová uvedla, že MŽP klade důraz na hodnocení vlivů této stavby, proto si ji MŽP vyhradilo, s ohledem na cennost dotčeného území. Vlivy záměru vyhodnotí zpracovatel dokumentace, jejíž správnost zkontroluje zpracovatel posudku.

Poslední ze zástupců veřejnosti, **pan Záhora**, uvedl připomínku týkající se nedostatečnosti navrhovaného šířkového uspořádání komunikace ve vztahu ke zvyšující se dopravní intenzitě na ní.

Na závěr veřejného projednání Ing. Simona Rohrböcková seznámila přítomné s dalšími kroky procesu posuzování vlivů na životní prostředí, které budou následovat bezprostředně po skončení veřejného projednání dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb., a konstatovala, že vlivy záměru byly projednány ze všech podstatných hledisek.

III. ZÁVĚR

Vlivy záměru „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“ byly projednány ze všech podstatných hledisek, přičemž jakožto pověřená osoba konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění a současně § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Zpracovala: Ing. Simona Rohrböcková



Pověřená řízením veřejného projednání

Schválila: Ing. Jaroslava Honová

ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

