

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 04.01.2008

Č.j.: 5427/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 pozdějších předpisů.

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. *Název záměru*

Přeložka silnice I/13 v úseku Ostrov – Smilov

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Trasa přeložky silnice I/13 navazuje na obchvat města Ostrova a je vedena do obce Smilova, kde opět navazuje na stávající silnici I/13. Varianty řešené na pravém břehu Ohře jsou vedeny po svazích Doupovských hor. Varianty na levém břehu Ohře prochází hornatým terénem na Krušnohorské straně. Konec úpravy je na hranici kraje za vrcholem stoupání, za obcí Boč ve směru na Pernštejn.

Délka silnice se pohybuje dle variant v rozmezí 12,348 km do 13,196 km.

Směrové a výškové vedení je ve Vyhledávací studii navrženo tak, aby respektovalo konfiguraci terénu a dané sídelní útvary. Navržená stavba kříží v posuzovaných trasách řeku Ohří, potok Hornohradský, Pekelský a Bočský a méně významné vodoteče. Dále pak kříží železniční trať Cheb – Chomutov a silnice I. třídy a III. třídy.

Stávající silnice I/13 zůstane ve funkci a bude zajišťovat místní provoz.

Stavba bude zahrnovat také přeložky inženýrských sítí v dotčeném území a napojení stávajícího místního dopravního systému.

3. *Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)*

kraj: Karlovarský
obec: Ostrov, Stráž nad Ohří, Krásný les, Vojkovice
katastrální území: Ostrov, Květnová, Stráž nad Ohří, Korunní, Boč, Smilov nad Ohří, Peklo, Krásný les, Damice, Jakubov, Doupov u Hradiště

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

65 99 33 90

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/56

Praha 4, 145 05

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: Ing. Zbyněk Vyhlás (Athos-co, s.r.o. Praha), držitel osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací a posudků podle zákona č. 100/2001 Sb., č. osvědčení 13943/1638/OPVŽP/94.

Předloženo: duben 2005

2. Dokumentace (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: Ing. Zbyněk Vyhlás (Athos-co, s.r.o. Praha), držitel osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací a posudků podle zákona č. 100/2001 Sb., č. osvědčení 13943/1638/OPVŽP/94.

Předloženo: březen 2006

3. Posudek (zpracovatel, datum předložení)

Zpracovatel: RNDr. Vladimír Ludvík, autorizace č.: 5278/850/OPV/93

Předloženo: 14.05.2007

4. Veřejné projednání (místo, datum konání)

Místo: Ostrov, Dům kultury

Datum: 13.09.2007

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému správnímu úřadu předloženo v dubnu 2005.

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 23.08.2005 vydáním Závěru zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem:

Na základě provedeného zjišťovacího dospěl příslušný úřad k závěru, že dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat.

Dokumentace byla příslušnému správnímu úřadu předložena v březnu 2006.

Zpracovatel posudku byl stanoven dne: 26.09.2006

Poslední vyjádření zpracovatel dokumentace obdržel: 15.02.2007

Vyhotovený posudek byl předložen dne: 16.07.2007

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 tomto stanovisku.

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 ze dne 21.09.2007

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

Vyjádření veřejnosti:

Občanské sdružení Zamenis o.s.

Sdružení na ochranu přírody Karlovarska

Karlovarská Korunní s.r.o.

Vyjádření územních samosprávních celků:

Obec Krásný les

Karlovarský kraj

Vyjádření dotčených správních úřadů:

Městský úřad Ostrov, odbor životního prostředí

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Plzeň

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem
Ministerstvo zdravotnictví
Ministerstvo zemědělství
Újezdni úřad vojenského újezdu Hradiště
Vojenské lesy a statky ČR, s.p.
Vojenský lesní úřad
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
MŽP – odbor ochrany ovzduší
MŽP – odbor ochrany vod
MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

1. 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.

Varianty navrhovaného přeložení silnice s sebou nesou všechna negativa spojená s realizací stavby takového měřítka. To znamená dočasně zvýšený ruch v území, zvýšená prašnost, dopravní přeložky, přeložky inženýrských sítí apod.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se záměrem výstavby nové silnice I/13 jedná na převážné části úseku o významný zásah do mimořádně cenného území, a to jak z hlediska přítomnosti přírodních biotopů s výskyty zvláště chráněných rostlin a živočichů, tak i krajinářského (evropsky významná území, přírodní park, křížení vyšších hierarchií ÚSES a další hodnoty, včetně uvažované chráněné krajinné oblasti).

Trvalým negativním ovlivněním je zábor půdy (ZPF a PUPFL) odpovídající požadavkům na technické a prostorové řešení staveb tohoto významu.

Stavbou dojde i přes navrhovaná opatření k nepříznivému ovlivnění krajinného rázu v důsledku zasazení této rozsáhlé stavby do krajiny a obecně k bariérovému působení této liniové stavby.

Do volné krajiny přeložka I/13 obecně přinese zvýšenou ekologickou zátěž – hluk, exhalace, znečištění půdy a vody, zejména podzemní zdroje a významné ohrožení zdroje přírodní minerální vody Korunní.

Z hlediska vlivů na estetické hodnoty krajinného rázu není vůbec přijatelná varianta L1 a K, především z důvodů závažných rušivých vlivů vysokých mostů přes průlomové údolí Ohře i přes některá boční údolí (Hornohradský a Pekelský potok). Minimální zásahy do estetických hodnot krajiny a do předmětů ochrany přírody může splňovat pouze varianta P1 za předpokladu splnění požadavků na opatření směřující k minimalizaci negativních vlivů.

Provozování přeložky silnice přinese nesporná trvalá pozitiva dotýkající se zejména rozhodující většiny obyvatel zde trvale sídlících. Jedná se o snížení ovlivnění obydleného území hlu-

kem, znečištěným ovzduším a nebezpečím plynoucím ze střetů chodců s automobilovou dopravou.

Dalším přínosem je zlepšení dopravní bezpečnosti a plynulosti a s ní spojené zvýšení efektivity dopravy.

Vlivem střídání úseků přeložky se zahloubením a násypy mohou v krajině vzniknout četné nové biotopy přitažlivé pro rozličné druhy živočichů, především ptactvo. Proto je žádoucí provázat nově vzniklé prvky s obnovou kostry ekologické stability krajiny tak, aby mohl v krajině vzniknout ještě další podpůrný systém na nižší hierarchické úrovni, tj. systém různých interakčních prvků, převážně liniových s důležitými funkcemi protierozními, dělicími, estetickými, migračními apod. Při projektování přeložky je žádoucí doplnit komunikaci ve vhodných místech záchytnými nádržemi pro zasolené, nebo jinak znečištěné vody. Tyto objekty pak plní i protihavarijní funkci (zachycení úniků ropných látek) a ochranu povrchových vod. V zahraničí, např. v Německu a ve Švýcarsku, je toto opatření již dlouho a běžně využíváno.

Potenciální výsledný stav ekologické zátěže zájmového území jako souhrn působení všech prostorových jevů a faktorů bude pozměněn oproti stávajícímu stavu zejména v následujících položkách ekologické zátěže – jedná se o relativní změny (nárůst) v důsledku zvýšení kapacity přeložky oproti stávající komunikaci:

- výstavbou úseku silnice I/13 dojde ke změně krajinného rázu a k narušení biotopu ve většině dotčené plochy;
- zvýšení zatížení NO_x důsledkem zvyšování intenzity dopravy;
- znečištění půdy v lokálním pásmu cca 10 - 15 m (do výšky terénu cca 2,5 m) aerosoly na bázi chloridů;
- znečištění povrchové vody bočních přítoků Ohře v zájmové oblasti koncentrací chloridů odtékajících s povrchovým odtokem srážkové vody z ploch komunikace;
- zhoršení vydatností a jakosti některých stávajících podzemních zdrojů vody hromadného a individuálního zásobování pitnou vodou - ve variantě P2 nepřijatelné; ve variantě K zvýšená četnost rizikových faktorů ohrožení zabezpečení minerální podzemní vody Korunní; ve variantě P1 realizovatelná při respektování všech doporučených opatření;
- zábor zemědělské a lesní půdy a vytvoření nepropustných ploch se změnou povrchového odtoku a infiltrace srážkové vody;
- bariérový efekt navrhované liniové stavby pro faunu ve většině trasy v území.

Pozitivní přínos přeložky silnice lze chápat v následujících aspektech:

- snížení pravděpodobnosti dopravních a souvisejících ekologických havárií v řešené trase přeložky v důsledku zlepšení parametrů silnice, zvýšení kvality jízdy a bezpečnosti provozu;
- snížení pravděpodobnosti dopadu ekologických havárií z přepravovaného materiálu silniční dopravou na kontaminaci půdy a povrchových a podzemních vod v důsledku zabezpečovacích zařízení podél trasy nové komunikace;

- z akustického hlediska lze navrženou přeložku považovat za výrazný přínos ke zlepšení životního prostředí pro obyvatele zástavby, kterou v současné době probíhá nulová varianta;
- významné je snížení imisní zátěže v obcích Stráž nad Ohří a Boč;
- bude-li realizována výsadba vhodné zeleně podél plánované komunikace, dojde k vytvoření vhodných stanovišť pro mnohé druhy živočichů.

Z provedení hodnocení vyplývá nezbytnost nově navrhované stavby pro územní rozvoj oblasti spojený s výrazným zlepšením situace silniční dopravy. Stavba se stane součástí dopravního systému staveb navazujících segmentů již provozovaných nebo připravovaných úseků na silnici I/13.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených ve stanovisku příslušného úřadu.

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

Studie sloužící jako podklad pro hodnocení řeší pět základních variant přeložky silnice I/13, přičemž varianta pravobřežní č. 2 je převzata ze studie z roku 1992. Úsek od Ostrova po Dámice (km 0,0 - 4,0) je řešen stejně pro všech pět variant. Řešení tohoto úseku je součástí levobřežní varianty č. 1.

Počátek navržených tras navazuje na obchvat města Ostrova. Konec úpravy je na hranici kraje, za obcí Boč ve směru na Pernštejn.

U levobřežních variant je terén na Krušnohorské straně, především za vyústěním Hornohradského potoka, velmi členitý s velkými výškovými rozdíly. Tím si tyto varianty vynucují větší zásah do území cenného pro své krajinářské a přírodovědecké hodnoty.

Varianty vedené po pravém břehu Ohře zasahují do svahů Doupovských hor. Více se dotýkají zástavby obcí a to zejména chatových oblastí poblíž železničního mostu ve Stráži nad Ohří a pod obcí Boč. Další problematické místo představuje registrovaný sesuv a kamenolom nacházející se jižně od železniční stanice Stráž nad Ohří. Nemalý problém, představuje průchod oblastí obce Korunní, kde je jímána a stáčena minerální voda Korunní kyselka. Všechny zpracované varianty procházejí ochranným pásmem 2. stupně přírodních minerálních vod Korunní, varianta levobřežní č. 2, pravobřežní č. 1, pravobřežní č. 2 a kombinovaná prochází ochranným pásmem 1. stupně.

Silnice je určena pro převedení veškeré tranzitní, dálkové ale i regionální dopravy a je Studii navržena v kategorii S 11,5/80(70). Směrové a výškové poměry nezajistí rozhledovou délku na předjíždění, a proto je od km 2,0 navržené rozšíření komunikace o přídatný jízdní pruh š=3,5 m. Zpevněná krajnice podél přídatného pruhu bude zúžena na 0,5 m z důvodů menšího záboru a nepřístupnosti cyklistů na komunikaci. Přídatný pruh bude řešen pokud možno tak, aby ve stoupání byly dva pruhy.

Pomocí mostních objektů jsou překonávány překážky jako silnice, železnice a vodní toky. Návrh mostu byl kromě dalších kritérií stanoven tak, aby byla zajištěna průchodnost trasy pro zvěř a na rozumnou míru byly minimalizovány násypy.

Stavba bude zahrnovat také přeložky inženýrských sítí v území a napojení stávajícího místního dopravního systému.

Součástí stavby bude též systém odvodnění komunikace včetně navazujících technických opatření (dešťové usazovací nádrže, vsakovací a vyrovnávací nádrže, odpadní kanály, úpravy koryt toků apod.).

Provozování navrhované stavby nevyžaduje trvalé nasazení pracovních sil. Komunikace a její související objekty budou provozovatelem / správcem udržovány periodicky společně s jinými úseky komunikací podle harmonogramu činností vytvořeného pro různé druhy konstrukcí a různá roční období v jednosměnném pracovním cyklu. Mimořádné a havarijní situace budou řešeny na základě havarijních plánů specializovanými složkami správce komunikace, nebo odbornou firmou pracující v požadovaném oboru, a to bez ohledu na směnnost pracovního cyklu.

Stávající silnice I/13 zůstane ve funkci a bude zajišťovat místní provoz.

Uvedení daného úseku do provozu se předpokládá nejdříve v roce 2020.

Intenzity dopravy:

Rok	Intenzita (vozidla/den)			
	N 1	Ostatní těžká	Osobní	Celkem
2005 (stávající)	567	1390	4377	6372
2020	690	1700	5550	7490

Úroveň navrženého technického řešení:

Úroveň zpracování Studie odpovídá stávajícímu standardu pro daný stupeň projektové přípravy. Zpracovatel Studie garantuje vypracování návrhu koncepce a technického řešení stavby v souladu s platnými technickými předpisy a normami.

Stručný popis technického řešení navrhovaných variant

- Návrhová rychlost je 80 km/hod
- Silnice je navržena v kategorii S 11,5/80 (70)
- Minimální doporučený poloměr směrového oblouku R_{\min} je 250 m (kombinovaná trasa)
- Maximální podélný sklon 6,00 % (levobřežní č.2)

Popis navržených variant

Levobřežní č. 1 (L1)

Úsek ZÚ – km 4,0

Začátek směrově a výškově navazuje na obchvat Ostrova. Nová trasa silnice I/13 je vedena vlevo od stávající silnice I/13 až za obec Damice. V km 2,075 dochází ke změně kategorie. Základní kategorie S11,5/80 je rozšířena o přídatný pruh.

V tomto úseku jsou dvě mimoúrovňové křižovatky. V cca km 1,3 dojde ke křížení se silnicí III/2236 ve směru Květnová - Maroltov. Druhé křížení je navrženo v cca km 3,7 se silnicí III/2238 Damice – Krásný les.

Úsek km 4,0 – KÚ

Varianta L1 je výlučně vedena po levém strmějším břehu řeky Ohře. Nejmenším směrovým obloukem je poloměr 400 m. Přibližně v km 4,9 kříží dnešní silnici I/13, která bude přeložena. Přeložka v kategorii S 7,5 podchází v km 5,03 navrženou silnici I/13. Z této přeložené komunikace bude odbočovat příjezdová cesta k chatové oblasti mezi železniční tratí a řekou Ohře. V km 5,500 překračuje trasa Hornohradský potok a stávající silnici I/13 mostem o délce 220 m. Dostává se do svahu Krušných hor a vede přibližně 200 - 400 m nad obcí Stráž nad Ohří. V km 7,0 přechází trasa mostem dl. 210 m s výškou 25 m nad údolím Pekelského potoka. Těsně za mostem se dostává do tunelu délky 285 m jež podchází skalní masív s max. nadloží 50 m. V km 7,73 bude přeložena polní cesta. Konfigurace terénu na Krušnohorské straně si vyžádala v km 8,40 návrh dalšího tunelu o délce 125 m. V dalším úseku do obce Boč, vzhledem k příčně šikmému terénu, je navrženo 5 mostů v celkové délce 826 m a opěrné a zárubní zdi v délce 1535 m. Dále trasa stoupá největším podélným spádem 5% podél Bočského potoka, který v km 11,28 překlenuje mostem dlouhým 210 m. Dlouhým směrovým obloukem se trasa stáčí a napojuje na stávající silnici I/13 na přímém úseku od Klášterce n. Ohří. Na trase je jedna mimoúrovňová křižovatka. Situována je za obcí Boč, která propojuje navrženou komunikaci se stávající sil. I/13.

Mostní objekty, tunely a opěrné zdi

Mosty jsou navrženy tak, aby rozpětí mostů odpovídalo jejich výšce nad terénem překonávané překážky. U mostů přes Ohři je stanoveno rozpětí hlavního pole přes řeku 80 m, což ve většině případů znamená, že podpěry jsou sice v řece, ale mimo její hlavní proudnici. Umístění podpěr zcela mimo řeku by zvláště při šikmém křížení znamenalo značné zvětšení rozpětí, tedy větší stavební náklady a vyšší průřez mostu. Vyšší průřez mostu působí v krajině nepříznivě, zvláště při malých výškách nad terénem.

Opěrné i zárubní zdi budou do max. výšky 8 m. Svahy nad zdmi jsou navrženy 1:1. Upřesnění sklonů svahů bude provedeno v dalších projektových stupních na základě podrobnějšího inženýrsko-geologického průzkumu.

Nejdélším mostem v této variantě je most v km 8,635 o 7 polích délky 228 m. Maximální rozpětí mostu je 50 m. Součástí varianty jsou i dva tunely. Tunely navrhované na trase je s ohledem na jejich délku nutné vybavit služebními chodníky a osvětlením. Doprava v tunelu bude řízena proměnnými dopravními značkami, v tunelu budou bezpečnostní SOS kabiny, telefonní vybavení, náhradní osvětlení. Doporučné je vybavit tunely televizním dohledem a automatickými hlásiči požáru.

Levobřežní č. 2 (L2)

Tato varianta propojuje variantu levobřežní č.1 a variantu kombinovanou. Do km 7,4 je vedena shodně s levobřežní variantou č.1. Za tunelem v km 7,4 se složeným obloukem ($R_1 = 800$ m, $R_2 = 500$ m) stáčí do údolí Ohře. V km 7,9 podchází polní cestu. V podélném spádu 6% se dostává na most dlouhý 740 m, který dvakrát kříží řeku Ohři a silnici I/13. Na variantu kombinovanou se směrově napojuje v km 8,6 a výškově až v km 10,0.

V km 7,9 – 8,1 bude přeložka polní cesty, která v km 7,9 mimoúrovňově kříží novou silnici I/13. Za obcí Boč bude sjezd na stávající silnici I/13.

Pravobřežní č. 1 (P1)

Začátek pravobřežní varianty je situován v km 4,0 u obce Damice. Trasa této varianty je v převážné délce vedena v oblasti pravého břehu řeky Ohře po úbočí Doupovských hor s tím, že se v max. možné míře vyhýbá oblasti pramenů Korunní kyselky. Nejmenším poloměrem je oblouk 375 m. Největší podélný spád je 5%.

V km 5,2 most o délce 390 m překonává železniční trať a řeku Ohři. Most je asi 30 m nad úrovní Ohře. Za mostem je komunikace vedena místem, které je registrováno jako oblast s možnými sesuvy. Rozsah sesuvů je 153 ha. Trasa se okrajově dotýká rozptýlené zástavby obce Stráž n. Ohří. V oblasti kamenolomu v km 7,4 prochází tunelem délky 200 m. Aby se trasa vyhnula ochrannému pásmu 1. stupně přírodních minerálních vod Korunní, dvakrát kříží řeku Ohři. Mostem dlouhým 306 m přechází trasa chomutovské zhlaví žel. stanice Stráž n. Ohří a řeku Ohři na levý břeh. Na pravý břeh Ohře se vrací mostním objektem o délce 261 m. Přes Ohři a železniční trať v prostoru západně od zástavby v obci Korunní vede v zářezu cca 10 m, pravděpodobně ve skalní hornině. Severně míjí obec Korunní a Kamenec a mostním objektem cca 60 m nad údolím přechází železniční trať, řeku Ohři a chatovou oblast. Trasa končí v km 12,957 severně od Smilova na stávající silnici I/13.

Na trase jsou dvě mimoúrovňové křižovatky. V km 7,65 je napojení silnice III/1987 Korunní – Kamenec. Před obcí Smilov bude mimoúrovňová křižovatka s místní komunikací, na kterou bude napojena stávající I/13 a sil.III/2235 na Srní. Stávající silnice mezi Damicemi a Stráží nad Ohří bude přeložena a mostním objektem v km 4,0 mimoúrovňově vykříží novou trasu silnice I/13.

Pravobřežní č. 2 (P2)

Tato varianta je převzata ze studie z roku 1992. Směrově a výškově byla upravená na začátku a konci trasy tak, aby její rozsah byl shodný s ostatními variantami. Z důvodu podrobnějšího zaměření je i trasa zpracována podrobněji. Komunikace se rozšířila o přídatný jízdní pruh $s = 3,5$ m. Byly upraveny délky přemostění a doplněny zdi tak, aby všechny varianty byly porovnatelně na stejné technické úrovni.

Trasa se napojuje v km 4,0 na levobřežní variantu č.1. V km 5,140 překonává železniční trať a řeku Ohři mostem dlouhým 485 m. Dále trasa vede po pravém břehu řeky Ohře. V km cca 5,2 – 6,1 prochází oblastí registrovaných sesuvů. V km cca 7,38 – 8,2 zasahuje do území vo-

jenského újezdu. Mostem dlouhým 610 m překonává oblast stáčírny stolních minerálních vod Korunní a dále je trasa vedena jižně od obce Korunní a Kamenec. V km 10,625 podchází stávající silnici III/1987 spojující Stráž nad Ohří a Okounov. Levým obloukem o poloměru $R = 300$ m se stáčí k Ohří a mostem délky 450 m překonává železniční trať a údolí Ohře s chatovou oblastí na levém břehu. Trasa končí na stávající silnici I/13 v km 13,144. Stávající silnice I/13 mezi Damicemi a Stráží nad Ohří je v km 4,0 – 4,280 přeložena tak, aby se mimoúrovňově křížila s novou sil. I/13. Polní cesta v km 5,6, která by byla přerušena tělesem trasy, je přeložena do km 5,40.

Jsou zde navržena dvě mimoúrovňová křížení. První mimoúrovňové křížení je před závodem Korunní v km 8,05. Napojuje stávající silnici III/1987. V km 12,345 je navrženo druhé mimoúrovňové připojení stávající místní komunikace od Smilova na Boč zároveň napojující stávající silnici I/13.

Varianta kombinovaná (K)

Trasa vychází z km 4,0 varianty levobřežní č.1. Je vedena po levém i pravém břehu řeky Ohře. V km 5,030, obdobně jako u levobřežní varianty, kříží mostním objektem přeloženou stávající silnici I/13. V km 5,5 přechází nad údolím Hornohradského potoka a stávající silnicí I/13 mostem dlouhým 220 m. Po zářezu vysokém cca 10 m navazuje další most dlouhý 330 m. Tímto mostem trasa ve stoupání 5% přechází z levého břehu na pravý břeh Ohře. Kříží tak silnici I/13, řeku Ohří a železniční trať. V úseku km 7,4 – 7,8 směrovými oblouky o poloměru 300 a 250 m oproti variantě pravobřežní č.1 více kopíruje terén a před kamenolomem v km 7,5 je tedy řešena tak, aby byl vyloučen tunel. Trasa vede přes zařízení lomu (drtiče), který by bylo nutné přemístit. V km 7,98 trasa klesáním podchází silnici III/1987 a dál vede podél slepého ramene řeky Ohře.

Trasa je v km 8,15 – 8,55 vedena po hranici ochranného pásma 1. stupně přírodních minerálních vod Korunní. V oblasti slepého ramene jsou navrženy opěrné zdi a most. Voda z vozovky bude odváděna do kanalizace a dále do řeky Ohře. Trasa bude v těchto místech lemovaná vysokým betonovým svodidlem tak, aby se eliminovala možná ekologická havárie se znečištěním spodních vod a pramenů. Most v km 8,93 poloměrem 250 m kříží železniční trať. V km 9,05 – 9,25 vede trasa místem, kde dříve byla železniční trať. Trať v tomto úseku byla přeložena z důvodu zvětšení poloměru směrového oblouku. V km 9,32 mostem dlouhým 360 m překračuje řeku Ohří. Dále vede podél silnice I/13 a severně od obce Boč se napojuje v cca km 11,6 na variantu levobřežní č.1, kterou sleduje až do konce úseku v km 13,196. V této variantě jsou navrženy minimální směrové poloměry 250 m vyhovující rychlosti 70 km/h. Tato návrhová rychlost splňuje ČSN 736101 pro pahorkovité území.

Varianta má dvě mimoúrovňové křižovatky. První je v km 7,5 – 7,9, kde se napojuje na silnici III/1987, druhá je za obcí Boč a propojuje navrženou komunikaci se stávající silnicí I/13.

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.

3. *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 návrhu 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 uvedeny v podmínkách souhlasného stanoviska v kap. III. 6.

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

Varianta L1

Flóra:

Zásahy do biotopů s výskyty dvou zvláště chráněných druhů rostlin na více jak čtyřech místech a devíti ohrožených druhů rostlin na četných místech po celém úseku. Na úseku L1 společném pro všechny varianty zásah pouze do jediného biotopu s jedním zvláště chráněným druhem. Významné vlivy na flóru byly zjištěny pouze v úseku mezi Damicemi a Bočí, zvláště pak v ochranném pásmu PP Čedičová žíla Boč.

Fauna:

Významné zásahy do biotopů a populací užovky stromové, zmije obecné, mloka skvrnitého, ještěrky obecné, užovky hladké, krutihlava obecného a potenciálně též plcha zahradního. Významné ovlivnění unikátních populací netopýra velkého v bočském kostele („naturový“ druh), četných výskytů pěnice vlašské a t'uhýka obecného („naturové“ druhy), místy též žluny šedé, lejska malého a chřástala polního („naturové“ druhy) a nakonec také užovky stromové mezi Stráží a Bočí (jádrové území).

Ovzduší:

U průměrných ročních koncentrací NO₂ dojde k nejvyššímu navýšení koncentrací v severní části zástavby Stráže nad Ohří, až o 0,8 µg.m⁻³. Nejvýznamnější pokles lze očekávat v průtahu Stráže nad Ohří, v trase nynější silnice I/13, až o 1,3 µg.m⁻³, ke snížení o více než 0,5 µg.m⁻³ bude docházet také v obci Boč.

U maximálních hodinových koncentrací NO₂ budou ve stavu po zprovoznění přeložky v levobřežní variantě 1 vycházet nejvyšší hodinové koncentrace v severní části zástavby Stráže nad Ohří, kde se koncentrace budou blížit 17 µg.m⁻³.

U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ nastane vlivem zprovoznění nové trasy I/13 k nejvyššímu navýšení koncentrací v severní části zástavby Stráže nad Ohří, přes 5 µg.m⁻³. Pokles v obcích Stráž nad Ohří a Boč bude dosahovat 6,5 µg.m⁻³, respektive 4,5 µg.m⁻³. Poklesy nad 0,5 µg.m⁻³ je také možné očekávat v zástavbě obcí Korunní a Kamenec.

U benzenu dochází k navýšení pouze v nejbližší zástavbě severní části obce Stráž nad Ohří, a to o $17 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Poklesy byly vypočteny v průtahu obcí Stráž nad Ohří a Boč, a to až o 30, respektive $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

U benzo[a]pyrenu bude docházet k navýšení koncentrací v nejbližší zástavbě severní části obce Stráž nad Ohří, a to až o $0,27 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a v severní zástavbě obce Boč, a to o $0,14 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Poklesy lze očekávat v obcích Korunní a Kamenice, a to o $0,35 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, respektive $0,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší lze tuto variantu hodnotit jako mírně nejvhodnější.

Hluk:

Pro dodržení hygienických limitů vyvolá varianta L1 požadavek na protihlukovou bariéru v lokalitách obcí Květnová, Damice a Smilov.

Z akustického hlediska je tato varianta výhodnější než varianty K a L2, ale méně výhodná než varianty P2 a P1. Oproti nulové variantě je tato varianta podstatně výhodnější především v centru obcí Stráž nad Ohří, Korunní a Boč. Všechny varianty jsou při současném vybudování kompenzačních opatření akceptovatelné a neměly by být v daném území klíčovými kritériem výběru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Varianta L1 ovlivňuje povrchové vody (společně s Var P2) oproti ostatním variantám relativně více, neboť odtoky z komunikace není možné zaústit přímo do Ohře, příp. bude třeba budovat dlouhé umělé trativody.

Podzemní vody ovlivní varianta L1 s důsledky snížení vydatnosti a jakosti tří zdrojů hromadného zásobování pitné vody obce Stráž n. O. a rovněž studny pro individuální zásobování, zásobování pitnou vodou obce Stráž n. O by bylo variantou L1 významně zhoršeno. Z tohoto hlediska se jedná o nejméně vhodnou variantu (spolu s var. L2 a P2). Podzemní zdroj PMV Korunní nebude touto variantou dotčen.

Vlivy na půdu:

Pozemky v trase navržené komunikace náleží většinou své plochy do zemědělského půdního fondu. Z agronomického hlediska nastalou újmu kvantitativně hodnotíme podle výměry záboru a příslušných tříd ochrany. Velikost celkové výměry záboru zemědělské půdy je $287\,220 \text{ m}^2$. Velikost výměry záboru II. třídy ochrany je $90\,335 \text{ m}^2$.

Velikost záboru celkové výměry zemědělské půdy této varianty je nejmenší z posuzovaných variant jak z hlediska velikostí celkového záboru, tak z hlediska záboru podle kvality půdy (II. třída ochrany).

Vlivy na krajinu:

Závažné zásahy do přírodních lesních biotopů s vysokou ekologickou stabilitou (dále ES), zvláště pak v RBC Pekelská skála-Dubový vrch. Přítomnost četných prioritních biotopů soustavy Natura 2000 s vysokou kvalitou, především mezi Stráží a Smilovem. Negativní vlivy estakád na průhledy do údolí Hornohradského potoka s historickou dominantou zámku Horní Hrad a také do Pekelského údolí s významnou přírodní dominantou vrchu Nebesa. Přímé ovlivnění pohledového vnímání historické dominanty bočského kostela.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky:

Mezi vlivy na hmotný majetek lze počítat přeložky stávajících inženýrských sítí. V případě varianty L1 dojde ke 30 přeložkám.

Vlivy na dopravu:

Varianta je nejkratší, dopravně vhodná. Za výhodu lze považovat absenci mostů přes řeku Ohří, nevýhodou jsou dva tunely (nejvíce z hodnocených tras). Nevýhodou je též možnost připojení stávající silniční sítě pouze na začátku a na konci trasy.

Varianta L1 je spolu s variantou P2 dopravně mírně výhodnější než ostatní posuzované varianty.

Z dopravního hlediska je návrh varianty L1 v posuzovaném úseku hodnocen jako jednoznačně pozitivní řešení, které s sebou přináší veškeré výhody moderní komunikace charakterizované zejména plynulostí a bezpečností dopravy.

Vlivy na horninové prostředí:

Značná část trasy je vedena v pyroklastikách náchylných ke vzniku svahových deformací při nepříznivých morfologických poměrech. Ražba dvou tunelů bude probíhat s odlišnými geotechnickými vlastnostmi (pyroklastika, podřízeně čediče, granuly).

Trasa je vedena Varianta L1 je spolu s var. P2 z geotechnického hlediska nejnáročnější.

Varianta L2

Flora:

Zásah do biotopu s výskytem 1 zvláště chráněného druhu rostlin na 1 místě a 2 ohrožených druhů rostlin na 2 místech. Významné zásahy na společné trase s L1 mezi Damicemi a Bočí, zvláště pak v ochranném pásmu PP Čedičová žíla Boč.

Fauna:

Významné zásahy do biotopů a populací užovky stromové, ještěrky obecné, užovky hladké, krutihlava obecného a potenciálně též plcha zahradního. Významné ovlivnění unikátních populací netopýra velkého v bočském kostele („naturový“ druh), četných výskytů pěnice vlašské a ťuhýka obecného („naturové“ druhy), místy též žluny šedé a chřástala polního („naturové“ druhy) a nakonec také užovky stromové mezi Stráží a Bočí (jádrové území) – v souvislosti se společnými úseky trasy L1.

Ovzduší:

U průměrných ročních koncentrací NO₂ se vlivem většího přiblížení trasy přeložky ke stávající komunikaci zmenšují pásma vyšších nárůstů a poklesů koncentrací. Dochází k většímu nárůstu koncentrací v severní části zástavby Stráže nad Ohří, navýšení zde bude dosahovat až 0,9 µg.m⁻³. Poklesy koncentrací zůstanou obdobné jako u varianty L1.

U maximálních hodinových koncentrací NO₂ budou vycházet nejvyšší hodinové koncentrace v severní části zástavby Stráže nad Ohří, kde nejvyšší hodnota bude přesahovat 21 µg.m⁻³. U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ nastane nejvyšší navýšení koncentrací v severní části zástavby Stráže nad Ohří, přes 5,5 µg.m⁻³. Pokles v obcích Stráž nad Ohří a Boč bude dosahovat obdobných výsledků jako v případě L1. V dalších obcích nejsou významnější poklesy očekávány.

U benzenu dochází k navýšení pouze v nejbližší zástavbě severní části obce Stráž nad Ohří, a to o 18 µg.m⁻³. Nejvyšší pokles v obcích Stráž nad Ohří a Boč bude roven 30, respektive 25 µg.m⁻³.

U benzo[a]pyrenu bude docházet k navýšení koncentrací opět v nejbližší zástavbě severní části obce Stráž nad Ohří, a to až o $0,28 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Pokles koncentrací v této variantě v úseku od Damic k napojení nové trasy přeložky na současnou silnici I/13 v žádné z obcí nenastává.

Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší lze tuto variantu hodnotiti po L1 jako druhou nejhodnější. Hluk:

Pro dodržení hygienických limitů vyvolá varianta L2 požadavek na protihlukovou bariéru v lokalitách obcí Květnová, Damice a Smilov. Východně od Stráže nad Ohří (levý břeh, staničení km 7,8, vrch Nad statkem) probíhá trasa kolem osamělého stavení. Toto stavení nedokáže ani protihluková bariéra odstínit před nadlimitní hlukovou expozicí, a proto je navrženo chránit pouze vnitřní prostor stavby.

Z akustického hlediska je tato varianta nejméně výhodná ze všech posuzovaných variant. Oproti nulové variantě je tato varianta podstatně výhodnější především v centru obcí Stráž nad Ohří a Boč.

Všechny varianty jsou při současném vybudování kompenzačních opatření akceptovatelné a neměly by být v daném území klíčovými kritériem výběru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Varianta L2 umožňuje odklonem trasy blíž k Ohří poněkud lepší odvodnění zpevněného povrchu silnice oproti var. L1 a P2, rozdíl je však nevýznamný, v okrajových částech trasy se shoduje při zatížení Borského, Plavenského, Hornohradského, Pekelského a Bočského potoka s var. L1.

Podzemní vody ovlivní varianta L2 rovněž velmi podobně jako var. L1 s důsledky snížení vydatnosti a jakosti tří zdrojů hromadného zásobování pitné vody obce Stráž n. O.; oproti L1 nebude ovlivněn podzemní zdroj S8 pro individuální zásobení. Jedná se o variantu jen o málo lepší než var. L1 a P2.

Podzemní zdroj PMV Korunní bude trasou var. L2 dotčen ve stávajícím OP I. st. v délce cca 700 m; nově navržené OP I. st. PMV Korunní nebude variantou L2 dotčeno.

Vlivy na půdu:

Pozemky v trase navržené komunikace náleží většinou své plochy do zemědělského půdního fondu. Z agronomického hlediska nastalou újmu kvantitativně hodnotíme podle výměry záboru a příslušných tříd ochrany. Velikost celkové výměry záboru zemědělské půdy je $327\,115 \text{ m}^2$. Velikost výměry záboru II. třídy ochrany je $109\,815 \text{ m}^2$.

Velikost záboru celkové výměry zemědělské půdy této varianty je největší z posuzovaných variant. Z hlediska záboru podle kvality půdy (II. třída ochrany) je vliv varianty průměrný, tj. větší zábor má varianta P1 a P2 a menší zábor varianta L1 a K.

Vlivy na krajinu:

Okrajové zásahy do přírodních biotopů s vysokou ES v RBC Pekelská skála-Dubový vrch. V souvislosti se společnými úseky trasy L1 také přítomnost četných prioritních biotopů soustavy Natura 2000 s vysokou kvalitou (především v okolí PP Čedičová žíla Boč), negativní vlivy estakád na průhledy do údolí Hornohradského potoka s historickou dominantou zámku Horní Hrad a také do Pekelského údolí s významnou přírodní dominantou vrchu Nebesa a rovněž přímé ovlivnění pohledového vnímání historické dominanty bočského kostela.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky:

Mezi vlivy na hmotný majetek lze počítat přeložky stávajících inženýrských sítí. V případě varianty L2 dojde ke 25 přeložkám.

Vlivy na dopravu:

Nevýhodou varianty L2 je mostní objekt délky 740 m ve spádu 6%, který může při namrzání způsobit dopravní problémy.

Varianta L2 je dopravně nejméně výhodnou variantou.

Z dopravního hlediska je návrh varianty L2 v posuzovaném úseku hodnocen jako jednoznačně pozitivní řešení, které s sebou přináší veškeré výhody moderní komunikace charakterizované zejména plynulostí a bezpečností dopravy.

Vlivy na horninové prostředí:

V prostředí pyroklastik, které vyžadují zvýšené nároky na zabezpečení stavby je trasa vedena zhruba ve dvou třetinách délky. Ražba jednoho tunelu bude probíhat v horninách s odlišnými geotechnickými vlastnostmi.

Spolu s var. K se jedná o variantu méně náročnou.

Varianta P1

Flora:

Zásahy do biotopů s výskyty 2 zvláště chráněných druhů rostlin na 2 místech a 7 ohrožených druhů rostlin na 10 místech. Závažnější zásahy jsou pouze jižně od Stráže (rokle v sadech – orchideje) a potenciálně též pod estakádou u Rafandy (louka s hvozdíkem pyšným).

Fauna:

Málo významný zásah do jediného hnízdiště strnada lučního východně od Kamence, potenciálně plcha zahradního, do četných výskytů pěníce vlašské a ťuhýka obecného („naturové“ druhy), místy též žluny šedé a chřástala polního („naturové“ druhy).

Ovzduší:

U průměrných ročních koncentrací NO₂ dojde v porovnání s levobřežní variantou k výměně pásem navýšení a poklesů koncentrací. Nejvyšší nárůsty byly vypočteny v jižní části zástavby Stráže nad Ohří. Příspěvky zde budou dosahovat až 0,8 µg.m⁻³. K mírnému navýšení dojde také v obci Kamenice, do 0,3 µg.m⁻³. Poklesy koncentrací lze očekávat v západní části a v centru obce Stráž nad Ohří, a to až o 1,2 µg.m⁻³. V obci Boč budou poklesy dosahovat až o 1 µg.m⁻³.

U maximálních hodinových koncentrací NO₂ budou nejvyšší koncentrace dosahovat 17 µg.m⁻³, a to v jižní části zástavby Stráže nad Ohří.

U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ nastane výměna pásem navýšení a poklesů koncentrací oproti levobřežním variantám. U pravostranné varianty 1 byl nejvyšší nárůst vypočten v jižní části zástavby Stráže nad Ohří. Příspěvky zde budou dosahovat až 5,5 µg.m⁻³. Zástavba obce Kamenice bude zasažena nárůstem až 5 µg.m⁻³, obec Korunní až 1,5 µg.m⁻³ a zástavba v jižní části obce Boč až 3 µg.m⁻³. Nejvyšší poklesy byly naopak vypočteny v centrech obcí Stráž nad Ohří a Boč, a to v hodnotě 6 µg.m⁻³, respektive 5 µg.m⁻³.

U benzenu lze očekávat nejvyšší nárůst v jižní části zástavby obce Stráž nad Ohří, kde bude dosahovat až 24 µg.m⁻³. Nárůst v obcích Korunní a v jižní části obce Boč lze očekávat na

úrovni $4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v Kamenice až $7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Pokles byl vypočten v centru obcí Stráž nad Ohří a Boč a to o 29, respektive $26 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

U benzo[a]pyrenu bude docházet k nárůstu koncentrací, a to v jižní části zástavby obce Stráž nad Ohří, kde lze očekávat nárůst až $0,35 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Dále byl nárůst vypočten v obcích Kamenice a v jižní části obce Boč, a to $0,14 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, respektive $0,12 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a konečně v obci Korunní, kde nárůst v zástavbě bude dosahovat nejvýše $0,07 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta P1 je srovnatelná s variantami P2 a K a je mírně méně vhodná než varianty L1 a L2.

Hluk:

Pro dodržení hygienických limitů vyvolá varianta P1 požadavek na protihlukovou bariéru v lokalitách obcí Květnová, Damice, Stráž nad Ohří-pravý břeh a Smilov.

Z akustického hlediska je tato varianta druhá nejvýhodnější po variantě P2. Oproti nulové variantě je tato varianta podstatně výhodnější především v centru obcí Stráž nad Ohří a Boč. Všechny varianty jsou při současném vybudování kompenzačních opatření akceptovatelné a neměly by být v daném území klíčovým kritériem výběru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Varianta P1 umožňuje z řešených variant nejvhodnější odvodňování dešťových vod odtékajících z povrchu vozovky do Ohře (při odvodnění do km 4,0, tedy zatížením Borského a Plavenského potoka, jsou všechny varianty shodné).

Variantou P1 budou ovlivněny pouze zdroje vody využívané pro individuální potřebu. Vliv na podzemní vody bude mít varianta též v km cca 5,6, kde lze očekávat osušení severní části zamokřené louky - biotop acidofilních trávníků mělkých půd.

Podzemní zdroj PMV Korunní bude trasou var. P1 dotčen ve stávajícím OP I. st. v délce cca 1200 m; do nově navrženého OP I. st. však trasa var. P1 zasahovat nebude. Ve vztahu k PMV Korunní je var. P1 z pravobřežních variant vč. var. K hodnocena nejlépe.

Celkově je var. P1 hodnocena s nejmenším vlivem na podzemní a povrchové vody.

Vlivy na půdu:

Pozemky v trase navržené komunikace náleží většinou své plochy do zemědělského půdního fondu. Z agronomického hlediska nastalou újmu kvantitativně hodnotíme podle výměry záboru a příslušných tříd ochrany. Velikost celkové výměry záboru zemědělské půdy je $291\,485 \text{ m}^2$. Velikost výměry záboru II. třídy ochrany je $112\,245 \text{ m}^2$.

Velikost záboru celkové výměry zemědělské půdy této varianty je nejmenší po variantě L1. Z hlediska záboru podle kvality půdy (II. třída ochrany) je vliv varianty druhý největší po variantě P2.

Vlivy na krajinu:

Místy nevýznamné zásahy do přírodních biotopů olšových luhů podél vlásečnicových přítoků Ohře s vysokou ES (migrační trasy „naturové“ žluny šedé). Pouze u Korunní na čedičovém výchozu a Boče na strmém svahu kaňonu Ohře závažnější zásahy do biotopů soustavy Natura 2000 včetně prioritního s vysokou kvalitou (suťový les a LBC v NRBK řeky Ohře). V celé trase nejmenší vlivy na skladebné části ÚSES i na krajinný ráz.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky:

Mezi vlivy na hmotný majetek lze počítat přeložky stávajících inženýrských sítí. V případě varianty P1 dojde ke 14 přeložkám.

Vlivy na dopravu:

Varianta je dopravně vhodná. Nevýhodou je velké množství mostních objektů.

Varianta P1 je dopravně srovnatelná s variantou K a je mírně méně vhodná oproti variantám P2 a L1 a mírně vhodnější než varianta L2.

Z dopravního hlediska je návrh varianty P1 v posuzovaném úseku hodnocen jako jednoznačně pozitivní řešení, které s sebou přináší veškeré výhody moderní komunikace charakterizované zejména plynulostí a bezpečností dopravy.

Vlivy na horninové prostředí:

Var. L1 v km 5,4 – 6,1 přechází rozsáhlé sesuvné území, komplikovaná ražba jednoho tunelu, prochází dobývacím prostorem, možné lokální problémy s nestabilitou svahů. Varianta je z geotechnického hlediska náročná. Ve vztahu k ostatním variantám je var. P1 hodnocena jako průměrná.

Varianta P2

Flora:

Zásahy do biotopů s výskyty 2 zvláště chráněných druhů rostlin na 2 místech a 3 ohrožených druhů rostlin na 9 místech. Závažnější zásahy jsou pouze jižně od Stráže (rokle v sadech – orchideje) a potenciálně též pod estakádou u Rafandy (louka s hvozdíkem pyšným).

Fauna:

Významné zásahy do biotopů a populací zmije obecné, mloka skvrnitého, krutihlava obecného a potenciálně též plcha zahradního, do četných výskytů pěníce vlašské a ťuhýka obecného („naturové“ druhy), místy též žluny šedé a chřástala polního („naturové“ druhy). Málo významný zásah do jediného hnízdiště strnada lučního východně od Kamence.

Ovzduší:

U průměrných ročních koncentrací NO₂ nastane zvětšení pásma vyšších imisních příspěvků, neboť tato varianta je oproti pravobřežní variantě 1 více vzdálená od stávající silnici I/13. U této varianty byly vypočteny nárůsty koncentrací v jižní části obce Stráž nad Ohří, a to až o 1 µg.m⁻³ a dále v obci Korunní, až o 0,8 µg.m⁻³. Pokles koncentrací nastane opět v centru obcí Stráž nad Ohří a Boč, a to až o 1,5 µg.m⁻³, respektive 1,1 µg.m⁻³.

U varianty P2 budou nejvyšší maximální hodinové koncentrace NO₂ u zástavby obce Korunní, kde lze očekávat až 14 µg.m⁻³.

Očekávat lze zvětšení pásma vyšších imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀, neboť tato varianta je více vzdálená od stávající silnici I/13. V této variantě bude docházet k nárůstu koncentrací v jižní části obce Stráž nad Ohří, o cca 4 µg.m⁻³, dále nastane navýšení koncentrací v obcích Korunní, až o 6 µg.m⁻³ a v obcích Kamenice a Boč, až o 5,5 µg.m⁻³. Nejvyšší poklesy byly naopak vypočteny v centrech obcí Stráž nad Ohří a Boč, a to v hodnotě 7 µg.m⁻³, respektive 5 µg.m⁻³.

U pravobřežní varianty 2 bude navýšení benzenu ve stejných obcích jako v předchozí variantě P1, nárůsty koncentrací budou v obci Stráž nad Ohří nižší, nejvýše 16 µg.m⁻³, zato u ostatních obcí lze očekávat vyšší příspěvky. Nárůst v obci Korunní bude až 12 µg.m⁻³, v jižní části obce Boč 6 µg.m⁻³ a v Kamenice až 8 µg.m⁻³.

U benzo[a]pyrenu lze předpokládat oproti předchozí variantě nárůst velikostí polí s vyššími imisními příspěvky. Navýšení je ve stejných obcích jako v předchozí variantě, nárůsty koncentrací budou v obci Stráž nad Ohří dosahovat nejvýše $0,16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nárůst v obci Korunní byl vypočten na úrovni $0,17 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v jižní části obce Boč a Kamenice lze očekávat příspěvek až $0,16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta P2 je srovnatelná s variantami P1 a K a je mírně méně vhodná než varianty L1 a L2.

Hluk:

Pro dodržení hygienických limitů vyvolá varianta P2 požadavek na protihlukovou bariéru v lokalitách obcí Květnová, Damice, Korunní a Smilov.

Z akustického hlediska je tato varianta nejvýhodnější ze všech variant. Oproti nulové variantě je tato varianta podstatně výhodnější především v centru obcí Stráž nad Ohří a Boč.

Všechny varianty jsou při současném vybudování kompenzačních opatření akceptovatelné a neměly by být v daném území klíčovými kritérii výběru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Varianta P2 ovlivňuje povrchové vody (společně s Var L1 a L2) oproti ostatním variantám relativně více, odtoky z komunikace není možné zaústit přímo do Ohře, příp. bude třeba budovat dlouhé umělé trativody.

Podzemní vody ovlivní varianta P2 s důsledky snížení vydatnosti a jakosti zdrojů hromadného zásobování pitné vody obce Stráž n. 0. a rovněž studny pro individuální zásobování, zásobování pitnou vodou pravého břehu obce Stráž n. 0 by bylo variantou P2 významně zhoršeno. Z tohoto hlediska se jedná o nejméně vhodnou variantu (spolu s var. L2 a L1). Vliv na podzemní vody bude mít varianta P2 též v km cca 5,6, kde lze očekávat osušení severní části zamokřené louky - biotop acidofilních trávníků mělkých půd.

Podzemní zdroj PMV Korunní bude touto variantou velmi významně dotčen – OP I. st. v délce cca 1400 m.

Celkové je var. P2 hodnocena jako nejméně vhodná s ohledem na vlivy na podzemní a povrchové vody.

Vlivy na půdu:

Pozemky v trase navržené komunikace náleží většinou své plochy do zemědělského půdního fondu. Z agronomického hlediska nastalou újmu kvantitativně hodnotíme podle výměry záboru a příslušných tříd ochrany. Velikost celkové výměry záboru zemědělské půdy je $310\,355 \text{ m}^2$. Velikost výměry záboru II. třídy ochrany je $115\,655 \text{ m}^2$.

Velikost záboru celkové výměry zemědělské půdy této varianty je středně velká, tj. větší než u variant L1 a P1, ale menší než K a L2. Z hlediska záboru podle kvality půdy (II. třída ochrany) je vliv varianty největší z posuzovaných variant.

Vlivy na krajinu:

Závažné zásahy do přírodních lesních biotopů s vysokou ekologickou stabilitou (dále ES), zvláště pak v RBC Doupovský hřbet. Přítomnost četných biotopů soustavy Natura 2000 včetně prioritních. Pouze u Boče na strmém svahu kaňonu Ohře závažnější zásah do biotopů soustavy Natura 2000 včetně prioritního s vysokou kvalitou (suťový les a LBC v NRBK řeky Ohře). V celé trase nejmenší vlivy na krajinný ráz.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky:

Mezi vlivy na hmotný majetek lze počítat přeložky stávajících inženýrských sítí. V případě varianty P2 dojde ke 13 přeložkám.

Vlivy na dopravu:

Varianta je dopravně vhodná. Po variantě kombinované se jedná o nejdelší trasu.

Varianta P2 je dopravně srovnatelná s variantou L1 a je mírně nejvhodnější z posuzovaných variant.

Z dopravního hlediska je návrh varianty P2 v posuzovaném úseku hodnocen jako jednoznačně pozitivní řešení, které s sebou přináší veškeré výhody moderní komunikace charakterizované zejména plynulostí a bezpečností dopravy.

Vlivy na horninové prostředí:

Var. P2 v km 5,4 – 6,1 prochází rozsáhlým sesuvným územím, dvě náročné mostní konstrukce, převážná část trasy je vedena v pyroklastikách náchylných na sesuvy, náročné založení mostu v podmínkách OP I. st. PMV Korunní. Spolu s var. L1 je z geotechnického hlediska nejnáročnější.

Varianta K

Flora:

Zásahy do biotopů s výskyty 2 zvláště chráněných druhů rostlin na více místech a 4 ohrožených druhů rostlin na více než 7 místech (částečná kumulace s trasou L1).

Fauna: Významné zásahy do biotopů a populací užovky stromové, ještěrky obecné a užovky hladké, četných výskytů pěnice vlašské a ťuhýka obecného („naturové“ druhy), místy též žluvy šedé a chřástala polního („naturové“ druhy). Rovněž významný je zásah do ojedinelého biotopu odstaveného ramene řeky Ohře s populacemi skokanů, batolce duhového, ledňáčka říčního a žluvy hajní pod stáčírnou Korunní.

Ovzduší:

U této varianty bude nárůstem koncentrací průměrných ročních koncentrací NO₂ nejvíce zasažena jihozápadní část zástavby Stráže nad Ohří, a to až 0,9 µg.m⁻³. Pokles byl vypočten v centru Stráže nad Ohří, a to až o 1 µg.m⁻³ a v obci Boč, až o 0,8 µg.m⁻³.

U kombinované varianty budou nejvyšší koncentrace maximálních hodinových koncentrací NO₂ u obytné zástavby v jižní části obce Stráž nad Ohří, kde budou dosahovat až 20 µg.m⁻³. V případě této varianty byl vypočten nárůst koncentrací průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ pouze v jižní části obce Stráž nad Ohří, a to až o 6 µg.m⁻³. K poklesu koncentrací bude docházet v obcích Stráž nad Ohří a Boč, a to o 6 µg.m⁻³, respektive 4,5 µg.m⁻³.

U benzenu dochází k nárůstu koncentrací v jižní části zástavby obce Stráž nad Ohří, kde lze očekávat hodnoty až 22 µg.m⁻³, pokles nastane jako u všech ostatních variant opět v centru obcí Stráž nad Ohří a Boč, a to až o 28 µg.m⁻³, respektive 19 µg.m⁻³.

U benzo[a]pyrenu bude docházet k nárůstu koncentrací v jižní části zástavby obce Stráž nad Ohří, kde lze očekávat hodnoty až 0,24 µg.m⁻³ a v obci Boč, kde byly vypočteny hodnoty do 0,16 µg.m⁻³.

Varianta K je srovnatelná s variantami P1 a P2 a je mírně méně vhodná než varianty L1 a L2.

Hluk:

Pro dodržení hygienických limitů vyvolá varianta K požadavek na protihlukovou bariéru v lokalitách obcí Květnová, Damice, Stráž nad Ohří – pravý břeh, Boč a Smilov.

Z akustického hlediska je tato varianta druhá nejméně výhodná. Méně výhodná je pouze varianta L2. Oproti nulové variantě je tato varianta podstatně výhodnější především v centru obcí Stráž nad Ohří a Boč.

Všechny varianty jsou při současném vybudování kompenzačních opatření akceptovatelné a neměly by být v daném území klíčovým kritériem výběru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Varianta K neumožňuje vhodnější odvodňování dešťových vod odtékajících z povrchu vozovky do Ohře, neboť se v nejnižším místě dostává na pravém břehu Ohře do OP I. st. PMV Korunní (tato nepříznivá situace se nezmění ani po navrhované změně OP I. st.

Variantou K budou ovlivněny pouze zdroje vody využívané pro individuální potřebu, studna S15 bude zrušena.

Podzemní zdroj PMV Korunní bude trasou var. K dotčen ve stávajícím OP I. st. v délce cca 1400 m. Trasa K prochází v těsné blízkosti podél nově navrženého OP I. st. a v délce cca 120 m toto ochranné pásmo kříží. Ve vztahu k PMV Korunní je var. K z pravobřežních variant hodnocena jako mírně méně výhodná až srovnatelná oproti variantě P1.

Celkově je var. K hodnocena jako méně vhodná než var. P1 ale vhodnější než var. P2.

Vlivy na půdu:

Pozemky v trase navržené komunikace náleží většinou své plochy do zemědělského půdního fondu. Z agronomického hlediska nastalou újmu kvantitativně hodnotíme podle výměry záboru a příslušných tříd ochrany. Velikost celkové výměry záboru zemědělské půdy je 319 155 m². Velikost výměry záboru II. třídy ochrany je 99 920 m².

Velikost záboru celkové výměry zemědělské půdy této varianty je druhá největší po variantě L2. Z hlediska záboru podle kvality půdy (II. třída ochrany) je vliv varianty druhý nejmenší po variantě L1.

Vlivy na krajinu

Okrajové zásahy do přírodních biotopů s vysokou ES v RBC Pekelská skála-Dubový vrch. Četné potenciální zásahy do skladebných částí NRBK řeky Ohře. Přítomnost biotopů soustavy Natura 2000 včetně prioritních (méně závažné zásahy). V souvislosti se společnými úseky trasy L1 také negativní vliv estakády na průhledy do údolí Hornohradského potoka s historickou dominantou zámku Horní Hrad a rovněž přímé ovlivnění pohledového vnímání historické dominanty bočského kostela. Velmi negativní ovlivnění krajinného rázu vysokým mostem západně od Stráže nad Ohří.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky:

Mezi vlivy na hmotný majetek lze počítat přeložky stávajících inženýrských sítí. V případě varianty K dojde ke 22 přeložkám.

Vlivy na dopravu:

Varianta kombinovaná je nejdelší z posuzovaných variant. Vzhledem k největšímu množství oblouků se jedná o variantu nejpomalejší. Výhodou je trasa vedená přibližně po vrstevnici, tedy bez výraznějších stoupání a klesání.

Varianta K je dopravně srovnatelná s variantou P1 a je mírně méně vhodná než varianta P2 a L1, ale mírně vhodnější než L2.

Z dopravního hlediska je návrh varianty K v posuzovaném úseku hodnocen jako jednoznačně pozitivní řešení, které s sebou přináší veškeré výhody moderní komunikace charakterizované zejména plynulostí a bezpečností dopravy.

Vlivy na horninové prostředí:

Var. P2 prochází mimo všechna známá sesuvná území, relativně velký objem trhacích prací, prochází dobývacím prostorem kamenolomu, z hlediska stability se neočekávají výrazné problémy – spolu s var. L2 je z geotechnického hlediska méně náročná.

K jednotlivým variantám byly formulovány dílčí závěry a provedeno podrobné hodnocení. Souhrnný přehled hodnocení všech posuzovaných variant poskytuje následující tabulka – hodnocení je vyjádřeno čísly pořadí variant (rozmezí 1 až 5: 1 – nejlepší, 5 – nejhorší, 0 – hodnocení není relevantní, X – nepřijatelná varianta):

Závěrečný přehled hodnocení variant

Hodnocená oblast vlivu	L1	L2	P1	P2	K
Zdravotní rizika	2	3	2	2	3
Ovzduší a klima	1	2	3	3	3
Hluk	3	5	2	1	4
Flóra	5	3	3	2	3
Fauna	x	x	3	x	5
Voda	5	4	2	x	3
Půda	1	5	2	3	4
Horninové prostředí a přírodní zdroje	4	3	4	4	3
Krajinný ráz	4	3	2	1	5
Hmotný majetek a kulturní památky	4	3	1	2	3
Doprava	1	3	2	1	2
Celkem	x 30	x 34	26	x 19	38
Průměr	x 3,0	x 3,4	2,36	x 2,1	3,45

Jako varianta s jednoznačně nejmenšími vlivy na životní prostředí byla označena varianta P1. V provedeném hodnocení vlivů na oblasti Natura (§ 45i zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění) byla jako varianta s nejmenšími vlivy označena také varianta P1.

Navíc byla k realizaci doporučena i varianta P1 – alternativa, která však v prostoru obce Boč vykazuje větší vlivy na životní prostředí (na obyvatelstvo a na kolonii netopýra velkého) než varianta P1.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Vyjádření veřejnosti

Občanské sdružení Zamenis o.s.

- shledává vybranou variantu P1 z hlediska ohrožení užovky stromové za realizovatelnou
- realizace variant L1, L2 a K by byly pro populaci užovky stromové přímo kritické až zhoubné
- navrhuje opatření, která minimalizují negativní vliv a kompenzují zásahy varianty P1 do biotopů tohoto kriticky ohroženého druhu

Vypořádání: Respektováno, stanoveny podmínky.

Sdružení na ochranu přírody Karlovarska

- žádá MŽP, aby z důvodů ochrany unikátní krajiny a přírodních fenoménů nedovolilo devastaci přírody výstavbou nové komunikace a podporovalo pouze ponechání stávající komunikace, případně se zasadilo o nalezení šetrnějšího řešení v podobě tunelové varianty

Vypořádání: Vysvětleno.

Vyjádření územních samosprávních celků:

Obec Krásný Les

- nemá žádné námítky ani připomínky

Karlovarský kraj

nemá připomínky, preferuje pravobřežní variantu P1

Vyjádření dotčených správních úřadů:

Městský úřad Ostrov, odbor životního prostředí

- považuje levobřežní varianty za zcela nevhodné, z hlediska ochrany přírody a krajiny lze za nejméně špatnou považovat variantu P1.
- předloženou dokumentaci považuje z hlediska ochrany přírody a krajiny za úplnou a dostačující

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

- z hlediska ochrany přírody a krajiny pouze trasa P1 po provedení všech navržených opatření k minimalizaci vlivů nevykazuje významné negativní účinky na soustavu Natury 2000
- z hlediska vodního hospodářství je možné souhlasit se závěrem dokumentace a preferovat variantu P1

Krajská hygienická stanice

- se záměrem lze souhlasit za daných podmínek:
- pro vybranou variantu bude v dalším stupni projektové dokumentace provedeno zpřesnění akustických výpočtů na základě měření a zohlednění konfigurace terénu

- u chráněných objektů, kde realizací přeložky silnice dojde k navýšení ekvivalentní hladiny hluku bude provedeno měření hluku – nulový stav před započítáním vlastní stavby a následně pak po realizaci
- v době výstavby budou realizována navržená opatření pro snížení hluku a prašnosti

Vypořádání: Respektováno, stanoveny podmínky.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Plzeň

- bez připomínek
- oddělení ochrany lesa upřednostňuje variantu kombinovanou, při které dojde k nejmenšímu dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa

Vypořádání: Vysvětleno.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem

- nemá připomínky a souhlasí s realizací navržené varianty P1

Ministerstvo zdravotnictví

- z hlediska ochrany ZPMV ve zřídelní struktuře Korunní souhlasí s realizací navrhované trasy pravobřežní P1, případně i s trasou kombinovanou
- trasu pravobřežní P2 z hlediska ochrany ZPMV považuje za nepřijatelnou

Ministerstvo zemědělství

- doporučuje preferovat variantu kombinovanou, jejíž realizace by představovala nejmenší nárok na zábor PUPFL
- varianty pravobřežní považuje za nepřijatelné

Vypořádání: Vysvětleno.

Újezdni úřad vojenského újezdu Hradiště

- sděluje, že nelze vyloučit vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblast

Vojenské lesy a statky ČR, s.p.

- k dokumentaci nemá připomínek, přijatelné jsou pouze pravostranné varianty

Vojenský lesní úřad

- nedoporučuje pravobřežní varianty

Vypořádání: Vysvětleno.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR – č.1

- upozorňuje na problémy při zajišťování potřebných podkladů, které jsou součástí dokumentace

Vypořádání: Vysvětleno.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR – č.2

- z předložených variant není k dalšímu rozpracování z pohledu ochrany přírody a krajiny vyloučena pouze varianta P1
- z hlediska ochrany stanovišť se jako optimální řešení jeví varianta 0, případně návrh varianty, která by nejcennější částí území procházela podzemním tunelem

Vypořádání: Vysvětleno.

MŽP – odbor ochrany ovzduší

- nemá připomínky

MŽP – odbor ochrany vod

- nemá k předloženému záměru zásadní výhrady

MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody

- za předpokladu preferování varianty P1 s navrženými optimalizacemi trasy neuplatňuje žádné další zásadní připomínky

Vypořádání: Stanovena podmínka.

6. Vypořádání vyjádření k posudku:

Karlovarský kraj

- souhlasí, doporučuje pravobřežní variantu P1

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

- souhlasí s doporučením varianty P1

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Plzeň

- nemá žádné připomínky, upozorňuje na nutnost dodržení lesního zákona

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem

- nemá žádné připomínky

Ministerstvo zdravotnictví

- Upozorňuje, že Ochranná pásma zdrojů přírodních minerálních vod (dále OP ZPMV) v Korunní jsou vyhlášena Výnosem MZ ČR č.j.: ČIL-480.4-10.12.1964 a jsou platná. Informace o nových navržených OP ZPMV uvedené v kapitole 1.3.2. „Přírodní minerální

vody“, příloha „A“ o zahájení správního řízení je mylná. V současné době nebylo MZ zahájeno správní řízení o novelizaci OP ZPMV.

Kromě výše uvedeného s posudkem souhlasí.

Vypořádání: Do stanoviska se doplňuje podmínka:

V dalších stupních přípravy záměru postupovat v souladu s aktuálně platnými ochrannými pásmy a jejich ochrannými podmínkami a ne s chybně uváděnými „nově navrženými OP ZVM“.

Ministerstvo zemědělství

– bere závěry posudku se souhlasem na vědomí

MŽP – odbor ochrany ovzduší

– nemá připomínky

MŽP – odbor ochrany vod

– nemá k předloženému záměru zásadní výhrady

MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody

1. s předloženou podobou stanoviska nelze souhlasit, opatření jsou nekonkrétní, požaduje přepracování této části.

Vypořádání: Opatření stanovená v dokumentaci byla projednána v rámci připomínkového řízení k dokumentaci. Vzhledem k tomu, že většina vyjádření (včetně MŽP – odboru zvláště chráněných částí přírody) s těmito opatřeními souhlasila, neměl zpracovatel posudku možnost je zásadně měnit. V konečné verzi stanoviska jsou podmínky v rámci možností konkretizovány, ovšem s maximální snahou po zachování původního významu.

2. V rámci migrační studie by mělo být navrženo dostatečné množství migračních objektů s ohledem na význam lokality, a to nejen na prvcích ÚSES.

Vypořádání: Příslušná podmínka byla upravena.

3. Není zřejmé, která varianta z variant P1 a P1-alternativa je považována za přítejnější.

Vypořádání: Doplněno pořadí přijatelnosti variant.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

– Problematika hodnocení vlivů na krajinný ráz

Vypořádání: V dokumentaci uvedené hodnocení vlivů na krajinný ráz odpovídá účelu, potřebám a rozsahu dokumentace, pro doporučenou variantu je podmínkami stanoviska uloženo provést podrobnější hodnocení.

– Teorie ostrovní biogeografie a degradace a likvidace biotopů

Vypořádání: Zde se jedná o názorový rozdíl. V rámci podmínek stanoviska jsou však vlivy na fragmentaci biotopů minimalizovány bez ohledu na přijetí nebo odmítnutí této teorie v hodnoceném území.

- Hodnocení záměru 13 let před jeho uvažovanou realizací

Vypořádání: Dle aktuální legislativy musí být hodnocení provedeno jako podklad pro územní řízení – z toho vyplývá časový odhad. Na druhé straně má stanovisko EIA platnost 2 roky a může být prodlouženo pouze, pokud nedojde ke změně charakteru záměru a vnějších podmínek (přírodních, legislativních, metodických apod.). V případě změn musí být proveden nový proces EIA.

- Tunelová varianta s délkou tunelů převyšující 35 % řešeného území

Vypořádání: Tato varianta nebyla oznamovatelem předložena k posuzování, a proto nemohla být ani hodnocena.

- Požadavky na úpravu a doplnění podmínek stanoviska

Vypořádání: Požadavky zapracovány do podmínek stanoviska.

Karlovarská Korunní s.r.o.

- Jednoznačně preferuje realizaci varianty P1.

6. 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., v platném znění, v souladu s § 10 odst. 1 cit. zákona z hlediska vlivů na životní prostředí

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru:

„Přeložka silnice I/13 v úseku Ostrov – Smilov“

ve variantě pravobřežní „P1“ (vhodnější) a „P1-alternativa“ (méně vhodná)

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace stavby, zkušebního a trvalého provozu a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Územně plánovací opatření

- 1) Zohlednit uvažovaný záměr v územních plánech jednotlivých obcí.
- 2) Provést pozemkové úpravy pro maximální omezení vzniku ploch nevhodných k dalšímu zemědělskému nebo jinému vhodnému využití.

Fáze přípravy

Ochrana přírody

- 3) V dalším stupni přípravy, kdy bude detailně známo konečné směrové a výškové řešení záměru, vypsát v samostatné tabulce druhy chráněné zákonem č. 114/1992 Sb. (bez ohledu na skutečnost zda jsou hodnoceny v součásti Natury 2000 nebo obecné části. U každého druhu (vyjma druhů a stanovišť Natura 2000) samostatně posoudit vliv stavby na druh včetně navrhovaných kompenzačních opatření.
- 4) Velké mostní objekty přes průlomové údolí řeky Ohře řešit jako maximálně hmotově odlehčené obloukové konstrukce; pod vysokými mosty ponechat břehovou vegetaci.
- 5) Doporučenou variantu posoudit některou z metodik hodnocení krajinného rázu a výsledky zapracovat do projektové dokumentace z důvodu vhodného začlenění silnice do krajinného celku průlomového údolí Ohře se zástavbou venkovského typu. Zvážit umístění záměru v polotunelu v místech za prvním přemostěním Ohře ve směru od Ostrova, dále úsek jihozápadně až západně Korunní a v celé trase kolem Kamence. Doložit vizualizací, resp. zákresem do fotografie.
- 6) Kácení krajinné zeleně musí být vyhodnoceno detailním dendrologickým průzkumem a provedeno v mimovegetačním období; dokumentace bude specifikovat rovněž rozsah náhradních výsadeb.
- 7) Způsob ozelenění stavby musí maximálně respektovat dochovaný krajinný ráz a charakter předmětů ochrany přírody a krajiny (řešit nad ortofotomapou) dřeviny nevysazovat blízko komunikace (cca 5m) a zcela vyloučit bobuloviny (ochrana živočichů).
- 8) Protihlukové stěny ozelenit vhodnými popínavými druhy rostlin doplněnými o souvislé dřevinné prvky (vegetační clony); na vhodných místech řešit zemní valy s dřevinnými prvky.
- 9) Plochy pastvin a luk narušených během stavby na plochách dočasného záboru rekultivovat do původní kultury a s použitím vhodné travní směsi podle narušených stanovišť (předmět ochrany biotopů systému Natura 2000).
- 10) Dešťové usazovací a retenční nádrže řešit s ohledem na snížení vlivů solí ze zimní údržby komunikace a na eliminaci vlivů potenciálních ropných havárií.
- 11) Na přeložkách vzdušných vedení VN instalovat pouze bezpečnou konstrukci sloupů a vodičů (ochrana ptactva).
- 12) Další stupně přípravy stavby řešit ve spolupráci s biologem a s ekologem.
- 13) Vyloučit zásahy do prioritních biotopů soustavy Natura 2000 a co nejvíce minimalizovat zásahy do ostatních přírodních biotopů, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků a do biocenter ÚSES.
- 14) Z hlediska zásahu do skladebných částí ÚSES vést stavbu nové silnice I/13 výhradně segmenty biokoridorů, kde se metodicky připouští určité přerušení.
- 15) Přechody nové silnice I/13 přes prioritní biotopy údolních luhů řešit s minimálním zásahem do břehových porostů olšin, u mostů s dostatečnou výškou zásahy do břehových porostů zcela vyloučit.
- 16) Konečnou trasu v detailu upravit takovým způsobem, aby se vyhnula všem mokřadním biotopům ve svahových prameništích (výskyty ohrožených druhů rostlin, ochrana elementů krajinného rázu, ochrana přírodních zdrojů vody).

Minimalizace vlivů na obyvatelstvo

- 17) U chráněných objektů, kde realizací přeložky silnice dojde k navýšení ekvivalentní hladiny hluku bude provedeno měření hluku - nulový stav před započítáním vlastní výstavby a následně pak po realizaci.
- 18) Navrhnout a projednat optimální harmonogram prací a nasazení stavebních a dopravních mechanismů. Stavba bude prováděna po úsecích podle schváleného harmonogramu stavby, který bude součástí dokumentace plánu organizace výstavby POV.
- 19) Časově minimalizovat stavební práce v jednotlivých úsecích a tím i celkové trvání výstavby.
- 20) V rámci POV, který je součástí projektové dokumentace stavby, je třeba řádně zvolit a v rámci stavební přípravy projednat přepravní trasy, umístění dočasných objektů stavby, ploch stavebních dvorů a manipulačních a skladových ploch.
- 21) Přeprava zeminy a stavebních materiálů musí být realizována pouze po stanovených přepravních trasách. Aby se minimalizovala dopravní zátěž stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo budou přepravní trasy v maximální míře využívat trasu budované komunikace.

Protihluková opatření

- 22) Pro konečnou variantu bude v dalším stupni projektové dokumentace provedena aktualizace hlukové studie. V rámci této aktualizace budou navíc řešeny vlivy hluku na akusticky citlivé předměty ochrany Natura 2000 včetně příslušných opatření.
- 23) Protihlukové stěny řešit z materiálů, které ptáci rozliší jako překážku.
- 24) V dalších stupních přípravy záměru upřednostnit v úsecích podél blízké obytné zástavby typy povrchů s nejnižším možným koeficientem F3 (dle Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Planeta 2/2005) pro další snížení hladin hluku.
- 25) Pro doporučenou variantu byly navrženy následující protihlukové bariéry

- Lokalita	- Rozměry bariéry (délka/výška)
- Obec Květnová	- 275/2,5
- Obec Damice	- 210/2,5
- Obec Stráž centrum – pravý břeh Ohře	- 150/4 a 150/4
- Obec Boč (alternativa)	- 180/2 a 160/2
- Obec Smilov	- 150/2,5

Minimalizace vlivů na půdu

- 26) Minimalizovat dočasné i trvalé zábory zemědělského a lesního půdního fondu.
- 27) Provést bilanci skrývky kulturních vrstev půdy a v blízkostí navržené komunikace vytipovat lokality, kde mohou tyto půdy být využity k rekultivaci apod.
- 28) Zpracovat projekt hospodárneho využití skrytých kulturních vrstev půdy tak, aby byla vyloučena jejich degradace. Ornice bude využita podle pokynů příslušných orgánů ochrany zemědělského půdního fondu.

- 29) Na ploše staveniště bude před zahájením stavebních prací provedena skrývka ornice, která bude dočasně uložena na mezideponiích. Ornice určená pro konečné úpravy dálničního tělesa a jeho okolí bude deponována v určené části staveniště.
- 30) Terénní práce musí být prováděny tak, aby nedošlo k vytvoření drah soustředěného odtoku dešťových vod.
- 31) Bude zpracován projekt ozelení svahů silničního tělesa a po ukončení stavebních prací v území bude provedena technická a biologická rekultivace území.
- 32) Výsadba zeleně na svazích silničního tělesa a silničních zářezů musí být provedena odborně, kvalitně a ve vhodném ročním období. Tomu je třeba v rámci možností přizpůsobit harmonogram prací.
- 33) Za vykácenou zeleň a lesní stromy provést náhradní výsadbu po dohodě s příslušnými orgány ochrany přírody.

Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu

- 34) Technická opatření pro snížení negativních vlivů na vody řešit komplexně jak pro vody povrchové, tak pro vody podzemní. Kde je to možné, je vhodné řešit opatření současně pro období výstavby i pro období vlastního provozu komunikace.
- 35) Při pracích v blízkosti vodotečí a při jejich úpravách dbát zvýšené opatrnosti a omezit časový a plošný rozsah prací na nezbytně nutnou míru. Projekt úprav koryt i břehů vodotečí zpracovat ve spolupráci s hydrobiologem tak, aby zůstala zachována nejen kapacita koryta, ale také přirozený charakter toku.
- 36) V rámci projektové přípravy stavby maximálně omezit negativní vlivy z běžného provozu komunikace a eliminovat potenciální rizika havarijních situací.
- 37) Před realizací stavby provést hydrogeologický průzkum, jehož cílem bude výběr a příp. doplnění indikačních vrtů a zjištění kvality podzemních vod v okolí vybrané trasy přeložky
- 38) Provést pasportizaci stávajících podzemních vrtů a studní ve vzdálenosti cca 200 m od trasy stavby pro vyhodnocení možných vlivů stavby na tyto objekty.
- 39) Před zahájením zemních prací na stavbě komunikace vybudovat záchytné příkopy. Během zemních prací zamezit možnosti vzniku dočasné eroze.
- 40) Eliminovat nebezpečí eroze na zářezech a násypech trasy. Okamžitě po provedení zářezu a násypu vysadit a zajistit travní a další ochranné porosty na vrstvu ornice.
- 41) V celém úseku průchodu OP II. st. vodního zdroje nebo OP II. st. PMV Korunní realizovat odvedení dešťových vod z povrchu vozovky nepropustným odvodněním se zabudovanými záchytnými a usazovacími nádržemi, lapači ropných a ostatních škodlivých látek; recipientem by měla být pokud možno Ohře.
- 42) V dalších přípravných dokumentech opravit označení vrtu HV 26, které bylo v rámci jednotného označení ZPMV ve zřidelní struktuře Korunní změněno na BJ 26.
- 43) V případě použití trhacích prací je nutné si vyžádat vyjádření a souhlas Českého inspektorátu lázní a zřidel.
- 44) Podklady pro ověření geotechnických, geologických a hydrogeologických poměrů v rámci dalších etap projektových prací budou předány Českému inspektorátu lázní a zřidel k vyjádření.

- 45) U prací spojených se zásahem do pozemku v OP ZPMV v Korunní bude prováděn stálý hydrogeologický a technický dozor a zpracován havarijní plán. Na území ochranných pásem budou realizována taková opatření, která zabrání ohrožení a znehodnocení ZPMV ve zřidelní struktuře Korunní a to jak z hlediska kvality, tak kvantity zdrojů.
- 46) Další stupně projektové dokumentace, příprava a realizace stavby budou projednány s Českým inspektorátem lázní a zřidel.
- 47) V dalších stupních přípravy záměru postupovat v souladu s aktuálně platnými ochrannými pásmy a jejich ochrannými podmínkami a ne s chybně uváděnými „nově navrženými OP ZVM“.
- 48) Pro celou posuzovanou trasu přeložky bude zpracován havarijní plán (havarijní plány úseků) za účelem okamžitého ochranného a nápravného zásahu. Bude nutno zpracovat havarijní plán pro opatření při dopravních nehodách.
- 49) Zajištění stavby a areálů stavebních dvorů, skladišť a mezideponií zabezpečit též pro případ povodňových situací - součástí POV.
- 50) Nové trativody pro odvedení vod do recipientu budou navrženy a realizovány v souladu s požadavky na ekologickou úpravu vodních toků a jejich začlenění do krajiny.
- 51) Zásahy do pozemků stávajícího OP I. st. PMV Korunní spojené s výstavbou přeložky nepřesáhnou optimální hloubkovou úroveň 3,0 m pod terén, maximálně však 1,0 m do pevného skalního podkladu.
- 52) Plán organizace výstavby bude zohledňovat inundační území a možnost vzniku povodňových situací.
- 53) Vyloučit zásahy do pramenišť (možné potenciální zdroje vody, ochrana před jejich znečištěním). Rovněž zářezy komunikace do horninového podloží řešit s ohledem na ochranu podzemních vod před znečištěním a na omezení zásadních změn stávajícího hydrického režimu v navazujících přírodních biotopech.
- 54) Podél komunikace vybudovat na vhodných místech malé vodní nádrže přírodního typu, tj. vodní biotopy s biologickým odbouráváním znečištění.

Minimalizace vlivů na faunu, flóru, ekosystémy a ÚSES

- 55) Pro minimalizaci kolizí vozidel s ptáky upřednostnit v rámci technických možností vedení komunikace zářezem nebo mezi dvěma násypy, či stěnami. Vrcholy násypů a zářezů budou navazovat na původní vegetaci nebo budou osázeny zelení. Na ostatních místech založit soustavu křovin a zeleně.
- 56) Zpracovat migrační studii, která bude mj. obsahovat:
 - a) Migrační cesty živočichů a biokoridory, které trasa silnice kříží
 - b) Řešení dostatečného množství migračních prostupů s ohledem na význam oblasti a převedení biokoridorů včetně jejich lokalizace, velikosti, charakteru a naváděcích prvků (zeleně, technické zábrany) dle příslušných metodik.
 - c) Opatření k minimalizaci vlivů na migrační trasy velkých savců mezi Doupovskými a Krušnými horami.
 - d) Řešení vhodných bariér v lesních úsecích, které zamezí vnikání zvěře na komunikaci a zabrání tak střetům vozidel se zvěří.

- 57) Pod mosty ponechat prostor pro pobřežní břehové porosty a vegetaci. Pod mosty a nad mosty vyloučit vzdušná kabelová a lanová vedení. Případné osvětlení vozovky řešit tak, aby zbytečně nesvítilo do krajiny a přes hrany mostu, případně pod něj.
- 58) Při realizaci stavby je nutno provádět kácení dřevin vč. mýcení porostů a křovin v době mimo hnízdění ptáků a péče o mláďata dalších zvláště chráněných živočichů, tj. maximálně od 1. září do 30. února následujícího roku. Zásahy do břehových porostů v biokoridorech podél vodotečí je nezbytné omezit zcela nebo pouze na hlubší řez koruny.
- 59) Návrh ozelenění nové komunikace ve volné krajině musí vycházet z lokálních stavištních podmínek. Tím budou v krajině vytvořeny pro živočichy nejvhodnější prvky zeleně a nové hnízdní i potravní biotopy. Část zeleně řešit také jako opatření proti větrné erozi a proti sněhovým návějím v zimních měsících. Při provádění veškerých vegetačních úprav dodržet autochtonní druhové spektrum. Náspy zářezů vhodně komponovat do krajiny.
- 60) V projektové dokumentaci vypracovat harmonogram prací tak, aby v místech trvalého výskytu užovky stromové byly práce situovány do období mimo aktivitu tohoto druhu. V okolí míst kde by v období výstavby mohlo dojít ke střetům s jedinci užovky stromové navrhnout vybudování jednoduchých biotopů. Využít propustí pod vozovkou ve vybraných úsecích k zabezpečení migrace tohoto druhu.
- 61) Provést detailní zoologický, botanický a dendrologický průzkum trasy doporučené varianty v rámci dalšího stupně projektové dokumentace. Dle těchto průzkumů provést v rámci technických možností maximální odklonění trasy od biotopů s výskyty chráněných druhů; bezzásahově přejít přes významné přírodní biotopy (např. přemostěním nebo vedením v tunelu).

Podmínky úpravy trasy doporučené varianty P1:

- 62) km 3,25 – 3,35: minimalizovat nebo zcela eliminovat zásahy do významných exemplářů olší v břehovém doprovodu Plavenského potoka na severním okraji osady Damice (součást významného smíšeného lokálního biocentra);
- 63) km 3,67 – 3,76: úprava navržené mimoúrovňové křižovatky u osady Damice - ponechání stavu současné křižovatky v osadě, sjezdy řešit ve směru k Ostrovu na silnici Damice – Krásný Les a od Ostrova na stávající silnici I/13 Květnová-Damice (mokřad s výskyty ohrožených druhů rostlin a živočichů);
- 64) km 4,0: zásah do biotopu s výskytem chráněné lilie zlatohlavé (§3C4a) – provést transfer všech exemplářů do stejného biotopu mimo zasažené území;
- 65) km 4,3 – 4,4: mírný posun cca 10 - 15 m nahoru do svahu (do var. P2) – zásah do LBC s vysokou ES;
- 66) km 5,0 – 5,4: pod mostem (přednostně obloukovým) vyloučit technické zásahy do fragmentu tvrdého luhu, do navazující louky a také do mokřadu (segmenty P1/5, 6 a 9 s ojedinělými výskyty chráněných rostlin v kat. §2 a §3 a živočichů v kat. §3 a Natura 2000);
- 67) km 5,55: mírný posun cca 20 m nahoru do svahu (mezi var. P1 a P2) - na trase P1 významný strom (klen);

- 68) km 5,9 – 6,2: mírný posun estakády cca 30 m nahoru do svahu (do var. P2) – zásah do prioritních biotopů Natura 2000 (reprezentativní olšový luh a suťový les); minimalizovat vlivy na všechny ostatní mokřadní biotopy (ohrožené druhy rostlin a živočichů);
- 69) km 6,73 – 6,87: posun cca 40 m do stávající polní cesty výše ve svahu - výskyty chráněného vstavače mužského a významný strom (jírovec) - vyvolá též posun i v km 6,45 - 6,58 (mezi trasy P1 a K) - minimalizovat zásah do olšového břehového doprovodu (migrace „naturových“ druhů ptáků);
- 70) km 7,25: minimalizovat zásah do přírodního biotopu dubohabrového háje – portál tunelu pod Malým Stolcem);
- 71) km 8,3 – 8,6: posun estakády na okraj lužního lesa v nivě Ohře (prioritní biotop soustavy Natura 2000) - provést transfer chráněné a kriticky ohrožené užovky stromové;
- 72) km 8,92 – 9,08: posun estakády cca 40 m níže po svahu k železnici – rozsáhlý mokřad s četnými vývěry podzemních vod a lokálními sesuvy, nelze vyloučit i přítomnost ohrožených druhů rostlin i živočichů - přechod estakády podél dolního okraje mokřadu;
- 73) km 9,25 – 9,38: posun cca 10 – 40 m mimo čedičový pahorek ke stávající silnici Korunní – Kamenec – významný a v řešeném území ojedinělý biotop stepních trávníků soustavy Natura 2000 s výskyty několika ohrožených druhů rostlin – posun nové silnice na méně hodnotný okraj biotopu;
- 74) km 9,65 – 9,73: posun cca 30 – 60 m výše po svahu směrem ke stávající silnici Korunní – Kamenec (pasená louka mezi vrstevnicovou mezí a silnicí) – zásah do významného liniového prameniště s potenciální přítomností ohrožených druhů rostlin i živočichů;
- 75) km 9,93: posun cca 30 m níže po svahu do kulturní louky – na trase P1 významný solitérní strom (jasan) a výskyty chráněné a kriticky ohrožené užovky stromové (§1) v kamenných snosech mezi vzrostlými jasaný v bývalém úvozu;
- 76) km 10,5 – 10,9: posun estakády o cca 130 m níže po svahu těsně nad horní hranu strmého svahu kaňonovitého údolí řeky Ohře pod osadou Boč – významný zásah do velmi kvalitního prioritního biotopu suťového lesa, jež je předmětem ochrany v soustavě Natura 2000 – posun mostu vyvolá posun celé trasy od km cca 9,9 až do km cca 11,5 (včetně opatření pod bodem 16); rovněž budou minimalizovány vlivy na ojedinělé hnízdiště chráněného a kriticky ohroženého strnada lučního na sv. okraji osady Kamenec;
- 77) km 11,15 – 11,18: posun o cca 50 m k SZ na plochém rozvodném hřebetu – zásah do prameniště olšiny (prioritní biotop soustavy Natura 2000).

Minimalizace vlivů na archeologické památky

- 78) Z hlediska archeologické péče při výstavbě postupovat dle zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči (zejména § 22) a jeho novely č.242/1992 Sb.
- 79) V místech zemních prací věnovat pozornost potenciálnímu výskytu archeologických nálezů. Veškeré skrývky orničních a podorničních vrstev po celé trase provádět pouze pod dozorem a podle dispozic pracovníků pověřené organizace.
- 80) V případě zjištění nových skutečností, např. odkrytí neočekávaných archeologických nálezů, postupovat podle platných zákonných norem, informovat neprodleně pověřenou organizaci a konzultovat s ní další postupy.

- 81) Tam, kde by mohlo dojít ke střetu s archeologickými zájmy, tzn. k narušení, ohrožení nebo dokonce zničení archeologických nálezů a nalezišť eliminovat negativní dopady terénních prací prováděním předstihových a záchranných archeologických výzkumů ve smyslu platných právních předpisů. Jim bude v odůvodněných případech předcházet výzkum nedestruktivními metodami, jako např. archeogeofyzikální prospekce s půdními sondami, vymezující rozsah a charakter osídlení přímo v terénu.
- 82) Vytvořit dostatečný časový prostor pro provádění případných archeologických výzkumů v rámci správního řízení, tj. vykoupení ploch, vynětí ze zemědělského půdního fondu, apod., před zahájením vlastních stavebních prací.
- 83) Umožnit provádění záchrany archeologických památek v terénu především formou předstihových výzkumů na lokalitách pozitivních nálezů, a to zejména účinnou kooperací a příp. materiálně-technickým zajištěním v předstihu nejméně 3 a více měsíců v klimaticky příznivém období (duben – říjen).
- 84) Pracovníkům organizace provádějící výzkum bude umožněn vstup a prohlídky terénu po celou dobu trvání stavby.
- 85) Veškeré větší doplňky a změny projektu budou neprodleně konzultovány s pověřenou organizací.
- 86) Termíny zahájení zemních prací na jednotlivých stavebních úsecích budou nahlašovány minimálně se třítydenním předstihem.
- 87) V průběhu stavby prokazatelně proškolit pracovníky, jak postupovat v případě výskytu archeologických nálezů v areálu stavby a o povinnosti hlásit veškeré nálezy archeologického charakteru.

Odpady

- 88) V rámci výstavby a provozu bude řešeno nakládání s odpady s cílem maximálně využít odpady jako druhotné suroviny. Zároveň bude řešeno nakládání s nebezpečným odpadem v souladu s legislativou odpadového hospodářství.
- 89) Veškeré odpady vznikající při stavbě komunikace budou řádně zneškodňovány organizací oprávněnou k nakládání s odpady.
- 90) Budou vytvořeny podmínky pro oddělené shromažďování a odvoz odpadů. Staveniště bude vybaveno dostatečným počtem sběrných nádob a kontejnerů. Odděleně bude ukládán minimálně komunální odpad, nebezpečný odpad, odpad ze stavebního dřeva, kovový odpad, a stavební sut'. Nebezpečné odpady (hadry z běžného čištění mechanismů nasycené olejem nebo mazadly, plechovky se zbytky maziv nebo barev atd.) budou shromažďovány do zvláště označených nádob zabezpečených proti neoprávněné manipulaci s odpady. Budou určena místa skládkování nepoužitelné zeminy.

Fáze výstavby

Obecná opatření pro ochranu životního prostředí

- 91) Stavba bude prováděna tak, aby bylo minimalizováno možné narušení životního prostředí stavbou a činnostmi se stavbou souvisejícími. Tomuto cíli bude podřízen výběr stavební organizace, která bude provádět stavbu.

- 92) Zhotovitel či zhotovitelé stavby musí na základě referencí prokázaných též ve výběrovém řízení poskytovat záruky řádného provádění stavby vzhledem k ochraně životního prostředí a musí být připraveni plnit požadavky investora v této oblasti.
- 93) Stavební firmy musí být vybaveny vhodnou stavební a dopravní technikou. Veškerá technika musí být udržována v odpovídajícím technickém stavu, aby nedocházelo k zatěžování okolí stavby nadměrným hlukem ani emisemi a aby nebyla příčinou ekologické havárie (úniky lehkých kapalin apod.).
- 94) Odpovědní pracovníci musí v průběhu přípravy a realizace stavby dbát na plnění všech opatření k ochraně životního prostředí.
- 95) Musí být zajištěna řádná koordinace a souběh prací, aby nedocházelo ke zbytečnému poškozování životního prostředí (minimalizace časových prodlev, minimalizace běhu mechanismů naprázdno, provádění hlučných prací pouze ve vymezené době, minimalizace období se zvýšenou prašností atd.).
- 96) Všichni pracovníci na stavbě musí být před zahájením prací obecně i konkrétně poučeni jakým způsobem postupovat, aby nedocházelo k poškozování ŽP.
- 97) Stávající veřejné komunikace ovlivněné stavbou budou po jejím dokončení opraveny a uvedeny do původního stavu.
- 98) Přeložky stávajících veřejných i neveřejných komunikací a výluky dopravy budou časově i rozsahově koordinovány a minimalizovány.
- 99) Po dobu výstavby bude zajištěn bezproblémový provoz veřejné dopravy a dostupnost všech území dotčených stavbou pro vozy lékařské záchranné služby, hasičů a policie.
- 100) V rámci stavby i ve styku s veřejností budou dodržována všechna technická bezpečnostní opatření (dopravní značení, výstražná značení, osvětlení objektů, mechanické zábrany atd.).
- 101) Pro případné trhací práce bude zpracován plán trhacích prací a práce budou prováděny v souladu s příslušnými bezpečnostními předpisy.

Ochrana proti hluku

- 102) V době výstavby budou realizována navržená opatření pro snížení hluku a prašnosti.
- 103) V maximální možné míře budou využity stavební mechanismy se sníženou hlučností (např. odhlučňené kompresory atd.).
- 104) Používaná dopravní technika musí být udržována v řádném technickém stavu.
- 105) Hlučné mechanismy nebo technologie budou využívány pouze ve stanovené denní době.

Ochrana proti emisím do ovzduší

- 106) Používaná dopravní technika musí být udržována v řádném technickém stavu.
- 107) Musí být minimalizovány prostoje mechanismů a běh naprázdno.
- 108) Při obměně manipulačních a přepravních prostředků upřednostnit prostředky splňující emisní úroveň EURO 4 nebo alespoň EURO 3.

Ochrana proti prašnosti

- 109) Omezit skladování a deponování prašných materiálů na technologické minimum.
- 110) Bude snížena povolená rychlost v areálu výstavby a mimo zpevněné vozovky.
- 111) V případě zvýšené prašnosti při suchém počasí bude prováděno kropení komunikací v areálu stavby a případně také míst provádění zemních prací.
- 112) S ohledem na počasí bude pravidelně prováděna kontrola zpevněných příjezdových komunikací v nejbližším okolí stavby. V případě potřeby bude provedeno jejich zvlhčení nebo mytí kropícím vozem.
- 113) Při skrývce, manipulaci se suchými substráty a při dopravě je třeba vhodnými technickými opatřeními (skrápění, zatrávnění dočasných skládek zemin) minimalizovat sekundární prašnost.

Ochrana proti znečištění vozovek

- 114) V případě nebezpečí znečištění vozovek blátem ze staveniště budou znečištěná vozidla před vjezdem na veřejné komunikace zbavena nečistot.
- 115) Bude prováděno manuální čištění dopravních prostředků a mechanismů, které budou opouštět areál stavby. Bude-li to potřebné a účelné, bude prováděno mytí vozidel a mechanismů na vybudovaných mycích plochách.
- 116) S ohledem na situaci v areálu stavby bude prováděna pravidelná kontrola veřejných komunikací v blízkosti stavby. V případě potřeby bude prováděno manuální čištění komunikací znečištěných činnostmi stavby a případně jejich mytí kropícím vozem.

Vlivy na vodu

- 117) Na staveništi nebudou prováděny žádné opravy stavebních strojů nebo dopravní techniky.
- 118) Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů (výměny mazacích náplní apod.) s výjimkou běžné denní údržby.
- 119) Plnění paliv v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné. Podmínkou je dodržování bezpečnostních opatření a předběžné vybavení preventivními prostředky, pro okamžité zajištění nápravy při případných drobných úkapech i havarijních únicích.
- 120) Pokud budou zásobní paliva a maziva uskladněna na stavbě, musí být objekty odpovídajícím způsobem zabezpečeny proti potenciálním drobným úkapům i havarijním únikům (uzamčený sklad, záchytná bezodtoká jímka atd.) a vybaveny preventivními prostředky. Předpokladem bezpečné manipulace s rizikovými látkami je předběžná bezpečnostní instruktáž pracovníků a dodržování bezpečnostních opatření.
- 121) Po dobu výstavby je nutno zamezit odtoku splachů ze staveniště instalací dočasných zemních záchytných jímek.

Vlivy na rostliny a živočichy

- 122) Věnovat zvýšenou pozornost cenným úsekům (zalesněná území, místa křížení s vodními toky a jejich inundacemi, VKP).
- 123) Chránit veškerou vzrostlou zeleň v území dotčeném stavbou.
- 124) Manipulační plochy, deponie, mezideponie a skladové plochy zřizovat na plochách bez stromového nebo keřového patra.
- 125) Provést vegetační úpravy na dokončených zemních objektech v nejkratší možné době, aby nedošlo k rozšíření ruderálních druhů rostlin.
- 126) Kácení a prořezávání dřevin provádět pouze v období vegetačního klidu (říjen až únor).
- 127) Provádět kontroly dodržování ochranných opatření v průběhu stavby.
- 128) V místech výskytu užovky stromové zbudovat náhradní biotopy vhodné pro tento druh v blízkém okolí stavby.
- 129) Poučit pracovníky na stavbě o cennosti užovky stromové pro faunu blízkého okolí. Při stavbě zabezpečit pravidelné návštěvy zoologa (herpetologa), který bude provádět kontrolní, dozorovou a osvětovou činnost.
- 130) Během výstavby provádět monitoring užovky stromové pro ověření funkčnosti opatření navržených pro bezpečnost jedinců v okolí stavby. Závěrečnou zprávu podávat 1x za rok orgánu ochrany přírody. V případě potřeby realizovat nápravná opatření.

Fáze provozu

Vlivy na vodu

- 131) Komunikace bude provozována v souladu s provozním řádem a obecně závaznými předpisy.
- 132) Komunikace a veškerá její zařízení (DUN, vsakovací a rozdělovací nádrže, propustky, parkoviště, zeleň atd.) budou udržovány v řádném technickém stavu.
- 133) Veškeré závady na komunikaci a jejím zařízení budou včas opraveny a bude zajištěna soustavná celoroční údržba.
- 134) V průběhu zimní údržby dbát na minimalizaci negativních vlivů chemických látek používaných k posypu vozovky.

Vlivy na půdu

- 135) Provádět pravidelně řádnou údržbu ozeleněných svahů silničního tělesa a zářezů.
- 136) Omezit používání posypových solí k zimní údržbě na staré komunikaci, která bude zařazena do nižší kategorie (v EVL používat výhradně inertní posyp).

Vlivy na živočichy a rostliny

- 137) Zabezpečit údržbu a funkčnost migračních cest přes komunikaci (mosty, mostky, propustky).
- 138) Po uvedení stavby do provozu provádět monitoring užovky stromové po dobu 10 let a dále dle potřeby pro ověření funkčnosti opatření navržených pro bezpečnost jedinců

v okolí komunikace. Závěrečnou zprávu podávat 1x za rok orgánu ochrany přírody. V případě potřeby realizovat nápravná opatření.

- 139) Po dobu 10 let od realizace záměru provádět komplexní hodnocení vlivu provozu záměru na předměty ochrany PO, EVL a další zvláště chráněné druhy s možností navržení kompenzačních opatření.

Vlivy havárií

- 140) Odvodnění vozovky řešit přes dešťové usazovací nádrže (DUN) s technickým zabezpečením (možnost osazení norných stěn, příp. sorpční filtry) pro zachyt plovoucích látek (zejména ropné látky - NEL) a nerozpuštěných látek smývaných z povrchů vozovek.
- 141) Nádrže dimenzovat tak, aby v případě havárie byly schopné zachytit a pojmout min. objem cisternového vozu při maximálních průtocích. Sedimentační nádrže v případě potřeby (dle požadavků vodoprávního orgánu) doplnit o filtrační stupeň (např. sorpční filtry).
- 142) V dlouhých úsecích podélných odvodňovacích příkopů komunikací instalovat stabilní norné stěny (separace lehkých kapalin a usaditelných látek), které umožní rozdělit odvodňované úseky na kratší části a tak operativněji řešit případné havarijní situace úniku znečišťujících látek přepravovaných dopravními prostředky. Instalaci norných stěn a DUN řešit zejména v úsecích přeložky dotýkajících se zájmových území ochranných pásem vodních zdrojů (obecný požadavek) a úseků ÚSES.
- 143) Na území ochranného pásma II. st. vodního zdroje budou provedena ochranná opatření, která zabrání znečištění povrchové a podzemní vody při stavbě a během provozu komunikace. Zpevněné plochy, kanalizace a volné otevřené příkopy musí být nepropustné, s tím, že utěsnění se provede alespoň do vzdálenosti 2 m do přilehlého terénu. Do násypů komunikací a do konstrukce vozovek smí být použity pouze materiály neobsahující žádné odplavitelné součásti; vyloučit materiály ze skládek, strusek z chemické výroby, zbytky ze spalování odpadů a látky s obsahem dehtu. Zařízení stavenišť, skladování a přečerpávání PH a olejů, oprava a údržba strojů je na území OPVZ II. stupně nepřístupné.
- 144) Vyústění odváděných dešťových vod z komunikace do recipientu bude provedeno do Ohře, v případě větší vzdálenosti bude využit jako recipient přítok Ohře se snahou minimalizovat délku takto zatíženého recipientu. Případné úpravy recipientu budou provedeny v souladu s ekologickou úpravou vodních toků.
- 145) Provádět pravidelnou odbornou údržbu celého odvodňovacího systému komunikace, aby byl zabezpečen vyhovující technický a provozní stav. Zvláštní pozornost je z provozního hlediska třeba věnovat funkci DUN s osazenými filtry.
- 146) Při odklizení sněhu nebo ledové námrazy minimalizovat posypy chloridy a chemickými přípravky na jejich bázi.
- 147) Monitorovat kvalitu vybraných profilů povrchových toků a hladin i kvality podzemní vody ve vybraných vrtech nebo studnách (zejména s ohledem na zabezpečení ochranných pásem).

Odpady

- 148) Veškeré odpady vznikající za provozu komunikace (komunální odpad z parkovišť, odpady z údržby a oprav atd.) budou řádně zneškodňovány organizací oprávněnou k nakládání s odpady.
- 149) Případně kontaminované sedimenty z odvodnění a zeleň z údržby likvidovat v souladu s legislativou odpadového hospodářství.

Kompenzační opatření

- 150) V případech, kdy realizací stavby dojde ke zhoršení nebo zrušení zdroje vody nebo způsobu zásobování pitnou nebo užitkovou vodou v předstihu zabezpečit plnohodnotnou náhradu.
- 151) Kompenzovat prokázané škody způsobené stavební činností, např. poškození budov, pokles hladiny podzemní vody v soukromých studních apod.
- 152) Jako částečné kompenzační opatření za odnětí půdy zemědělskému půdnímu fondu pro výstavbu přeložky I/13 rekultivovat pozemky rušených komunikací, příp. jiných dotčených ploch.
- 153) Narušené vazby v mozaice pastvin, luk a rozptýlené krajinné zeleně, které tvoří kulturní dominantu krajinného rázu, kompenzovat rozsáhlejší dosadbou rozptýlené krajinné zeleně tak, aby byly obnoveny biologické vztahy v biotopech a tudíž i harmonické vztahy v krajině (přípouští Vyhláška PPK Stráž nad Ohří).
- 154) Nebezpečí a vlivy potenciálních havárií z provozu na dopravní komunikaci a ze zimní údržby této komunikace solením budou kompenzovány vybudováním několika ochranných malých vodních nádrží na všech vhodných místech před odvodněním komunikace do recipientů; vodní nádrže budou osázeny pobřežní mokřadní vegetací a vodními makrofyty.
- 155) Přerušené vlásečnicové toky z výše položených suťových pramenišť budou v zářezech komunikace vhodným způsobem převedeny podél komunikace (povrchová stružka) a napojeny buď rovnou do recipientů nebo do ochranných vodních nádrží (jedná se o důležité interakční prvky v krajině s migrací obojživelníků).
- 156) Po detailním umístění trasy nové silnice I/13 do krajiny a před realizací této stavby musí být provedeny nezbytné transfery chráněných druhů rostlin v souladu s legislativou ochrany přírody.
- 157) Zajistit pravidelné monitorování vlivů zimní údržby komunikace solením na vodní biotopy.
- 158) Veškerá kompenzační opatření projektovaná pro rostliny a živočichy souhrnně zapracovat do jednoho projektu.
- 159) Zajistit stálý technický a hydrogeologický dozor v území stávajícího OP I. st. PMV Korunní.

Opatření dle Posouzení dle § 45i zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění

Podmínky pro navrženou variantu

- 160) km 6,0 – 6,5: Mírné posunutí trasy jižním směrem (výše do svahu) s cílem minimalizovat zásah do porostu prioritního stanoviště lužního lesa, který zároveň představuje biotop žluny šedé. Komunikace by měla překonat terénní depresi v co možná nejužším místě.
- 161) km 6,0 – 6,5: Umístění podélných bariér na mostních tělesech v místech, kde koruny stromů po stranách komunikace dosahují výškové úrovně vozovky (zejména na mostech přetínajících údolní zářezy).
- 162) km 9,0 – 9,5: Vyloučení zásahu do zachovalého porostu suťového lesa a bučiny v kaňonu Ohře. Detailní trasování komunikace může např. protnout porost náletových dřevin a následně zčásti využít stávajícího průseku vedení VN na plošině nad údolím (křížení komunikace a vedení směřovat do průseku).
- 163) Poznámka: *Alternativou může být úplné odklonění trasy P1 před obcí Kamenec a přemostění údolí Ohře jihozápadně od Boče. V takovém případě však vyvstává nutnost v okolí Boče zajistit maximálně současnou (nebo nižší) úroveň hlukového rušení kolonie netopýra velkého.*

Zásady pro eliminaci a minimalizaci negativních vlivů

- 164) U lesních *typů* přírodních stanovišť je obecně nejdůležitějším opatřením pro zachování příznivého stavu EVL minimalizovat zábory půdy fragmentaci biotopů.
- 165) Kácení *dřevin* provádět v minimálním nutném rozsahu (kde je to možné zachovávat stromové patro vegetace, zvláště před přemostěním údolí Ohře, stavby opěrných pilířů zakládat mimo porosty lužních lesů v údolních polohách apod.)
- 166) V *časovém* harmonogramu stavby kvůli minimalizaci rušení ptačích druhů naplánovat hlavní zemní práce (zejména trhací) do mimohnízdního období.
- 167) V *úsecích*, kde je komunikace vedena v úrovni korun okolních stromů (zvláště na mostech a estakádách) vybudovat podélné bariéry, snižující pravděpodobnost kolize ptačích druhů s projíždějícími vozidly.
- 168) V případě realizace záměru ve variantách L1, L2 či K (vč. *alternativy P1*) je nutno *zabezpečit* protihlukovou ochranu kolonie netopýra velkého v Boči. To znamená, že bude třeba vybudovat protihlukové bariéry podél celé zástavby s cílem zabezpečit nižší nebo nanejvýš stejně intenzivní hlukové rušení kolonie (v úrovni věže kostela), jako je v současnosti.

Kompensace v případě přetrvávajících negativních vlivů

- 169) Na nově vzniklých náspech a v zářezích komunikace ponechat částečně odkryté horninové podloží (nepřevrstvovat orníci či jinou zeminou). Okolí komunikace zatravnovat výlučně osivem místní proveniencí (odrolky), získaným z lužních porostů území Doupovských hor, nikoli komerčními travními směsmi. Výsadbu dřevin na náspech a zářezy silnice omezit na roztroušenou, skupinovou či liniovou výsadbu původních dřevin s výrazným podílem trnitých keřů. Jako ideální se jeví umístování rozvolněných linií či

malých skupin keřů druhové kombinace *Crataegus* sp.div., *Rosa* sp.div., s jednotlivými solitéry nižších stromů (především *Acer campestre*, v menší míře *Carpinus betulus*, *Sorbus torminalis*, případně další druhy). Na skalnatých odkryvech s mělkou nebo žádnou půdou doporučujeme umožnit přirozený vývoj rozvolněné travinobylinné vegetace (*Festuca* spp., *Thymus pulegioides*, *Scleranthus perennis*, *Lychnis viscaria* atd.)

- 170) Jednoznačným záporným vlivem na druhy, které jsou předmětem ochrany, bude zánik potravních a hnízdních biotopů na trase komunikace zábořem pozemků pro stavbu. Tímto způsobem budou negativně ovlivněny především druhy vázané svým výskytem na rozvolněné porosty keřů, listnatých stromů a nelesní travinobylinná společenstva (tuhýk obecný, pěnice vlašská, lelek lesní, včelojed lesní, v menší míře také chřástal polní, žluna šedá a netopýři). Lze odhadnout, že realizací stavby zanikne nebo bude devastujícím způsobem poškozeno několik desítek hektarů tohoto biotopu (v případě varianty L1 – délka úseku cca 10.000 m, šířka poškozeného pásu (pracovního pole) 30 m – lze předpokládat likvidaci biotopu o rozloze asi 30 ha). Náhradou za plochy mezofilních křovin zničené stavbou silnice lze provést prořezání přehoustlých a zastíněných, dnes už ekologicky suboptimálních porostů těchto křovin (potenciálních hnízdišť ptáků) na vytipovaných lokalitách v průlomovém údolí Ohře (rozsah stanoví orgán ochrany přírody, minimálně však na ploše odpovídající rozloze poničených biotopů, odhadem do 30 ha).
- 171) V případě realizace komunikace ve variantách L1, P1 a P2 budou poškozeny nebo zničeny také biotopy listnatých lesů (bučiny, doubravy, dobohabřiny, suťový les), a to o rozloze asi 5 – 10 ha (podle zvolené varianty). Přitom celková rozloha listnatých lesů těchto typů v EVL Doupovské hory a Hradiště je nejméně 8.500 ha. Úbytkem vhodného hnízdního a potravního biotopu listnatého lesa budou postiženy především tyto druhy: čáp černý (*Ciconia nigra*), datel černý (*Dryocopus martius*), lejsek malý (*Ficedula parva*), včelojed lesní (*Pernis apivorus*), žluna šedá (*Pucus canus*), netopýři (*Myotis myotis*, *Barbastella barbastellus*). Vzhledem k celkové rozloze biotopu listnatého lesa v EVL a PO lze tento negativní vliv hodnotit jako malý až střední. Vhodné kompenzace lze uložit jedině formou zalesnění nevyužívaných pozemků geograficky původními listnatými dřevinami.
- 172) Negativním vlivem bude rovněž snížení kvality stanovišť zvýšeným pohybem osob a používáním těžké mechanizace během výstavby silnice a následně vlivem hlukového znečištění způsobeného provozem na komunikaci. Na základě zvolené metodiky bylo odvozeno, že hlukem bude zasaženo území do vzdálenosti asi 70 m na obě strany od okrajů komunikace. V tomto území bude hluk hlavní příčinou snížení denzity hnízdicích druhů. Kompenzační opatření (instalace protihlukových stěn, liniová výsadba hustých keřů a jednotlivých stromů nebo jejich skupin na exponovaných místech) v tomto případě nejsou nutná, jejich efektivita je těžko předpověditelná a v některých ohledech by mohlo dojít i k nežádoucím výsledkům (úplný zápoj dřevinné vegetace).

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) zák. 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.



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

Obdrží

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