

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 31. července 2008

Č.j.: 55948 /ENV/08

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru:	Přeložka silnice I/13 Děčín – D8
Kapacita (rozsah) záměru:	Záměrem je vybudování silniční přeložky I/13 z Děčína na dálnici D8 (MÚK Knínice). Jedná se o dvoupruhovou komunikaci v kategorii S 11,5/70 o délce cca 15 km. Záměr byl posuzován ve variantě VA (podvarianty VA1 - povrchová a VA2 - tunelová) vedené údolím Chrochvického potoka a ve variantě VB, která z velké části vede na tělese železniční trati č. 132.
Umístění záměru: kraj:	Ústecký kraj
obce:	Děčín, Jílové, Liboucheč
kat. území:	Podmokly, Chrochvice, Horní Oldřichov, Bynov, Krásný Studenec, Martiněves u Děčína, Jílové u Děčína, Modrá u Děčína, Liboucheč
Obchodní firma oznamovatele:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ oznamovatele:	65 99 33 90
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Na Pankráci 546/56 145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení: RNDr. Petr Anděl, osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb. č.j. 7248/1155/OPV/93, (autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 10258/ENV/06)

Předloženo: prosinec 2004

Zpracovatel dokumentace: RNDr. Petr Anděl, osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., č.j. 7248/1155/OPV/93, (autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 10258/ENV/06)

Předložena: 29. května 2007

Zpracovatel posudku: RNDr. Vladimír Ludvík, osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací a posudků č. j. 5278/850/OPV/93 (autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. 46170/ENV/06)

Předložen: 3. března 2008

Veřejné projednání: místo: Děčín, Společenský dům Střelnice
datum: 17. 4. 2008 v 15.00 hod

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

- Ministerstvo životního prostředí obdrželo oznámení záměru v prosinci 2004.
- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 21. 12. 2004 rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 25. 2. 2005 vydáním závěru zjišťovacího řízení se závěrem: záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín - D8“ bude posuzován podle zákona a je nutné dopracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu.
- Dokumentace byla příslušnému správnímu úřadu předložena v květnu 2007.
- Zpracovatel posudku byl pověřen dne 3. 10. 2007
- Poslední vyjádření zpracovatel dokumentace obdržel dne 6. 12. 2007
- Příslušný úřad obdržel zpracovaný posudek dne 3. 3. 2008.

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

- Dne 20. 3. 2008 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 31. 3. 2008 příslušný úřad rozeslal pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.

- Dne 17. 4. 2008 se konalo se veřejné projednání záměru.

Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání proběhlo v souladu s § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), a s § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Na veřejném projednání byly vlivy záměru projednány ze všech podstatných hledisek s tím, že záměr je realizovatelný za předpokladu respektování všech technických a provozních opatření k ochraně životního prostředí.

Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j. 55506/ENV/08 ze dne 28. 4. 2008.

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky. Vlivy záměru „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“ byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

Vyjádření veřejnosti:

- 29 vyjádření veřejnosti
- KOVOČAS, výrobní družstvo, Děčín
- Sdružení občanů za udržitelný rozvoj města Děčína
- Okresní hospodářská komora Děčín
- Občanské sdružení Podmokly proti přivaděči
- Občanské sdružení EKO Horní Oldřichov
- Hospodářská a sociální rada okresu Děčín
- Občanské sdružení Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu
- Občanské sdružení pro ekologickou dopravu na Děčínsku (Podpora železnic) – SED

Vyjádření územních samosprávních celků:

- Statutární město Děčín
- Město Jílové
- Rada Ústeckého kraje

Vyjádření správních úřadů:

- Povodí Ohře, s. p.
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem
- Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem
- Ministerstvo zemědělství
- Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany horninového a půdního prostředí
- Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí – odbor zvláště chráněných částí přírody

- Ministerstvo životního prostředí – odbor péče o krajinu
- Ministerstvo životního prostředí – sekce ochrany klimatu a ovzduší
- Magistrát města Děčín, Odbor životního prostředí
- Obvodní báňský úřad v Mostě
- Magistrát města Ústí nad Labem, odbor životního prostředí a zemědělství
- Magistrát města Děčína
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Středisko Ústí nad Labem
- Správa Chráněné krajinné oblasti České středohoří
- Správa Chráněné krajinné oblasti Labské pískovce
- Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

III. Hodnocení záměru

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Předkládaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek.

Přeshraniční vlivy posuzovaný záměr negeneruje.

Velikost vlivů lze dobře charakterizovat na základě zpracované tabulky technických a ekologických indikátorů:

		Varianta VA		Varianta VB	
		VA1	VA2	VB1	VB2
Technické indikátory					
Délka [m]		15 070	15070	14 267	14 267
Zemní práce [m ²]	Výkopy	743 300	687 900	228 100	231 000
	Násypy	793 200	865 000	294 800	295 500
Zábory [ha]	Zábor celkem	44,2	42,2	22,4	23,05
	ZPF	34,3	32,5	6,5	8,0
	PUPFL	6,2	6,2	0,5	0,55
	ZPF + PUPFL	40,5	38,7	7,0	8,55
	Ostatní	3,7	3,5	15,4	14,5
Ekologické indikátory					
ZCHÚ-velkoplošné	alfa (d) [m]	9 650	9 650	6 217	6 217
	alfa (s) [m ²]	241 175	220 510	13 988	13 988
	gama (s) [m ²]	120 588	110 255	5 595	5 595
ZCHÚ-maloplošné	alfa (d) [m]	150	150	0	0
	alfa (s) [m ²]	3 000	3 000	0	0
	gama (s) [m ²]	1 500	1 500	0	0
ÚSES	alfa (d) [m]	680	680	270	270
	alfa (s) [m ²]	12 250	11 980	2 018	2 018

	gama (s) [m ²]	8 215	7 945	1 658	1 658
VKP	alfa (d) [m]	3 348	3 348	2 161	2 161
	alfa (s) [m ²]	71 750	71 750	7 697	8 687
	gama (s) [m ²]	69 897	69 897	6 104	7 094
Oblasti významného vlivu na krajinný ráz	alfa (d) [m]	4 970	4 970	0	0
	alfa (s) [m ²]	118 578	106 600	0	0
	gama (s) [m ²]	118 578	96 940	0	0
Indikátory z hlediska obyvatelstva					
Počet dotčených obytných budov podle hladiny akustického tlaku					
Denní doba (06-22 hod)	45-50 dB	50	50	68	62
	50-55 dB	28	28	46	50
	55-60 dB	0	0	4	3
	> 60 dB	0	0	0	0
Noční doba (22-06 hod)	40-45 dB	44	44	73	73
	45-50 dB	24	24	35	30
	> 50 dB	0	0	0	0
Celková délka protihlukových stěn [m]		3 197	3 197	4 021	3 776

Legenda:

alfa(d) – je kontakt vyjádřený délkou průchodu osy komunikace daným prvkem (m)

alfa (s) – je kontakt vyjádřený velikostí plochy průniku komunikace s prvkem (m²)

gama (s) – je plocha destrukce při průchodu komunikace daným prvkem (m²)

Porovnání variant dle významnosti vlivů na složky životního prostředí

Složka životního prostředí	VA	VB
Obyvatelstvo	Varianta přijatelná, VA horší z hlediska rekreačního využití území a soc. ekonom. dopadů	Varianta přijatelná, VB lepší z hlediska rekreačního využití území a soc. ekonom. dopadů
Ovzduší	Budou splněny limity, méně dotčených obyvatel	Budou splněny limity, více dotčených obyvatel
Hluk	Budou splněny limity, méně zasažených objektů, kratší celková délka PHS	Budou splněny limity, více zasažených objektů, větší celková délka PHS
Voda	Větší riziko ovlivnění hladiny podzemní vody, o cca 5 % delší trasa – mírně větší riziko	Cca 2x menší rozsah zemních prací – méně významný vliv na podzemní vody, o cca 5 % kratší

	kontaminace	trasa – mírně menší riziko kontaminace
Půda	Cca 2x větší zábor ZPF a PUPFL	Cca 2x menší zábor ZPF a PUPFL, většina záboru se týká ostatních ploch
Horninové prostředí a přírodní zdroje	Cca 3x větší rozsah zemních prací, velké riziko sesuvů	Vede v trase železnice, cca 3x menší rozsah zemních prací
Fauna, flóra, ekosystémy	Významně větší rozsah záborů ZPF a PUPFL, větší zásah do biotopů	Méně významný vliv, zábor v tělese železnice a jejím bezprostředním okolí
Krajina	Zčásti v souběhu se železniční tratí, zčásti otevření nového koridoru, na hranici přijatelnosti	Využití koridoru železniční tratí, malý vliv
Hmotný majetek	VA1 i VA2 demolice 5 obytných objektů	VB1 demolice 1 obytného objektu, VB2 3 obytných objektů
Kulturní památky a archeolog. lokality	Bez významného vlivu	Bez významného vlivu

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených v návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečištění životního prostředí

Varianta VA

Návrh trasy a nivelety přeložky silnice I/13 je zpracován pro kategorii dvoupruhové silnice S11,5/70 s tím, že v místech velkých a poměrně dlouhých podélných spádů budou jízdní pruhy doplněné o přídatný pruh ve stoupání.

Celková délka trasy je 15,070 km.

Směrové vedení je ovlivněno stávající zástavbou, územními vazbami, tratěmi ČD, konfigurací terénu, geologickými poměry a vymezením ekologicky cenných lokalit a území. Z toho plyne min. poloměr směrového oblouku 280 m, který je dán korytem Labe, tratí ČD Děčín – Praha, silnicí I/62 Děčín – Ústí n. L., údolím Chrochvického potoka a zástavbou podél potoka. Maximální poloměr je 2000 m.

Podélný profil vychází z výškového uspořádání v začátku trasy tj. nivelety silnice I/62, nivelety tratí ČD Děčín – Ústí n. L. - Praha, nivelety vlečky do Kovošrotu, hladiny Labe a konfigurace terénu. Podélný profil od km 0,000 do sedla mezi Popovickým vrchem a Kloboukem překonává výškový rozdíl cca 165 m a k tomu je potřeba vyvinout potřebnou délku trasy.

Ve stoupání do sedla Popovického vrchu je od křižovatky se Želenickou ulicí navržen podélný spád 7,00 % na délku 1660 m u podvarianty VA1 a 6,77 % na délku 1200 m u podvarianty VA2.

Podvarianty VA1 a VA2 mají shodné směrové řešení a liší se pouze výškovým řešením průchodu sedlem Popovického vrchu a Klobouku. Podvarianta VA1 prověřuje

povrchové vedení trasy tímto sedlem mezi km 2,40 až km 3,50. Trasa je u této podvarianty vedena v zářezu délky cca 700 m a hloubky až 13 m a na zářez navazuje most délky 280 m přes výběžek údolí Jeleního potoka nad Horním Oldřichovem.

Podvarianta VA2 prověřuje úpravu nivelety tak, aby byl omezen nebo téměř vyloučen zásah do neporušené krajiny sedla. Toto je možné pouze návrhem tunelu délky 840 m s výškou nadloží 5 - 32 m. Na tunel navazuje pak most délky 165 m přes výběžek údolí Jeleního potoka nad Horním Oldřichovem.

Ze sedla niveleta klesá do údolí Jílovského potoka do souběhu s tratí ČD Děčín – Novosedlice. Klesání je s ohledem na zásah do lesního porostu a geologickým poměrům spodní části severního svahu Klobouku, který je členitý s četnými rozbrázděnými erozními údolními. Proto i niveleta je mírně zvlněná až ke křížení údolí do Horního Jílového. Niveleta je upravena tak, aby se v akumuláční oblasti sesuvných území nezařezávala a byla na násypch popř. mostech, kopírovala v co největší míře stávající terén a příčná erozní údolí křížila mosty. Maximální podélný spád v této části trasy je 3,42 %, hloubka výkopů do 12 m a výška násypů do 14 m. Hluboké a ploché údolí cca v km 5,7 je kříženo velkým mostem délky 450 m a výšky do 30 m.

Od křižovatky Jílové cca do km 10,30 jsou trasa a niveleta vedeny ekologicky a geologicky nejnáročnějším územím. Od km 8,35 do km 9,35 je niveleta vedena v zářezu hloubky do 7 m. Křížení ekologicky nejcennějších ploch, sesuvného území a tratí ČD je navrženo mostní estakádou délky 740 m, která je v podélném spádu 2,94 %. Od km 10,30 do KÚ je trasa vedena vpravo tratí ČD (ve směru na Teplice) v těsném souběhu a niveleta v maximální míře kopíruje stávající terén. V této části je niveleta převážně vedena na násypch výšky od 2,0 do 7,0 m. Maximální podélný spád v této části je 2,50 %.

Navržený podélný profil je orientační a vzhledem ke složitým geologickým poměrům bude v dalších stupních nutné trasu a niveletu upravit až po podrobném zaměření území a po provedení podrobných průzkumů zaměřených hlavně na sesuvná území.

Celková délka trasy přeložky silnice I/13 mezi křižovatkou se silnicí I/62 v ZÚ a napojením na stávající silnici v KÚ je 15,070 km.

Křižovatky

Na přeložce silnice je navrženo 7 nových křižovatek.

Mosty

- Varianta VA1

Celkem je navrženo 26 mostů. Z toho je 20 mostů na přeložce I/13 a 6 mostů přes přeložku I/13 (trať ČD, silnice III. třídy, místní komunikace, cesty, ekologické mosty). Na trase se nachází tři velké mosty rozpětí 280 m, 420 m a 740 m.

- Varianta VA2

Celkem je navrženo 20 mostů. Z toho je 18 mostů na přeložce I/13 a 2 mosty přes přeložku I/13. Na trase se nachází 4 velké mosty rozpětí 260 m, 165 m, 420 m a 740 m.

Na větvích křižovatek budou navrženy další nové mosty nebo bude provedena rekonstrukce stávajících mostů.

Tunely, galerie

Varianta VA2 prověřuje úpravu nivelety tak, aby byl omezen nebo téměř vyloučen zásah do neporušené krajiny sedla. Toto je možné pouze návrhem tunelu délky 840 m s výškou nadloží 5 m - 32 m. Tunel je ve směrových obloucích 1000 m, 500 m a 1000 m a podélném spádu 2,24 %. Poloha tunelu a jeho délka je patrná ze situace v dokumentaci.

V údolí Chrochvického potoka je trasa obklopena zástavbou v koridoru délky cca 470 m. Volná šířka tohoto koridoru je cca 100 m. V této části údolí je navržena u obou variant ochrana zástavby přesypanou galerií délky 250 m resp. 235 m.

Varianta VB

Návrh trasy a nivelety přeložky silnice I/13 je zpracován pro kategorii dvoupruhové silnice kategorie S11,5/70.

Část trasy mezi km 0,610 a km 0,810 je vedena v přesypaném mělkém tunelu tak, aby byla cloněna obytná zástavba v části Pivovarské a části Sofijské ulice a tak, aby bylo zajištěno propojení městských částí Podmokly a Letná.

V prostoru Horního Oldřichova prochází železniční trať okrajovou obytnou zástavbou podél Oldřichovské ulice s tím, že trať kříží tuto ulici úrovnovým přejezdem. S ohledem na citlivost tohoto území je vedení trasy silnice I/13 v tomto úseku navrženo ve dvou podvariantách. Trasa podvarianty VB1 vedená v tělese trati v této části Horního Oldřichova má navrženou sníženou niveletu v trase trati tak, aby křížení Oldřichovské ulice a průchod kolem přilehlé zástavby byl mělkým přesypaným úsekem. Je navržen tunel délky 130 m. V km 2,280 je navržena křižovatka, která propojuje silnici I/13 s Teplickou ulicí u provozovny Kovočas Děčín. Podvarianta VB2 je mezi km 2,1 až 2,85 vedena mimo těleso trati a mimo okrajovou obytnou zástavbu Horního Oldřichova. V této podvariantě je trasa vedena územím se smíšenou zástavbou drobných provozoven a obytných objektů. Tato podvarianta si vyžaduje provést demolici dvou provozních objektů, dvou obytných objektů a dále přístavky skladů a kůlen. Výhodou této podvarianty je podstatně jednodušší (technicky i dopravně) uspořádání křižovatky u Kovočasu s napojením na Teplickou ulici.

Směrové vedení je ovlivněno směrovým vedením trati ČD, stávající zástavbou, územními vazbami a konfigurací terénu. Z toho plyne min. poloměr směrového oblouku 250 m, který je dán průchodem trasy v Děčíně mezi Hypernovou a napojením na trať ČD u bývalého pivovaru. Maximální poloměr je 1500 m. Podélný profil vychází z výškového uspořádání v začátku trasy tj. nivelety silnice I/13 na předpolí mostu přes Labe, nivelety trati ČD Děčín – Ústí n. L. - Praha, nivelety stávajících komunikací mezi Hypernovou a Pivovarskou ulicí a hlavně nivelety stávající trati ČD Děčín – Novosedlice v části mezi Děčínem a Libouchcem.

V ZÚ je niveleta napojení přeložky silnice I/13 na okružní křižovatku navržena na kótě 129,50 m n. m. a niveleta v podjezdu pod tratí ČD Děčín – Praha na kótě 129,00 m n. m. Jedná se o orientační návrh nivelety, který je nutné upřesnit až po podrobném zaměření území a po provedení hydrotechnických výpočtů. Niveleta mezi km 0,300 až km 1,200 je dále ovlivněna niveletou stávajících vozovek a návrhem mělkého tunelu mezi km 0,610 a km 0,810. Mezi km 1,200 až km 1,580 je využita niveleta trati ČD. Mezi km 1,200 až km 3,350 je s ohledem na varianty směrového vedení trasy v prostoru Horního Oldřichova navrženy i dvě varianty výškového řešení. Od km 3,350 až do km 13,750 niveleta silnice sleduje niveletu trati.

Maximální podélný spád je 3,88 % na délku 850 m u varianty VB2 trasy v prostoru Horního Oldřichova. V úsecích, kde niveleta silnice sleduje niveletu trati, se podélné spády pohybují v rozmezí od 1,1 % do 2,3 %. V ZÚ trasy se musí v dalších stupních dořešit odvodnění podjezdu ve vztahu k výškám povodňových vln na Jílovském potoce a na Labi.

Křižovatky

Na přeložce silnice I/13 vedené po tratí ČD Děčín – Novosedlice je navrženo 10 křižovatek.

V prostoru Horního Oldřichova jsou navrženy dvě varianty směrového vedení silnice I/13. U varianty VB1 vedené po trati ČD je navržena v km 2,280 styková křižovatka Horní Oldřichov – východ s odbočovacím pruhem pro levé odbočení na silnici I/13. Spojovací komunikace je napojena na stávající Oldřichovskou ulici v prostoru před areálem Kovočasů. Ve variantě VB2, kdy trasa přeložky silnice I/13 opouští těleso trati v této lokalitě, je v místě křížení Oldřichovské ulice navržena průsečná křižovatka Horní Oldřichov - východ s odbočovacími pruhy na silnici I/13.

Mosty, tunely

Rozsah návrhu mostních objektů je patrný ze situace v dokumentaci a je dán vedením trati ČD a rozsahem stávajících železničních mostů. U drážních mostů bude nutné demolovat vrchní nosnou konstrukci a u částí mostů i stávající spodní stavbu (upřesní se v dalších stupních dokumentace po vyhodnocení stavebního stavu a geometrie spodních staveb stávajících mostů). Na trati se jedná vesměs o malé mosty rozpětí od 3 m do 20 m, které kříží stávající komunikace (ulice ve městech a obcích, silnice III. tříd a polní cesty) a stávající vodoteče.

V místě stávajících mostů jsou navrženy nové silniční mosty a ty jsou doplněny o další malé mosty v křižovatkách a na spojovacích komunikacích od křižovatek na stávající komunikace.

V Děčíně v prostoru dřívějšího pivovaru na rozhraní Podmokel a Letné a dále u varianty VB1 v lokalitě Horního Oldřichova jsou na ochranu stávající zástavby a zachování propojení městských částí navrženy dva mělké přesypané tunely.

V ZÚ je v místě křížení trati ČD Děčín - Praha navržen nový podjezd (viadukt) délky 75 m. Jedná se o rámovou konstrukci šířky 8,0 m a výšky 5 m. Nad viaduktem se nachází kolejiště hlavního nádraží Děčín. Stavbu je nutné provést za provozu na hlavní trati Děčín - Praha s tím, že výluky budou pouze na jednotlivých kolejích. Podrobné technické řešení je možné navrhnout až po zaměření.

Km 0,610 – km 0,810, v tomto úseku je navržen mělký přesypaný dvoupruhový tunel délky 200 m (délka tunelu se upřesní po zaměření terénu a po vyhodnocení hlukových zátěží). Světlá šířka v tunelu je 8,0 m a výška 5,5 m. Tunel je veden ve směrovém oblouku o poloměru 400 m. Niveleta je upravena tak, aby výška přesypání byla cca 1,0 m, a nad tunelem bylo možné vést městské komunikace. Podélný spád nivelety v tunelu je 1,5 %. V lokalitě Horního Oldřichova je ve variantě VB1 na stávající trati mezi km 2,515 až km 2,645 navržen mělký přesypaný dvoupruhový tunel délky 130 m (délka tunelu se upřesní po zaměření terénu). Světlá šířka v tunelu je 8,0 m a výška 5,5 m. Tunel je ve směrovém oblouku o poloměru 300 m. Niveleta je upravena tak, aby výška přesypání byla cca 0,6 - 1,0 m, a nad tunelem bylo možné vést stávající Oldřichovskou ulici. Podélný spád nivelety v tunelu je 1,9 %.

Celkem jsou na trase varianty VB navrženy 33 mosty a 2 tunely.

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Součástí dokumentace byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu a je součástí podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz podmínky návrhu stanoviska).

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci záměru realizace stavby uvedena v podmínkách souhlasného stanoviska.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

A) přijatelná varianta

Varianta VA v km 9,8 - 15,0, tj. v úseku Modrá – dálnice D8.

B) nepřijatelné varianty

1. Zbývající úsek varianty VA v km 0,0 – 9,8 není v předložené podobě akceptovatelný z důvodu zásadních střetů s ochranou přírody a krajiny v cenných územích Chráněné krajinné oblasti České středohoří.
2. Varianta VB je nepřijatelná v celé délce, protože vykazuje větší vlivy na obyvatelstvo, nenaplnuje znaky obchvatu města Děčína (zejména jeho centrální části – Podmokel) a vyžaduje zrušení železniční tratě Děčín – Novosedlice. Tyto skutečnosti jsou v rozporu se Státní politikou životního prostředí 2004 - 2010 a s Dopravní politikou ČR 2005 – 2013.
3. Nulová varianta – vykazuje největší vlivy na obyvatelstvo a je z tohoto důvodu nepřijatelná. V této variantě je signalizováno překračování limitů životního prostředí v oblasti vlivů na obyvatelstvo. V září 2007 MŽP iniciovalo zařazení průtahů silnice I/13 přes Děčín - Podmokly a Děčín - Dolní Oldřichov v rámci Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury 2008 – 2013 do seznamu průtahů obcemi, jejichž odstranění vybudováním obchvatu či přeložky je naléhavé (usnesení vlády č. 1064 z 19. září 2007).

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci posuzování uvažovaného záměru příslušný úřad obdržel k dokumentaci 29 vyjádření veřejnosti, 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 14 vyjádření dotčených správních úřadů. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta. Veškeré připomínky jsou náležitě komentovány v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem vypořádány, v případě potřeby zahrnuty do podmínek příslušného úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku:

Vyjádření veřejnosti

Prakticky ve všech vyjádření veřejnosti se objevovaly následující připomínky, které jsou vypořádány v následujícím textu souborně:

Souhrnná připomínka A Údaje uváděné v dokumentaci EIA i v posudku jsou dle zjištění veřejnosti a odborného stanoviska Ing. Strnada silně podhodnocené.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

V dokumentaci EIA jsou uváděny jednak údaje o intenzitách dopravy na silnici I/13 zjištěných při sčítání dopravy v roce 2005 – 4863 vozidel za 24 hod. Pro hodnocení uvažovaného záměru je uváděn odhad intenzit na základě doporučených výhledových koeficientů pro rok 2010 (5782 vozidel za 24 hod) a 2030 (7408 vozidel za 24 hod). Jedná se o správný postup dle příslušných závazných metodik pro hodnocení vlivů na ovzduší a vlivů hluku v resortu MŽP a Ministerstva zdravotnictví.

Pro hodnocení vlivů hluku byla v rámci principu předběžné opatrnosti cílová intenzita vynásobena dvěma – 200 % (14.816 vozidel za 24 hod) a pro tuto hodnotu byla také zpracována hluková studie. Lze konstatovat, že jedná o nadstandardní řešení, které přináší představu o tom, jaké by byly vlivy záměru, kdyby tento generoval dvojnásobně velké vlivy, než jaké musí být povinně hodnocené a zároveň jaká by musela být protihluková opatření pro bezpečné splnění hlukových limitů u chráněných prostorů a chráněných prostorů budov dle platné legislativy (při těchto dvojnásobně velkých vlivech). U navržených protihlukových opatření byla prověřena účinnost na základě matematického modelu a byla uložena k realizaci v rámci tohoto stanoviska.

Dále bylo uloženo v rámci tohoto stanoviska zpracování aktuální dopravní studie území, která bude podkladem pro detailní a aktualizovanou hlukovou a rozptylovou studii ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení.

Tato připomínka se odkazuje na odborný posudek Ing. Strnada, který nesprávně předpokládá, že hluková i rozptylová studie a následně hodnocení zdravotních rizik byly zpracovány pro intenzitu 4863 vozidel/24 hodin. Ve svém odborném posudku pak požaduje jejich přepracování pro výše uvedené výhledové hodnoty. Pro tyto hodnoty však tyto studie již zpracovány byly.

Souhrnná připomínka B Z dalších existujících variant záměru jsou zřejmě některé z hlediska vlivu na životní prostředí přijatelnější.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

V procesu EIA lze za variantu záměru považovat variantu navrženou oznamovatelem, jak vyplývá z díkce zák. č. 100/2001 Sb.

MŽP svolalo dne 27. 5. 2008 jednání k této otázce. Zde byl oznamovatel požádán o vyjádření k možnosti předložení dalších variant záměru. Zástupce oznamovatele zde konstatoval, že řada dalších variant (včetně tzv. malšovických variant) byla prověřována již v minulosti a byly zamítnuty z ekologických i z technických hledisek. Zároveň zástupce orgánu ochrany přírody na tomto jednání uvedl, že tzv. „malšovické varianty“ jsou z pohledu ochrany přírody nevhodné.

Vyjádření veřejnosti č. 1

- a) Otázka, zda je rušení železniční trati součástí záměru.
- b) Nevyhovující vypořádání dalších připomínek.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) Rušení železniční trati není součástí záměru. Stanovisko vychází ze skutečného stavu věci s existencí železniční trati.
- b) V procesu EIA lze řešit připomínky k hodnocení vlivů na životní prostředí a tyto byly vypořádány v přiměřeném rozsahu.

Vyjádření veřejnosti č. 2

- a) Varianta VB by hrubě a nevratným způsobem zasáhla do krajinného rázu území kolem stávající železniční trati, navíc se zde drží mlhy.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) Z hlediska metodických zásad posuzování vlivů na životní prostředí, vlivů na krajinný ráz a hlediska funkčního využití území se v případě varianty VB jedná o vhodné řešení, protože je umístěna do stávajícího dopravního koridoru a využívá plochy určené pro dopravu. Klimatické poměry místa jsou v dokumentaci zohledněny v povinně použité stabilitní větrné růžici, která zohledňuje lokální klimatická specifika včetně inverzí a vychází z dlouhodobých pozorování klimatu ČHMÚ.

Vyjádření veřejnosti č. 3

- a) Přepracovat dokumentaci EIA včetně posudku, výsledky uvádět ve dvojí podobě – bez ochranných opatření a s ochrannými opatřeními.
- b) Rozhodovat na základě znalosti problematiky bez jalových podmínek.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) Opatření (např. protihluková) byla modelována v rámci zpracování dokumentace EIA tak, aby zajistila bezpečné plnění příslušných limitů.
- b) Proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nerozhoduje, ale posuzuje vlivy na životní prostředí a jeho cílem je dle uvedeného zákona nalezení reálných opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí.

Vyjádření veřejnosti č. 4

Domníváme se, že realizací varianty VB by jednoznačně došlo ke značnému zhoršení životního prostředí a dále též ke značnému zhoršení ochrany veřejného zdraví obyvatel dotčených lokalit.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Dle provedeného posouzení lze usuzovat, že v obou aktivních variantách dojde k bezpečnému dodržení stanovených limitů hluku, zatímco ve variantě pokračování stávajícího stavu dochází a bude docházet k překračování těchto limitů.

Z hlediska hodnocení zdravotních rizik expozice hluku pro obyvatelstvo dotčených obcí nepředstavuje realizace záměru v žádné z obou aktivních variant zvýšené riziko.

Dále bylo zjištěno, že úroveň zdravotních rizik jednoznačně souvisí s úrovní stávajícího imisního pozadí PM10, benzenu a benzo(a)pyrenu. Podíly vlastních příspěvků záměru v obou aktivních variantách jsou zanedbatelné.

Vyjádření veřejnosti č. 5

- a) Konceptně špatné řešení varianty VB – místo obchvatu navrhován průtah
- b) Špatné rozptylové podmínky v údolí
- c) Použity chybné emisní faktory
- d) Protihlukové stěny vysoké 12,5 m místo 5 m a jejich estetický vliv

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) Dle oznamovatele byla v minulosti řešena řada návrhů obchvatu, které se ukázaly nevhodné zejména z hlediska vlivů na přírodu. Varianta VB je přeložkou silnice I/13 při ponechání jejího charakteru jako průtahu.

- b) Klimatické poměry místa jsou v dokumentaci zohledněny v povinně použité stabilitní větrné růžici, která zohledňuje lokální klimatická specifika včetně inverzí a vychází z dlouhodobých pozorování klimatu ČHMÚ.
- c) Emisní faktory pro výpočet emisí z automobilové dopravy jako podkladu pro rozptylové studie jsou pevně stanoveny MŽP a byly také součástí podkladů pro zpracování dokumentace.
- d) Navržené protihlukové stěny jsou maximálně 5,5 m vysoké.

Vyjádření veřejnosti č. 6

Hrubé podhodnocení dopravní intenzity v souvislosti s rychlostní komunikací R35.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Viz vypořádání k Souhrnné připomínce A.

Vyjádření veřejnosti č. 7

- a) Podhodnocení dopravní intenzity o 300 % s odkazem na odborné hodnocení Ing. Milana Strnada, které je přílohou vyjádření.
- b) Varianta VB nebyla navržena v závěru zjišťovacího řízení, nenavrhl ji MŽP, takže neměla být vůbec posuzována.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) Viz vypořádání k Souhrnné připomínce A
- b) Dle zák. č. 100/2001 Sb. záměr i jeho varianty předkládá oznamovatel a to jak v oznámení (příloha č. 3 zákona), tak v dokumentaci (příloha č. 4 zákona), v závěru zjišťovacího řízení pak může zpracování dalších variant navrhnout příslušný úřad. Dle § 5 zák. č. 100/2001 Sb. posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru. Návrh těchto opatření pak může logicky směřovat k úpravám původně navržených variant záměru nebo i k novým variantám záměru.

Vyjádření veřejnosti č. 8

Nesouhlasí s jakýmkoli umístěním přivaděče na dálnici, který by vedl přes město Děčín.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Vztahuje se ke slučitelnosti varianty VB se Státní politikou životního prostředí 2004 – 2010 a Dopravní politikou ČR 2005 – 2013.

Vyjádření veřejnosti č. 9

- a) Existence dalších možných variant.
- b) Podhodnocení údajů o 300 % dopravní intenzity.
- c) Požadavek, aby MŽP dalo zpracovat novou dokumentaci jinému zpracovateli.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) Viz vypořádání k Souhrnné připomínce B.
- b) Viz vypořádání k Souhrnné připomínce A.
- c) Dle § 8 zák. č. 100/2001 Sb. zajišťuje zpracování dokumentace oznamovatel.

Vyjádření veřejnosti č. 10

Jedná se o předchozí vyjádření rozšířené o upozornění, že město Děčín se nachází v nízké nadmořské výšce v kotli a že nebezpečí zdravotních rizik jsou velká.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Klimatické poměry místa jsou v dokumentaci zohledněny v povinně použité stabilitní větrné růžici, která zohledňuje lokální klimatická specifika včetně inverzí a vychází z dlouhodobých pozorování klimatu ČHMÚ.

Vyjádření veřejnosti č. 11

- a) Požadavek na zpracování nové hlukové studie v rámci procesu EIA.
- b) V hlukové studii není počítáno s žádnou rezervou.
- c) Jakékoli navýšení koncentrací pevných částic je pro místní obyvatele špatnou zprávou.
- d) Požadavek doplnit do dokumentace údaje o ochraně obyvatel před nadměrným hlukem a imisemi v době výstavby.
- e) Problematika dalších variant, zařazení varianty VB a zjištění jejího předkladatele.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) V rámci procesu EIA byla zpracována hluková studie na základě aktuálně dostupných podkladů v dostatečné hloubce pro posouzení vlivů na životní prostředí. V dalším stupni přípravy záměru, po upřesnění technického návrhu a směrového a výškového řešení a jednotlivých napojení je uloženo zpracovat detailní hlukovou studii.
- b) V hlukové studii je počítáno se 100% rezervou intenzity dopravy oproti údaji předloženému oznamovatelem – tedy s dvojnásobnou intenzitou dopravy, než je očekávaná.
- c) V obou navržených aktivních variantách se předpokládá snížení emisí pevných částic oproti pokračování stávajícího stavu.
- d) V současné době není znám detailní charakter záměru a technologie výstavby. Po upřesnění těchto faktorů je uloženo stanovit opatření k ochraně před hlukem a imisemi v době výstavby.
- e) Dle zák. č. 100/2001 Sb. záměr i jeho varianty předkládá oznamovatel a to jak v oznámení (příloha č. 3, resp. 4 zákona), tak v dokumentaci (příloha č. 4 zákona), v závěru zjišťovacího řízení pak může zpracování dalších variant navrhnout příslušný úřad. Dle § 5 zákona č. 100/2001 Sb. posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru. Návrh těchto opatření pak může logicky směřovat k úpravám původně navržených variant záměru nebo i k novým variantám záměru. Předkladatelem variant záměru je vždy oznamovatel.

Vyjádření veřejnosti č. 12

Spolu s tisíci občany města Děčína nesouhlasím s jakýmkoli umístěním přivaděče na dálnici, který by vedl přes město Děčín. Jediná varianta je vyhnout se městu. Jinak vše víte – vzduch, prašnost, hluk atd.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Vztahuje se ke slučitelnosti varianty VB se Státní politikou životního prostředí 2004 – 2010 a Dopravní politikou ČR 2005 – 2013.

Záměr byl předložen ve dvou variantách. Problematika dalších variant – viz souhrnná připomínka B.

Co se týče vlivů záměru na ovzduší a vlivů hluku, pak záměr v obou aktivních variantách vykazuje nižší vlivy než je nulová varianta – pokračování stávajícího stavu.

Vyjádření OS EKO Horní Oldřichov

- a) Odkaz na posudek Ing. Milana Strnada týkající se podhodnocení dopravní zátěže.
- b) Provéřit tzv. malšovickou variantu.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) Viz vypořádání k Souhrnné připomínce A.
- b) Viz vypořádání k Souhrnné připomínce B.

Vyjádření OS Podmokly proti přivaděči

Odkaz na posudek Ing. Milana Strnada týkající se podhodnocení dopravní zátěže.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Viz vypořádání k Souhrnné připomínce A.

Vyjádření OS pro ekologickou dopravu na Děčínsku (Podpora železnic) - SED

Odkaz na posudek Ing. Milana Strnada týkající se podhodnocení dopravní zátěže.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Viz vypořádání k Souhrnné připomínce A.

Vyjádření dotčených územních samosprávných celků

Statutární Město Děčín

Rada města respektuje závěry posudku.

Rada Ústeckého kraje

Za předpokladu splnění všech opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nemá Ústecký kraj připomínky.

Doporučuje k realizaci variantu VB.

Vyjádření dotčených správních úřadů

Magistrát města Děčína

Nemá připomínky.

Krajský úřad Ústeckého kraje

Požadavek na upřesnění podmínky pro ochranu ohrožených druhů rostlin.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

V návrhu stanoviska příslušnému úřadu byl plně respektován požadavek na upřesnění několika podmínek pro ochranu ohrožených druhů rostlin a živočichů od správy CHKO České středohoří, které plně zahrnují a rozšiřují požadované upřesnění.

Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem

Souhlasí s posudkem za předpokladu, že budou bezpodmínečně dodrženy tyto podmínky citované v posudku:

Ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení bude zpracována aktualizovaná rozptylová studie pro sledované ukazatele, která se zaměří i na fázi výstavby a navrhne konkrétní minimalizační opatření. Tato rozptylová studie bude vycházet z aktuální dopravní studie území.

Ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení bude zpracována aktualizovaná hluková studie, která se zaměří i na fázi výstavby a navrhne konkrétní minimalizační opatření. Tato hluková studie bude vycházet z aktuální dopravní studie území.

Orgán ochrany veřejného zdraví i nadále preferuje variantu VA a to z hlediska navrženého nižšího počtu protihlukových opatření a vedení silnice ve větší vzdálenosti od lidských obydlí.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Podmínky jsou součástí návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Povodí Ohře, s.p.

Vzhledem k tomu, že naše připomínky byly v posudku zohledněny, nemáme v této fázi další připomínky.

Správa Chráněné krajinné oblasti České středohoří

Dokumentace i posudek podceňují význam biologického hodnocení u varianty VB.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

MŽP svolalo dne 27. 5. 2008 jednání k této otázce. Bylo konstatováno, že ve fázi EIA nejsou přesně známy plochy dotčené stavbou ani přesný rozsah a charakter zářezů, násypů a mostů apod. (to vyplývá z časového umístění procesu EIA před územním řízením). To může být známo ve fázi DÚR, kde je možné provést podrobná biologická hodnocení. Se zástupci správy CHKO České středohoří byly projednány jejich požadavky, které byly zpracovatelem posudku respektovány v návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Správa Chráněné krajinné oblasti Labské pískovce

Upozorňuje na nutnost zachování hydrologických podmínek cenných lokalit, jedinečnost sesuvů, nutnost provedení biologických průzkumů i pro plochy využitě při výstavbě, doprovodné stavby a pro příjezdové komunikace.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Požadavky respektovány v podmínkách návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Středisko Ústí nad Labem

Podrobná biologická hodnocení by měla být provedena již ve fázi procesu EIA.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

MŽP svolalo dne 27. 5. 2008 jednání k této otázce. Bylo konstatováno, že ve fázi EIA nejsou přesně známy plochy dotčené stavbou ani přesný rozsah zářezů, násypů a mostů apod. To může být známo ve fázi DÚR, kde je možné provést podrobná biologická hodnocení.

Ministerstvo životního prostředí, sekce ochrany klimatu a ovzduší

1. Rozptylová studie varianty VB v lokalitě Děčín – Podmokly

V hlubokém údolí se zhoršenými rozptylovými poměry je nevhodné, aby rozptylová studie byla vypracována na prognózovanou intenzitu dopravy, ale na maximální možnou intenzitu dopravy, která je na silnici návrhové kategorie možná.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Počítat s maximální možnou kapacitou silnice není v procesu EIA v ČR obvyklé, otázkou je i, jak má být řešena srovnávací varianta 0 – zda také na 25 tisíc vozidel za 24 hod, které zřejmě stávající dopravní systém není schopen pojmout.

Každopádně požadavek na novou rozptylovou studii vede buď k vrácení dokumentace k přepracování nebo k ukončení tohoto procesu EIA nesouhlasným stanoviskem s doporučením zpracovat novou dokumentaci.

Ovšem vzhledem k tomu, že oznamovatel je zároveň správcem sčítání dopravy na silniční síti a tvůrcem uznávaných výhledových koeficientů a podkladů pro dopravní studie, může vzniknout námitka, že se posuzoval jiný záměr, než který hodlá realizovat.

2. Biologické hodnocení

Dokumentace EIA neobsahuje detailní biologické hodnocení, takže neposkytuje dostatečný podklad pro zhodnocení vlivů variant záměru na biotu. (odkaz na připomínky SCHKO České středohoří)

Vypořádání zpracovatelem posudku:

viz vypořádání připomínek SCHKO České středohoří

1. Posouzení tzv. malšovických variant

Ve spolupráci se správami CHKO Labské pískovce a České středohoří jsme pro potřeby procesu EIA vypracovali náčrty variant okolo Malšovic, které procházejí pouze III. a IV. zónou CHKO, a to ve dvou koridorech, které rovněž požadujeme posoudit v procesu EIA.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

MŽP svolalo dne 27. 5. 2008 jednání k této otázce. Zde byl oznamovatel požádán o vyjádření k možnosti předložení dalších variant záměru. Zástupce oznamovatele zde konstatoval, že řada dalších variant (včetně tzv. malšovických variant) byla prověřována již v minulosti a byly zamítnuty z ekologických i z technických a ekonomických hledisek a deklaroval, že v této době oznamovatel malšovickou variantu předložit nehodlá. Zároveň zástupce orgánu ochrany přírody na tomto jednání potvrdil, že tzv. „malšovické varianty“ jsou z pohledu ochrany přírody nevhodné.

2. Železniční trať Děčín – Oldřichov u Duchova ve variantě VB

Vyjádření rozsáhle popisuje problematiku železniční trati včetně její rekonstrukce, zakotvení do územního plánu VÚC, podstatného zvýšení počtu cestujících a využití pro nákladní dopravu.

Z dostupných podkladů je zjevné, že regionální železniční trať č. 132 má vysoký potenciál být páteří regionální veřejné dopravy mezi Děčínem a Teplicemi. Její zrušení je proto nežádoucí a bylo by v rozporu se Státní politikou životního prostředí 2004 - 2010.

S ohledem na vysoký potenciál využitelnosti železniční tratě č. 132 pro osobní dopravu ve smyslu Státní politiky životního prostředí 2004 - 2010 požadujeme ve stanovisku EIA výslovně uvést podmínku, že variantu v koridoru VB je možné realizovat jen za předpokladu, že bude v celé délce zachována (resp. po dokončení přeložky silnice I/13 obnovena) železniční trať 132 Děčín – Libouchec – Oldřichov u Duchova.

Taková varianta v koridoru varianty VB, se zachováním železniční tratě, by byla provedena takto:

- v Podmoklech vést záměr v km cca 0,0 – 0,5 v trase varianty VB, avšak mírně zahlobená pod úroveň terénu podle hydrogeologických podmínek,
- v Podmoklech vést záměr v km cca 0,5 – 1,2 v hloubeném tunelu, na jehož zastropení by po dokončení silnice byla obnovena železniční trať,
- v prostoru Oldřichova (km cca 2,0 – 2,8) vést záměr v subvariantě varianty VB, která vede okrajem průmyslového areálu,
- v prostoru Martiněvsi (km cca 7,3 – 7,7) vést záměr v místě železniční tratě s tím, že železniční trať bude posunuta o cca 10 m jižněji,
- v prostoru Jílového u Děčína (km cca 8,5 – 8,9) dtto,
- ostatní úseky v souběhu se stávající tratí na straně zástavby s kompenzačními opatřeními.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

Toto řešení by představovalo posouzení nové varianty v procesu EIA.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

Nemá další připomínky.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

Se záměrem souhlasí. Upozorňuje na skutečnost, že dne 1. 10. 2007 nabylo účinnosti nařízení vlády č. 229/2007 Sb., kterým se mění nařízení č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, a je proto zapotřebí dodržovat jeho požadavky.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového a půdního prostředí

Bez připomínek.

Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody

- a) Podrobná biologická hodnocení by měla být provedena již ve fázi procesu EIA.
- b) Konstatuje nepřijatelnost varianty VA z pohledu zájmů ochrany přírody a krajiny.

Vypořádání zpracovatelem posudku:

- a) MŽP svolalo dne 27. 5. 2008 jednání k této otázce. Bylo konstatováno, že ve fázi EIA nejsou přesně známy plochy dotčené stavbou ani přesný rozsah zářezů, násypů a mostů apod. To může být známo ve fázi DÚR, kde je možné provést podrobná biologická hodnocení.
- b) Varianta VA je realizovatelná pouze v km 9,8 - 15,0, tj. v úseku Modrá – dálnice D8. Zbývající úsek km 0,0 – 9,8 varianty VA není v předložené podobě akceptovatelný bez zásadních střetů s ochranou přírody a krajiny v cenných územích Chráněné krajinné oblasti České středohoří.

Ministerstvo životního prostředí, odbor péče o krajinu

Nemá připomínky.

Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Na základě oznámení, dokumentace, posudku a veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných vydává Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb., v souladu s § 10 odst. 1 cit. zákona **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

STANOVISKO

k realizaci záměru:

„Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“.

Varianta VA:

- 1) Varianta VA v km 9,8 - 15,0, tj. v úseku Modrá – dálnice D8, je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví **PŘIJATELNÁ** při respektování podmínek uvedených níže.
- 2) Varianta VA v km 0,0 – 9,8 je v předložené podobě z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví **NEPŘIJATELNÁ** z důvodu zásadních střetů s ochranou přírody a krajiny v cenných územích Chráněné krajinné oblasti České středohoří.

Ministerstvo životního prostředí posoudilo předložené varianty s tím, že variantu VA rozdělilo z hlediska jejich střetů s ochranou přírody a krajiny na dvě části – úsek km 0,0 – 9,8 a úsek km 9,8 – 15,0.

Varianta VB:

Varianta VB je **NEPŘIJATELNÁ** v celé délce, protože vykazuje větší vlivy na obyvatelstvo, nenaplnuje znaky obchvatu města Děčína (zejména jeho centrální části – Podmokel) a vyžaduje zrušení železniční tratě Děčín – Novosedlice. Tyto skutečnosti jsou v rozporu se Státní politikou životního prostředí 2004 - 2010 a s Dopravní politikou ČR 2005 – 2013.

Nulová varianta:

Nulová varianta (stávající stav) je **NEPŘIJATELNÁ**, protože vykazuje největší vlivy na obyvatelstvo a je u ní signalizováno překračování limitů životního prostředí v oblasti vlivů na obyvatelstvo.

Stanovisko o přijatelnosti varianty VA v km 9,8 – 15,0 se vydává za předpokladu, že níže uvedené podmínky budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace stavby, zkušebního a trvalého provozu a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Podmínky stanoviska:

I. Příprava záměru

1. Dokumentace pro územní rozhodnutí bude vycházet z principů technické studie, která byla posouzena v procesu EIA a bude respektovat závěry procesu EIA.

Obyvatelstvo

2. Ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení bude zpracována aktualizovaná rozptylová studie pro sledované ukazatele, která se zaměří i na fázi výstavby a navrhne konkrétní minimalizační opatření. Tato rozptylová studie bude vycházet z aktuální dopravní studie území.
3. Ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení bude zpracována aktualizovaná hluková studie, která se zaměří i na fázi výstavby a navrhne konkrétní minimalizační opatření. Tato hluková studie bude vycházet z aktuální dopravní studie území.
4. Bude zpracován plán organizace výstavby (POV). V něm budou konkretizována opatření na minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí během výstavby. Jedná se především o:
 - ochranná opatření u významných zdrojů hluku (kryty, mobilní zástěny, kontrola technického stavu), na základě výsledků aktualizované hlukové studie,
 - vyloučení provádění hlučných prací v noční době od 21.00 do 7.00 hodin,
 - zamezení šíření prašnosti do okolí za suchého počasí kropením a vhodnou manipulací se sypkými materiály, udržování vozovek v bezprašném stavu,
 - kontrolu zabezpečení nákladu na autech, aby nedocházelo k úsypům materiálu během jejich přepravy,
 - zajištění očisty vozidel před výjezdem z areálu staveniště,
 - upřesnění přepravních tras při dovozu a odvozu materiálu, aby byl minimalizován vliv na obyvatelstvo i přírodu.

Ochrana přírody

5. Trasa záměru vede po hranici CHKO České středohoří a je potřeba minimalizovat zásah do krajinného rázu. V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat studii krajinného rázu, která vychází z upřesněného technického řešení výsledné trasy.
6. Ve fázi zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí je třeba z hlediska vlivu na zvláště chráněné území, ÚSES a VKP zvážit a navrhnout všechna možná kompenzační opatření tak, aby vliv trasy na CHKO České středohoří byl co nejmenší.

V dalších stupních projektové dokumentace zajistit:

- podrobně zpracovat vliv trasy na LBc 13, varianta VA prochází okrajem biocentra, minimalizovat zásah do Bc (km 9,4 – 9,8),
 - upřesnění technických opatření tak, aby funkčnost významných krajinných prvků byla zachována.
7. Zpracovat podrobnější biologické hodnocení v rámci identifikovaných botanicky a zoologicky cenných lokalit, tj. provést podrobný inventarizační průzkum a co nejpřesněji kvantifikovat a lokalizovat populace všech zde zjištěných druhů z kategorie zvláště chráněných dle vyhl. č. 395/1992 Sb. a druhů zařazených v kategoriích C1 a C4a Černého a červeného seznamu cévnatých rostlin ČR včetně evropsky

významných druhů. Výskyt jednotlivých druhů resp. společenstev (jejichž jsou součástí) vyhodnotit z hlediska územního významu (lokální, regionální atp.).

8. Na základě průzkumu identifikovat přímé i nepřímé vlivy záměru na zdejší populace druhů a v závislosti na tom navrhnout eliminační a kompenzační opatření ke zmírnění přímých a nepřímých vlivů dopadů záměru v místě vlastní stavby (korekce trasy, technické řešení, biologická opatření, organizační opatření atp.) a tato opatření, po projednání s orgánem ochrany přírody, promítnout do řešení stavby resp. do DÚR. Pozornost je třeba věnovat zejména vlivu stavby na změnu hydrologických poměrů místa (odvodnění) včetně změn pohybu půdy v sesuvných územích jako limitujícího ekologického faktoru zdejšího výskytu organismů.
9. Dále budou, po konzultaci s orgánem ochrany přírody, navržena v regionu dotčeném stavbou opatření k podpoře vybraných stanovišť druhů a společenstev (vylepšení/vytvoření náhradních/nových stanovišť).
10. V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) po výběru a zaměření trasy, musí být vypracována samostatná příloha vlivu stavby na prostupnost krajiny ve vztahu k migraci živočichů.
11. V dokumentaci pro územní rozhodnutí bude zpracován projekt vegetačních úprav. Ten je potřeba následně schválit příslušnými orgány ochrany přírody a na základě tohoto návrhu zpracovat technickou studii území s počty a druhovým zastoupením plánovaného ozelenění stavby (projekt zeleně), který bude řešen a předložen k odsouhlasení v rámci stavebního řízení.
12. Zpracovat dendrologický průzkum, v němž je nutné provést zhodnocení dřevin určených ke kácení, uvést jednotlivé druhy, množství a obvody jednotlivých kmenů ve výšce 130 cm nad zemí. Dále stanovit odpovídající kompenzaci za tyto pokácené dřeviny v podobě náhradních výsadeb.
13. Na základě provedených průzkumů a geodetického zaměření v maximální technicky možné míře zajistit posuny trasy silnice podle požadavků orgánu státní správy v ochraně přírody.

Půda

14. V místech, kde bude trasa vstupovat na lesní pozemky nebo kde bude zasahovat do 50 m od kraje lesa, musí investor požádat o odnětí z PUPFL, příp. o souhlas se zásahem do ochranného pásma. Z hlediska ZPF – investor stavby požádá podle § 9 odst. 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, o souhlas s odnětím ze ZPF.
15. Zpracovat výpočet náhrad škod na lesních a zemědělských pozemcích a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených pozemků určených k plnění dané funkce.
16. Zpracovat projekt rekultivace lesních pozemků dočasně odňatých z PUPFL.
17. V dalším stupni přípravy stavby (po stanovení konečné varianty a po zaměření terénu) bude provedena evidence ploch sesuvů případně dotčených stavbou a stanovena opatření pro minimalizaci vlivů na jejich plochy.
18. Navržené technické řešení (zejména mostních objektů) bude respektovat skutečnost, že trasa záměru vede po hranici CHKO České středohoří a je potřeba minimalizovat zásah do krajinného rázu.

Voda

19. Pro vybranou variantu musí být prověřeny detailní hydrogeologické i inženýrsko-geologické poměry v trase. Musí být proveden podrobný hydrogeologický, inženýrsko-

geologický a geotechnický průzkum. Na základě toho bude upřesněno opatření na ochranu podzemních vod při výstavbě i při provozu. Dále bude navržen způsob návrhu a výstavby vzhledem k sesuvným územím.

20. Podrobný hydrogeologický průzkum bude předložen Povodí Ohře, s. p., k vyjádření ještě před zpracováním PD k územnímu řízení.
21. Budou navržena opatření na minimalizaci množství odváděných dešťových vod z komunikací do vodních toků a opatření na zpomalení odtoku (retenční nádrže, vsak).
22. V rámci zpracování dalšího stupně PD budou navržena opatření na ochranu povrchových a podzemních vod proti jejich kontaminaci nebezpečnými látkami.
23. Bude zpracován havarijní řád pro případ úniku ropných látek v průběhu výstavby a provozu.

Odpady

24. Bude upřesněna bilance odpadů a zpracován plán odpadového hospodářství, který specifikuje nakládání se vzniklými odpady v souladu s platnou legislativou.

II. Realizace záměru

1. Oznamovatel zajistí pro stavbu nezávislý ekologický dozor vybavený dostatečnými pravomocemi. Náplní činnosti ekologického dozoru bude kontrola plnění podmínek stanoviska EIA a podmínek následných správních rozhodnutí v oblasti péče o veřejné zdraví, ochrany ovzduší, ochrany vod a půd, nakládání s odpady a ochrany přírody.

Obyvatelstvo

2. Při výstavbě dodržovat dobu, kdy je povolen zvýšený hygienický limit pro stavbu, to je od 7 do 21 hodin.
3. Organizovat stavební práce tak, aby nebyly nejhlučnější práce prováděny v ranních ani v podvečerních hodinách.
4. Organizovat stavební dopravu tak, aby byla rovnoměrně rozložena v průběhu pracovního dne.
5. Vjezd do trasy stavby řešit tak, aby se v maximální míře vyhýbala obytným lokalitám.
6. Zajistit důsledné čištění nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace.

Ochrana přírody

7. Před zahájením stavby provést záchranný zoologický průzkum zaměřený na druhy nepoživající zvláštní ochrany a realizovat opatření ke snížení bezprostředního vlivu záměru na tuto faunu.
8. V rámci kompenzačních opatření realizovat náhradní výsadbu dřevin za vykáčené dřeviny rostoucí mimo les. Rozsah náhradní výsadby, druhová skladba a lokality budou respektovat doporučení Správy CHKO České středohoří.
9. Realizovat dohodnutá kompenzační opatření k podpoře vybraných stanovišť druhů a společenstev v regionu dotčeném záměrem.

Půda

10. Minimalizovat dočasné zábory půdy.
11. Zajistit oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy.

12. V bezprostřední blízkosti komunikace (do 10 m) vyloučit zemědělskou produkci.
13. Zajistit archeologický dohled vzhledem k tomu, že zájmové území se pokládá za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2, z. č. 20/87 Sb., o státní péči ve znění novely zákona č. 242/92 Sb. Investor v předstihu před zahájením výstavby uzavře smlouvu o podmínkách provedení archeologického dohledu a záchranného archeologického výzkumu.

Voda

14. Výstavba bude probíhat v souladu se schváleným plánem organizace výstavby (POV). Staveniště musí být vybaveno tak, aby veškeré produkované odpadní vody byly řádně zneškodňovány a nedocházelo ke znečišťování povrchových ani podzemních vod. Všechny používané stroje při realizaci stavby i odlesňování musí být v dobrém technickém stavu, a to zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
15. Neskladovat v areálu staveniště látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy. Nutné doplňování pohonných hmot do málo pohyblivých stavebních strojů realizovat za přísných preventivních opatření (ochranné vany, sorbenty apod.).
16. Minimalizovat přítomnost stavební techniky na staveništi a tuto techniku zabezpečit lokálním zpevněným podložím (panely) v podobě instalací záchytných nádob se sorbenty pod stojícími stavebními mechanismy.
17. Zajistit přítomnost havarijní soupravy a doplňování potřebného sorbentu na zařízení staveniště.

Odpady

18. Upřesnit v prováděcích projektech stavby jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití, respektive zneškodnění.
19. Vytvořit ze strany dodavatele stavby v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití vést odpovídající evidenci.
20. Přednostně znovu využívat, popř. recyklovat a energeticky využívat vzniklé odpady před jejich ukládáním na skládku.
21. Odvázet v nejkratším možném termínu vzniklé nebezpečné odpady (použitý sorbent apod.) ze staveniště.
22. Předložit evidenci a způsob nakládání s odpady v rámci kolaudačního řízení.

Zeleň

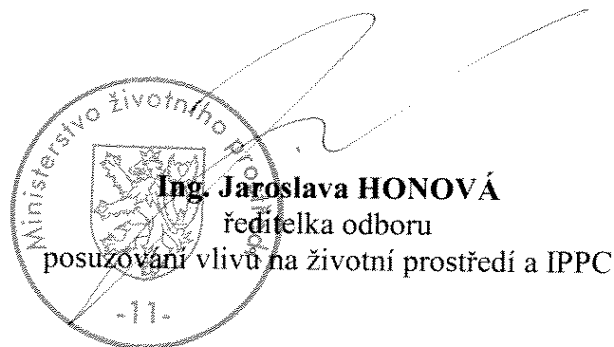
23. Kácení dřevin realizovat v nezbytně nutném minimálním rozsahu pouze v období vegetačního klidu (říjen - březen).
24. Chránit stromy, které nebudou pokáceny a budou se nacházet v blízkosti pohybu stavební techniky, podle ČSN DIN 18 920, tzn. realizovat opatření na zachování zbytkové zeleně (ochrana kmene i ochrana kořenové části) během stavby, včetně ochrany dřevin při přeložkách inženýrských sítí.
25. Realizovat navržené sadové úpravy stavby přesně dle projektu. Pro výsadbu budou využity zejména domácí druhy dřevin.

III. Provoz záměru

1. Provést kontrolní měření hluku ve venkovním prostředí, které ověří předpoklady akustické studie.
2. Na svahy násypů a zářezů, použít ornici ze skrývky. Zatravnění a výsadbu zeleně provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů. Na svahy s větším sklonem použít geotextilii s travním semenem. O vysázené dřeviny je nezbytné alespoň dva roky pečovat (zálivka, dosadba).
3. V rámci kompenzačních opatření realizovat náhradní výsadbu dřevin za vykácené dřeviny rostoucí mimo les. Rozsah náhradní výsadby a lokality stanoví orgán ochrany přírody.
4. Bude zajištěna následná péče o nově založené lesní porosty (plochy z dočasného odnětí z PUPFL) až do stadia jejich zajištění ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb.
5. Vyloučit, nejlépe formou zakotvení do územních plánů, mimo zastavěná území obcí v CHKO České středohoří, využití pozemků navazujících na stavbu přeložky pro komerční a jim podobné záměry (čerpací stanice pohonných hmot, skladové a výrobní objekty atp.).
6. Realizovat, v rámci biologických opatření, management vybraných ploch přilehlých ke stavbě přeložky alespoň po dobu 2 let od data uvedení do provozu (kosení apod.).

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 a ustanovením § 4 odst. 1 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb.



Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku