

Posudek

**dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí
podle zákona č. 100 / 2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů**

Silnice I/9 - obchvat Dubá

Oznamovatel:

**Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Liberec
Zeyerova 1310
460 55 Liberec 1**

Zpracovatel posudku:

**EKOLA group, spol. s r. o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10 – Malešice**

Zakázk. číslo: 005.02.06/34.007

OBSAH

Obsah	3
Úvod.....	4
I. Základní údaje	8
II. Posouzení dokumentace	10
1. Úplnost dokumentace.....	10
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení	43
3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí	45
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice	46
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí	47
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.....	49
V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci.....	51
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí	60
VII. Návrh stanoviska	61
Přílohy.....	79

Přehled nejdůležitějších používaných zkratek

AIM	Automatický imisní monitoring ČHMÚ
AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BPEJ	Bonitované půdně ekologické jednotky
CO	Oxid uhelnatý
č.r.	Číslo registru
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DNA	Deoxyribonukleová kyselina
EIA	Hodnocení vlivů na životní prostředí
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
k.ú.	Katastrální území
KN	Katastr nemovitostí
KÚ	Konec úseku
L _A	Hladina akustického tlaku A
L _{Aeq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
MÚ	Městský úřad
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
N	Odpady kategorie nebezpečné
NO	Nebezpečný odpad
NO ₂	Oxid dusičitý
NO _x	Oxidy dusíku
O	Odpady kategorie ostatní
PAS	Počáteční akustická situace
PHC	Protihluková clona
PHM	Pohonné hmoty
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚKZÚZ	Ústřední kontrolní a zkušební ústav zemědělský
ÚSES	Územní systém ekologické stability

VKP	Významný krajinný prvek
VN	Vysoké napětí
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽP	Životní prostředí

ÚVOD

Záměrem investora je výstavba severozápadního obchvatu obce Dubá. Hlavním účelem stavby je vytvoření alternativního dopravního spojení k průtahu městem. Podstatou stavby je odstranění dopravně rizikového místa průjezdu, zejména pro nákladní automobilovou dopravu po stávající silnici I/9 středem obce Dubá.

Záměr severozápadního obchvatu obce Dubá je předkládán ve třech variantách řešení, které jsou porovnávány s nulovou variantou. Posuzované varianty obchvatu využívají nezastavěné území severozápadně od obce Dubá a liší se, kromě směrového a výškového vedení, vzdáleností od obydleného území.

Posuzovaný záměr spadá dle Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů do kategorie II. (*bod 10.15 – „Stavby, činnost a technologie neuvedené v předchozích bodech této přílohy a nedosahující parametrů předchozích bodů této přílohy, které mohou závažným způsobem změnit stav životního prostředí ve zvláště chráněných územích podle zvláštních právních předpisů nebo pokud tak stanoví zvláštní právní předpis“*), tedy mezi záměry vyžadující zjišťovací řízení.

Pro záměr bylo v listopadu 2003 zpracováno oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které bylo v březnu 2005 odevzdáno na Ministerstvo životního prostředí.

Následně bylo zahájeno zjišťovací řízení, na jehož základě dospělo Ministerstvo životního prostředí k závěru, že příslušný záměr bude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Závěr zjišťovacího řízení č.j. 541/05/258/3423/OPVI/05 byl vydán v Praze dne 20. 5. 2005.

Zpracovatelem dokumentace EIA záměru „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ je firma Evernia s.r.o., Liberec. Oprávněnou osobou s osvědčením o odborné způsobilosti je RNDr. Petr Anděl, CSc.

Předložená dokumentace byla vypracována a předložena k hodnocení v členění podle přílohy č. 4, zákona 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Vlastní dokumentaci EIA tvoří 131 stran textu. Kromě vlastní dokumentace jsou součástí mapové přílohy a jednotlivá expertní posouzení: Akustická studie (EkoMod, Mgr. Radomír Smetana), Rozptylová studie (EkoMod, Mgr. Radomír Smetana), Krajinný ráz (Evernia s.r.o., RNDr. Petr Anděl, CSc.) a Biologický průzkum (Mgr. Richard Višňák, Ph.D.).

Dokumentace, která se vypořádala s připomínkami v rámci zjišťovacího řízení, byla předána příslušnému orgánu (MŽP) v listopadu roku 2005 a poté byla v lednu 2006 předána zpracovateli posudku.

Předkládaný posudek je zpracován podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Při respektování požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších zákonů je zvolenou metodou zpracování posudku kontinuální hodnocení dokumentace s uvážením všech dalších předložených materiálů a získaných doplňujících informací, které k dokumentaci a k uvažovanému záměru mají vztah. Konkrétní připomínky a výhrady k některým částem dokumentace, resp. reakce na obsah vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy byly průběžně včleněny do textu posudku. V rámci zpracování si zpracovatel posudku vyžádal doplňující podklad, kterým bylo

Posouzení vlivů na veřejné zdraví vypracované osobou s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Tento materiál tvoří přílohu č. 12 posudku.

Posudek se zabývá především předloženou dokumentací EIA. Vyžádané a získané doplňující materiály (např. posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví) sloužily pro doplnění celkového pohledu na záměr a jejich závěry jsou v posudku zmíněny, resp. jsou do posudku zapracovány.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název záměru

Silnice I/9 – obchvat Dubá

Kapacita (rozsah) záměru

Záměr severozápadního obchvatu města Dubá (přeložka silnice I/9) je posuzován ve třech předložených variantách.

Posuzované varianty vedení obchvatu využívají nezastavěné území severozápadně od obce Dubá a liší se vzdáleností od obydleného území, přičemž varianta 1 je zastavěnému území nejbližší a varianta 3 je nejvzdálenější. Délka jednotlivých variant je v rozmezí od 1,81 km pro variantu 1 do 2,95 km pro variantu 3.

Varianta 1

- varianta vychází z trasy obchvatu, tak jak je uvažována v územním plánu obce Dubá
- počátek trasy v km 0,00 se odklání od stávající komunikace I/9 cca 350 m před začátkem obce ve směru od Prahy, obchází město SZ obchvatem, přičemž překonává menší terénní prohlubeň mostem o délce 132 m (v km 1,12-1,30) a opět se napojuje na stávající I/9 v km 1,68 v oblasti zámeckého parku
- celková délka trasy je 1,81 km
- plocha vozovek hlavní trasy je 18 000 m²
- plocha přeložek a úprav dotčených komunikací je 15 650 m²
- plocha nových mostů je 1 365 m²

Varianta 2

- varianta představuje kompromisní vedení trasy mezi variantami 1 a 3
- počátek trasy v km 0,00 je stejný jako u varianty 3; trasa opouští současnou stopu silnice I/9 nad obcí Dubá, cca 750 m před nebezpečnou zatáčkou ve směru od Prahy, čímž dochází k odstranění tohoto dopravně problematického místa; trasa obchází město SZ obloukem o velkém poloměru, přičemž překonává menší terénní prohlubeň mostem o délce 242 m (v km 1,63-1,95) a opět se napojuje na stávající I/9 v km 2,25
- celková délka trasy je 2,55 km
- plocha vozovek hlavní trasy je 23 250 m²
- plocha přeložek a úprav dotčených komunikací je 13 300 m²
- plocha nových mostů je 2 410 m²

Varianta 3

- tato varianta z hlediska celkového směrového průběhu trasy představuje paralelu k variantě 1, trasa je však vedena ve větší vzdálenosti od obydleného území

- počátek trasy v km 0,00 je totožný s variantou V2; trasa obchází město mírným SZ obloukem, přičemž překonává dvě menší terénní prohlubeně mosty o délce 96 m (v km 1,66 - 1,74) a 135 m (v km 2,03 - 2,15) a opět se napojuje na stávající I/9 v km 2,65 v oblasti cca 500 m nad benzínovou čerpací stanicí ve směru na Českou Lípu
- celková délka trasy je 2,95 km
- plocha vozovek hlavní trasy je 27 550 m²
- plocha přeložek a úprav dotčených komunikací je 12 150 m²
- plocha nových mostů je 2 200 m²

Všechny výše uvedené varianty se zabývají rovněž napojením silnice II/260 ve směru na Úštěk a silnice II/270 z Dubé ve směru na Doksy.

Umístění záměru

Kraj: Liberecký
Město / obec: Dubá
Katastrální území: Dubá

Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Liberec

IČ oznamovatele

65993390

Sídlo (bydliště) oznamovatele

Zeyerova 1310
460 55 Liberec 1

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona.

Zhodnocení úplnosti dokumentace je provedeno podle jejích částí. Zvláštní pozornost je pak věnována částem dokumentace týkajícím se problematiky hluku, ovzduší a ochrany přírody vč. krajinného rázu.

V následujícím textu posudku je hodnocena úplnost dokumentace z hlediska jednotlivých kapitol.

Část A - Údaje o oznamovateli

Bez komentáře.

Část B – Údaje o záměru

B. I. Základní údaje

B. I. 1 Název záměru

Bez komentáře.

B. I. 2 Rozsah záměru

Tato kapitola poskytuje úvodní, stručný přehled o charakteru záměru, včetně přehledu posuzovaných variant.

U jednotlivých variant je uveden stručný popis vedení trasy, její celková délka a další základní údaje (tj. plocha vozovky hlavní trasy, plocha přeložek a úprav dotčených komunikací, plocha mostních objektů).

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu.

B. I. 3 Umístění záměru

Bez komentáře.

B. I. 4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

V kapitole dokumentace je konstatováno, že se kumulace s jinými záměry nepředpokládají. Dále je uvedena stručná charakteristika záměru včetně příslušné kategorie komunikace.

Kapitola je zpracována dostatečně.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant

B.I.5.1. Zdůvodnění potřeby záměru

Kapitola se obšírně zabývá důvody realizace hodnoceného záměru. Jedná se především o nevyhovující výškové a směrové uspořádání stávající komunikace I/9 procházející obcí Dubá, které neodpovídá stávajícímu ani výhledovému dopravnímu zatížení.

Realizace obchvatu s odpovídajícími návrhovými parametry komunikace by měla přinést zvýšení bezpečnosti silničního provozu v daném úseku.

Na závěr kapitoly jsou uvedeny důvody, které vedly k variantnímu zpracování daného obchvatu.

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu. Bez připomínek.

B.I.5.2. Umístění záměru

Lokalizace záměru je v dokumentaci popsána jak z pohledu širších územních vztahů (poloha v rámci kraje), tak i z pohledu užších územních vztahů.

Bez připomínek.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

B.I.6.1. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Záměr je řešen variantně, a proto jsou v kapitole B. I. 6. 1 základní technické údaje uvedeny postupně pro všechny hodnocené varianty. Technický popis variant se zaměřuje především na podrobné směrové a výškové řešení tras, dále pak i na šířkové uspořádání navrženého obchvatu. V dokumentaci je uveden i popis napojení na stávající komunikační síť a řešení nových mostních objektů.

Kapitola je vhodně doplněna i o závěrečnou sumarizaci jednotlivých variant z pohledu jejich technického řešení. Zpracovatel dokumentace následně doporučuje jako technicky nejvhodnější variantu č. 3.

Zpracovateli posudku se stejně jako zpracovateli dokumentace jeví varianta č. 3 vedení obchvatu z technického hlediska jako nejvhodnější.

Pro potřeby dokumentace obsahuje kapitola dostatečně podrobné údaje, pro účely posouzení je dostačující.

Pouze na str. 20 dokumentace postrádáme údaj o staničení konce úseku (KÚ) jednotlivých variant obchvatu. Na základě celkové délky obchvatu lze konstatovat, že KÚ bude v km stavby 1,81 (varianta 1), km stavby 2,55 (varianta 2) a km stavby 2,95 (varianta 3).

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Bez komentáře.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Bez komentáře.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Kapitola poukazuje na skutečnost, že v důsledku realizace záměru dojde k záborům zemědělské a lesní půdy. V tomto stupni projektové dokumentace byl na základě současných podkladových materiálů proveden pouze orientační odhad záborů půd u jednotlivých variant. Upřesnění množství záboru a specifikace trvalého odnětí a dočasného záboru půdy bude zpracováno v rámci „Záborového elaborátu pro vynětí ze zemědělského půdního fondu“, který bude součástí dokumentace pro územní rozhodnutí.

V kapitole postrádáme alespoň hrubý odhad rozsahu dotčených PUPFL (pozemky určené k plnění funkcí lesa) a ZPF, resp. zmínku o dotčených BPEJ.

V dalších fázích projektové dokumentace je třeba pro vybranou variantu trasu podrobněji specifikovat rozsah trvalého či dočasného záboru PUPFL a ZPF. Tato podmínka bude součástí návrhu stanoviska.

Zastižené bonity půd (resp. dotčené třídy ochrany ZPF) u jednotlivých variant trasy obchvatu jsou specifikovány v kapitole D.I. 5 Vlivy na půdu. Z provedeného vyhodnocení v této kapitole vyplývá, že záměrem bude dotčena převážně I. třída ochrany ZPF (70 – 73 % celkové trasy obchvatu), což jsou bonitně nejcennější zemědělské půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně a to především na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

B.II.2. Odběr a spotřeba vody

Pro období výstavby se předpokládá, že bude k dispozici pitná voda ze stávajících odběrných míst pitné vody v dotčeném katastrálním území, popř. bude zajištěna distribuce balené vody.

Při vlastním provozu komunikace se nepředpokládají žádné nároky na pitnou vodu. Předpokládá se pouze spotřeba užitkové vody pro údržbu komunikace.

Výstavba i provoz plánovaného záměru bude mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody.

Bez připomínek.

B.II.3. Surovinové a energetické zdroje

V kapitole je stanovena předpokládaná celková bilance zemin pro jednotlivé varianty. Z tab. č. 7 dokumentace EIA následně vyplývá, že z hlediska objemů zemin je nejnáročnější varianta č. 1 obchvatu.

Množství dalších potřebných materiálů a surovin na výstavbu je závislé na použité technologii výstavby a místních terénních podmínkách. V tomto stupni projektové dokumentace nejsou nároky na suroviny a materiály přesně specifikovány.

Stejně tak i celkové množství energetických zdrojů (pohonné hmoty, apod.) nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.

Bez připomínek.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V úvodu kapitoly je zmíněn stávající stav dopravní infrastruktury v zájmovém území, tj. přítomnost silnice I/9 procházející středem obce Dubá.

Kapitola se podrobněji zabývá nároky na dopravní infrastrukturu ve fázi výstavby obchvatu, včetně návrhu opatření na minimalizaci negativních vlivů obslužné dopravy záměru při výstavbě.

Během výstavby zůstane zachován provoz po stávající komunikaci I/9, s případnou regulací v místech probíhajících stavebních prací. Doprava materiálů na stavenišťě vč. podrobných dopravně-inženýrských opatření bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Realizace záměru si vyžádá přeložky a úpravy stávajících silnic v zájmovém území. Detailní návrhy přeložek budou řešeny s vybranou variantou v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR).

Zpracovatel dokumentace postrádá v kapitole údaje o stávajících a výhledových intenzitách dopravy na dotčené komunikační síti. Tyto údaje jsou výchozím podkladem pro zpracování akustické a rozptylové studie.

V kapitole by bylo rovněž vhodné učinit zmínku o vyvolaných přeložkách inženýrských sítí v souvislosti s realizací záměru.

Údaje o intenzitách dopravy na dotčených komunikačních úsecích silnice I/9 v roce 2000, 2010 a 2020 jsou uvedeny na str. 43 dokumentace EIA v kapitole C.II.3 Hluk. Intenzity dopravy v roce 2010 a 2020 byly získány z výsledků sčítání dopravy v roce 2000 provedeným Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a následným přepočtem pomocí příslušných růstových koeficientů (ŘSD ČR).

Zpracovatel posudku dále považuje za ne zcela transparentní informace v dokumentaci EIA o uvažovaných intenzitách dopravy na plánovaném obchvatu, se kterými bylo počítáno v akustické a rozptylové studii.

Pro výpočet akustické zátěže a znečištění ovzduší byly na obchvatu uvažovány intenzity dopravy stejné jako na stáv. komunikaci I/9 procházející obcí. Vzhledem k tomu, že realizací obchvatu dojde k přerozdělení dopravy mezi stávající silnici I/9 procházející středem obce a realizovaný obchvat, jsou použité intenzity dopravy na obchvatu na straně bezpečnosti.

Z hlediska další infrastruktury je vhodné doplnit, že v rámci realizace obchvatu silnice I/9 - Dubá je možné očekávat přeložky či úpravy některých inženýrských sítí. Podrobnosti budou řešeny v dalším stupni projektové přípravy pro vybranou variantu obchvatu.

Uvedené připomínky jsou především metodického charakteru a nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Množství a druh emisí do ovzduší

Kapitola přináší přehled bodových, plošných a liniových zdrojů znečištění, které se budou vyskytovat v období výstavby a provozu záměru.

V tab. 9 dokumentace jsou uvedeny emisní faktory pro rok 2005 a pro různé typy vozidel. Následující tabulka č. 10 pak prezentuje hodnoty imisních limitů a mezí tolerance pro vybrané látky dle nařízení vlády č. 350/2002 Sb.

Poslední tabulka č. 11 obsahuje výsledky rozptylové studie, tj. bilance emisí polutantů NO₂, NO_x, CO, benzenu a benzo(a)pyrenu.

K danému textu nemá zpracovatel posudku zásadní připomínky. Pouze k tab. 11 by bylo vhodné doplnit, že bilance emisí z dopravy po obchvatu byly hodnoceny pro rok 2010, přičemž jsou hodnoceny průměrné roční koncentrace NO_2 , NO_x , benzenu a benzo(a)pyrenu a osmihodinové koncentrace oxidu uhelnatého.

B.III.2. Množství a druhy odpadních vod

V textu dokumentace je konstatováno, že vznik odpadních vod během výstavby se nepředpokládá. Na druhé straně je však uvedeno, že staveniště bude vybaveno tak, aby veškeré produkované splaškové vody a jiné odpadní vody byly řádně zneškodňovány a nedocházelo k znečištění vod v recipientu. Množství produkovaných splaškových vod bude záležet na počtu pracovníků při výstavbě a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Je jasné, že úvodní konstatování, že vznik odpadních vod během výstavby se nepředpokládá, je i s ohledem na následující text v kapitole formulováno nesprávně.

Jinak bez připomínek.

B.III.2.1. Množství dešťových vod

Množství dešťových vod se předpokládá nejvyšší u varianty č. 3 a nejnižší u varianty č. 1. Produkce dešťových vod u jednotlivých variant by dle zpracovatele dokumentace neměla přesáhnout produkci dešťových vod u stávající trasy. Toto tvrzení není ovšem doloženo žádným výpočtem, resp. provedeným srovnáním.

Porovnání množství dešťových vod u jednotlivých variant obchvatu a množství dešťových vod odváděných ze stávající trasy lze při uvažované stejné šířce stávající i navrhované komunikace zjednodušeně provést na základě porovnání délky úseků:

<i>- délka stávající silnice I/9 (od začátku odpojení obchvatu po zpětné napojení obchvatu):</i>	<i>cca 2,1 km</i>
<i>- délka varianty obchvatu 1 silnice I/9:</i>	<i>cca 1,81 km</i>
<i>- délka varianty obchvatu 2 silnice I/9:</i>	<i>cca 2,55 km</i>
<i>- délka varianty obchvatu 3 silnice I/9:</i>	<i>cca 2,95 km</i>

Z provedeného srovnání vyplývá, že produkce dešťových vod u varianty obchvatu 1 by neměla přesáhnout produkci dešťových vod u stávající trasy. Celkové množství dešťových vod z varianty 2 a 3 navrženého obchvatu bude lehce vyšší než množství produkovaných vod ze stávající trasy.

B.III.3. Produkce a kategorizace odpadů

Kapitola je rozčleněna dle předpokládaných produkovaných odpadů pro fázi výstavby a odpadů z provozu. Kategorizace odpadů je provedena podle katalogu odpadů dle vyhlášky MŽP ČR č. 381/2001 Sb. Je uveden i navrhovaný způsob nakládání s odpadem.

Posudek doplňuje, že provozovatel záměru je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, z. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu zasílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2. S nebezpečnými odpady může původce nakládat dle §16, odst. 3 pouze na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy.

V rámci minimalizace stavebních odpadů je třeba plnit Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb (Věstník MŽP 9/2003) a zejména nařízení vlády 197/2003 Sb. - Plán odpadového hospodářství ČR.

Připomínky budou součástí návrhu stanoviska.

B.III.4. Rizikové faktory

B.III.4.1. Hluk

Kapitola obsahuje především obecné informace o nejvyšších přípustných hodnotách hluku ve venkovním prostoru stanovených nařízením vlády č. 502/2000 Sb., ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb.

Vzhledem k tomu, že tato kapitola by měla charakterizovat údaje o výstupech, bylo by vhodné pro fázi výstavby i provozu záměru uvést jednotlivé relevantní zdroje hluku.

Pro fázi výstavby je vhodné uvést přehled výstupních akustických údajů o hlučnostech stavebních strojů, u kterých lze předpokládat nasazení v době výstavby.

Pro dobu provozu není žádný problém kvantifikovat emisní hladiny akustického tlaku A z provozu na posuzované komunikaci v celém hodnoceném úseku komunikace, a to obdobně jak to učinil autor dokumentace u emisí škodlivin do ovzduší.

K této kapitole máme ještě další připomínku, a to k akustické terminologii používané v dokumentaci. Hluk je pouze obecným pojmem. Pokud ho však chceme kvantifikovat, je nutné hluk vyjadřovat fyzikální veličinou, a tou je hladina akustického tlaku, resp. **ekvivalentní hladina akustického tlaku** a ne **hladina hluku**, jak autor uplatňuje na několika místech ve svém textu.

K výše uvedeným připomínkám zpracovatel posudku doplňuje následující:

Fáze výstavby

Hluk šířený do okolí komunikace během její výstavby lze jen velmi těžko v daném stupni projektové přípravy kvantifikovat, protože nejsou známy základní údaje pro výpočet – skladba a počty stavebních mechanismů, časová součinnost a délka nasazení strojů, složitost stavebních prací budovaného úseku, harmonogram, postup a technologie výstavby, trasy odvozu a dovozu stavebního materiálu, atd.

Zejména na počátku výstavby lze očekávat intenzivnější pohyb těžkých nákladních vozidel a stavebních mechanismů (bagrů, buldozerů, nakladačů, těžkých nákladních vozidel a pod.). Hluk se bude také šířit z prostorů zařízení staveniště, kde budou situovány skládky a meziskládky stavebního materiálu. Největším zdrojem hluku bude těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (násypávání a hutnění).

Celková hladina akustického tlaku A bude také záviset na výběru dodavatele stavby a kvalitě jeho strojového parku.

Hladiny akustického tlaku A u běžných stavebních strojů a pohonných agregátů) se v průměru pohybují v rozsahu 85 – 95 dB ve vzdálenosti 5 m. Hladiny akustického tlaku A u běžných těžkých nákladních vozidel*) se pohybují v rozmezí 75 – 85 dB v téže vzdálenosti.*

**) viz. archiv zpracovatele (skutečně naměřené akustické hladiny)*

Fáze provozu

Zdrojem hluku v okolí komunikace, který ovlivňuje stav akustické situace v různě širokém pásmu podél komunikace, je automobilový provoz.

V oblasti hluku patří k výstupům údaje o hodnotách zdrojových funkcí (emisní hodnoty L_{Aeq}), které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace. Hladina akustického tlaku je ovlivňována především intenzitou a skladbou dopravy, druhem a technickým stavem dopravních prostředků a dalšími charakteristikami dopravy, jako je např. její plynulost, styl a rychlost jízdy, typ, povrch a podélný sklon vozovky, apod. Významnou roli hrají rovněž charakteristiky zástavby a okolní terén.

Připomínky nejsou zásadního rázu, mají pouze doplňující charakter a nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

B.III.4.2. Vibrace

Novostavbu silnice I/9 – obchvat Dubá lze charakterizovat jako stavbu s kvalitními technickými parametry, která odvede část dopravy využívající v současnosti stávající I/9 do větší vzdálenosti od obytných objektů. Proto není reálný předpoklad, že by po uvedení stavby do provozu mohlo dojít ke vzniku vibrací, které by negativně ovlivnily obytnou zástavbu.

K zatížení vibracemi by mohlo dojít pouze ve fázi výstavby při pojiždění těžkých stavebních mechanismů a nákladních vozidel po stávajících komunikacích.

Bez připomínek.

B.III.4.3. Radioaktivní, elektromagnetické záření

Výskyt radioaktivního a elektromagnetického záření se neočekává ani při výstavbě, ani při provozu záměru.

Bez připomínek.

B.III.4.4. Rizika havárií

Příslušná kapitola dokumentace se zaměřuje na popis možných rizik havárií ve fázi výstavby a provozu záměru.

Z hlediska obsahu lze s daným textem souhlasit. Zpracovatel posudku však nepovažuje za vhodné do oddílu dokumentace B. III Údaje o výstupech hodnoceného záměru zařadit informace o rizicích havárií, neboť v tomto směru se nejedná o běžný výstup záměru.

Velmi obdobný text je navíc uveden v samostatné kapitole D. III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech.

Uvedené připomínky jsou především metodického charakteru a nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

B.III.5. Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

Kapitola se podrobně zabývá důsledky realizace záměru na krajinu a krajinný ráz, dále pak i vyvolanými terénními úpravami.

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu.

Část C - Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1. Celkový přehled výčtu nejzávažnějších environmentálních charakteristik

V tabulárním přehledu dokumentace (tab. 17) je uveden výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik a jejich dotčení záměrem.

*K předloženému vyhodnocení zpracovatel posudku má drobné připomínky.
Do tabulky by bylo dobré doplnit kolonku Soustava evropsky významných území NATURA (-).
Vzhledem k tomu, že tabulka se týká environmentálních charakteristik záměru, nepovažujeme v posledním řádku týkajícím se ochranných pásem za vhodné uvádět ochranná pásma komunikací (technické ochranné pásmo).*

C.I.2. Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání

Popis stávajícího stavu zájmové oblasti

Předložený popis stávajícího stavu území se soustřeďuje především na negativní vlivy spojené s vysokými intenzitami dopravy na stávající komunikaci I/9 procházející středem obce Dubá. Mezi priority trvale udržitelného rozvoje obce tedy patří vybudování obchvatu kolem města a vymístění tranzitní dopravy mimo obec.

Dobrý přehled o umístění jednotlivých variant obchvatu v zájmovém území poskytuje i fotodokumentace stávajícího stavu území se směrovým vyznačením jednotlivých tras záměru včleněná do textu kapitoly.

Bez připomínek.

C.I.2.1. Ochranná pásma

V kapitole je uveden výčet ochranných pásem, které budou realizací záměru dotčeny. Jedná se o ochranné pásmo lesa a ochranné pásmo inženýrských sítí. V důsledku realizace záměru bude dotčena i IV. zóna CHKO Kokořínsko a CHOPAV Severočeská křída.

V úvodu této kapitoly je uvedeno, že vlastní ochranné pásmo navrhované komunikace I/9 je 30 m.

*Vzhledem k tomu, že v tab. 18 dokumentace EIA je uveden správný rozsah ochranného pásma silnice I. třídy, tj. 50 m, je možné usuzovat, že se v textu jednalo pouze o překlep.
Jinak bez připomínek.*

C.I.2.2. Stávající územní zátěže

Jedinou starou územní zátěží je skládka komunálního odpadu u obce Horky. Skládka je v současnosti zrekultivovaná a monitorována. Realizací záměru nebude dotčena.

Žádná další územní zátěž není v zájmovém území známa.

Bez připomínek.

C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

C.II.1. Obyvatelstvo

Kapitola obsahuje podrobná data o vývoji počtu obyvatel v spádové oblasti a městě Dubá.

Zpracovatel posudku pouze postrádá odkaz na zdroj, ze kterého byla data čerpána.

Jinak bez připomínek.

C.II.2. Ovzduší a klima

C.II.2.1. Ovzduší a současná imisní situace v lokalitě

V kapitole nalezneme informace o stávajícím imisním pozadí NO₂ a NO_x v nejbližších stanicích ČHMÚ (Blíževedly, Panská Ves, Jestřebí) na základě údajů z ročenky Znečištění ovzduší na území ČR (ČHMÚ) z let 2003 a 2004. Pro polutanty SO₂, NO_x a PM₁₀ jsou uvedeny údaje ze stanic Česká Lípa a Blíževedly za rok 2001.

Bez připomínek.

C.II.2.2. Imisní limity

Pro látky emitované do ovzduší jsou stanoveny imisní limity a meze tolerance nařízením vlády č. 350/2002 Sb.

Vzhledem k tomu, že část silničního obchvatu prochází územím CHKO Kokořínsko, musí být v tomto území dodržen imisní limit pro oxidy dusíky NO_x pro ochrany ekosystémů.

Bez připomínek.

C.II.2.3. Klimatické poměry

Kapitola obsahuje podrobné údaje o klimatickém regionu, ve kterém se záměr nalézá. Směr větru v lokalitě Dubá je patrný z přiložené směrové větrné růžice.

K prezentovaným údajům nemá zpracovatel posudku připomínky, pouze by bylo vhodné uvést odkaz na zdroj, ze kterého byly informace čerpány.

Uvedené připomínky jsou především metodického charakteru a nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

C.II.3. Hluk

Kapitola uvádí údaje o intenzitě dopravy na sledovaném úseku silnice I/9 pro roky 2000, 2010 a 2020. Údaje o intenzitách dopravy na sledovaných úsecích silnice I/9 v roce 2010 a 2020 byly získány ze sčítání dopravy ŘSD ČR v roce 2000 přepočtem pomocí růstových koeficientů ŘSD ČR pro příslušnou třídu komunikací.

Nulová varianta – stávající stav

V dokumentaci je konstatováno, že prakticky u všech obytných domů situovaných podél silnice I/9 v Dubé jsou 2 m před fasádou při zachování současného stavu a intenzity dopravy překračovány limitní hodnoty hluku ve dne a v noci.

Tato formulace je nepřesná. Text je pravděpodobně převzat z akustické studie (str. 13), kde je uvedeno, že prakticky u všech obytných domů situovaných podél silnice I/9 v Dubé budou 2 m před

fasádou při zachování současného stavu a intenzity dopravy v roce 2010 překračovány limitní hodnoty hluku ve dne a v noci.

Dokumentace se tedy zabývá v dané kapitole popisem „nulové varianty“, tj. stavu bez realizace záměru v roce 2010.

Kapitola C.II dokumentace EIA by však měla obsahovat popis současného stavu životního prostředí, tj. popis počáteční (stávající) akustické situace v zájmovém území.

V této kapitole dokumentace by se měla objevit reflexe stávajícího stavu akustické situace v zájmovém území a to buď na základě měření provedeného v terénu nebo modelového výpočtu.

C.II.4. Voda

Úvodní část kapitoly pojednává obecně o problematice znečištění povrchových a podzemních vod v souvislosti s provozem na komunikacích.

C.II.4.1. Povrchové vody

Širší zájmová oblast spadá do hlavního povodí Labe. V zájmovém území plánovaného obchvatu se nenachází žádná významná vodoteč, pouze bezejmenná příležitostná vodoteč v údolí Lopusník.

Na území města je řada neudržovaných vodních ploch, v okolí se nachází několik rybníků. K nejbližším recipientům patří Liběchovka, která protéká asi 2 km J od města Dubá.

Zátopové území není v zájmovém území stanoveno.

Bez připomínek.

C.II.4.2. Podzemní vody

Kapitola C.II.4.2 uvádí stručnou charakteristiku vodohospodářských poměrů a využívání jednotlivých zdrojů podzemních vod v hodnoceném zájmovém území.

Zdroje pitné vody

Trasa navrženého obchvatu ve všech svých variantách prochází Chráněnou oblastí přirozené akumulace vod Severočeská křída vyhlášenou Nařízením vlády č. 85/1981 Sb.

V širším okolí města Dubá se vyskytuje řada významných a využívaných zdrojů podzemních vod vázaných na svrchnokřídová souvrství. Žádné z ochranných pásem těchto zdrojů však realizací záměru dotčeno nebude.

Jako jediný zdroj pitné vody pro dva starší bytové domy č.p. 7 a 8 slouží hydrogeologický vrt (resp. vrtná studna – ozn. HV-1) situovaný na zahradě poblíž domu č. p. 7. Riziko ohrožení vodního zdroje v důsledku realizace plánovaného obchvatu je prakticky nulové. Vzdálenost plánovaného obchvatu od tohoto zdroje je dostatečná.

Pro vodní zdroj HV – 1 je provedeno hodnocení dle metodiky, tj. identifikace významnosti, charakteristika vlivu a návrh opatření, včetně bodového ohodnocení v rámci 5ti-stupňové škály. Chybí pouze poznámka, že 5-ti členná stupnice pro hodnocení staveb a činností je převzata z metodiky multikriteriálního hodnocení, přičemž ohodnocení 5 představuje nejlepší stav nebo řešení.

Uvedená připomínka je metodického charakteru a nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Zdroje přírodních léčivých a minerálních vod

V zájmovém území plánovaného obchvatu se nevyskytují zdroje přírodních léčivých a minerálních vod, ani komerčně využívané zdroje pitné vody.

Bez připomínek.

C.II.5. Půda

Podstatná část trasy všech posuzovaných variant je vedena po zemědělské půdě (cca 80 % délky trasy), částečně je dotčena i lesní půda (cca 4 % délky trasy).

C.II.5.1. Zemědělská půda

Obsahem kapitoly je obecný popis půdních typů vyskytujících se v hodnoceném území, dále zařazení dotčené zemědělské půdy dle BPEJ a třídy ochrany.

Z tabulky č. 26 je patrné, že ve všech posuzovaných variantách trasy obchvatu dojde k významnému dotčení zemědělských půd s I. třídou ochrany (cca 70 - 73 % z celkového dotčeného ZPF), tj. bonitně nejcenější zemědělské půdy v jednotlivých klimatických regionech.

Kontaminace půdy v souvislosti s vlivem specifických geologických podmínek, příp. předešlé antropogenní činnosti zjištěna nebyla.

Bez připomínek.

C.II.5.2. Lesní půda

Dle aktuálních lesních hospodářských plánů jsou všechny lesní pozemky zájmového území zařazeny podle zákona č. 289/1995 Sb. do kategorie lesů hospodářských. V zájmovém území je dotčen pouze 1 lesní typ, a to bohatá buková doubrava (2B4).

Bez připomínek.

C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje

C.II.6.1. Geomorfologické poměry území

Kapitola se věnuje geomorfologickým a morfologickým poměrům v území.

Bez připomínek.

C.II.6.2. Geologické poměry

Zájmové území hodnocené stavby se nachází v oblasti svrchnokřídových hornin České křídové tabule, v tzv. lužické faciální oblasti.

V zájmovém území nejsou registrovány žádné svahové deformace, sesuvy, poddolovaná území, ložiska surovin ani chráněná ložisková území.

Bez připomínek.

C.II.6.3. Hydrogeologie

Kapitola se soustředí na charakteristiku dotčeného hydrogeologického rajonu (Křída pravostranných přítoků Labe), popis zdrojů pitné vody a zdrojů přírodních léčivých a minerálních vod, včetně charakteristiky vodohospodářských poměrů obce.

Zpracovatel posudku pouze namítá, že kapitolu týkající se tektoniky by bylo vhodnější začlenit např. do předcházející kapitoly C.II.6.2.

Připomínka je formálního charakteru a nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

C.II.7. Flóra, fauna a ekosystémy

C.II.7.1. Flóra

Úvod kapitoly je věnován fytogeografickému začlenění zájmového území, včetně charakteristiky potenciální přirozené vegetace.

Aktuální vegetace zájmového území byla hodnocena na 11 vytipovaných lokalitách v trase navrhovaného obchvatu, které jsou z botanického hlediska zajímavé. Jedná se o remízky, keřové pásy podél cest a na loukách či větší lesíky.

Podrobný botanický průzkum byl proveden v červenci 2005, postihuje tedy pouze letní aspekt. U jednotlivých hodnocených lokalit je podrobný popis stanoviště, včetně rozsáhlého výčtu zaznamenaných druhů.

Při průzkumu byly nalezeny běžné druhy rostlin. Výskyt druhů zvláště chráněných dle Vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. nebyl zjištěn. Zcela okrajový je i výskyt ohrožených druhů dle Červeného seznamu (Procházka, 2001). Sem náleží pouze dva druhy – *Lycopsis arvensis* (prlina rolní) a *Pyrus pyraeaster* (hrušeň polnička), oba v nejnižší kategorii C4a, tj. méně běžné druhy vyžadující další pozornost.

Podrobný floristický přehled je součástí přílohy „*Biologický průzkum*“ dokumentace EIA.

Kapitola je zpracována velmi podrobně. Provedený botanický průzkum poskytuje velmi dobrý přehled o vegetaci v dané lokalitě, i přes skutečnost, že postihuje pouze letní aspekt.

Bez připomínek.

C.II.7.2. Fauna

Stejně jako u předcházející kapitoly je úvodní text věnován obecnému popisu fauny dotčeného bioregionu. Pro lepší dokreslení jsou doplněny odkazy na zoologické průzkumy prováděné v širším zájmovém území.

Vytipované lokality pro zoologický průzkum se shodují s výše uvedenými botanickými lokalitami. Přírodně a zoologicky nejhodnotnější území v trase navrženého obchvatu je údolí, které je nad městem a rozděluje se do dvou samostatných roklí. V dokumentaci je uveden výčet obratlovců, kteří se v zájmovém území mohou potenciálně vyskytovat.

K danému textu má zpracovatel následující připomínku:

- ve výčtu druhů, které se mohou v zájmovém území potenciálně vyskytovat, by měla být uvedena poznámka, že se jedná o druhy zvláště chráněné dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (viz. ještěrka obecná, slepýš křehký, užovka obojková).

V dokumentaci jsou ve výčtu druhů, které se mohou v území potenciálně vyskytovat, uvedeny i druhy zvláště chráněné dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Jedná se o tyto druhy:

ještěrka obecná (<i>Lacerta agilis</i>)	<i>silně ohrožený druh</i>
slepýš křehký (<i>Anguis fragilis</i>)	<i>silně ohrožený druh</i>
užovka obojková (<i>Natrix natrix</i>)	<i>ohrožený druh</i>

V daném území nebyl proveden podrobný zoologický průzkum. V další fázi přípravy projektu u trasy vybrané k realizaci je tedy třeba provést zoologický průzkum a prověřit, zda záměrem nemohou být ohroženy zvláště chráněné druhy živočichů. Tato podmínka bude součástí návrhu stanoviska.

C.II.7.3. Ekosystémy

Kapitola zabývající se ekosystémy obsahuje charakteristiky vycházející ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Zájmové území navrženého obchvatu silnice I/9 zasahuje do vnějšího ochranného pásma CHKO Kokořínsko (IV. zóna). Záměrem nebudou dotčena žádná další zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V území dotčeném stavbou se nenachází žádný prvek ÚSES nadregionálního nebo regionálního významu, pouze jedno navržené lokální biocentrum a jeden navržený lokální biokoridor.

Ve vymezeném prostoru se dále nalézají dva významné krajinné prvky (lesní porosty) definované dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Bez připomínek.

C.II.8. Krajina

Tato kapitola dokumentace pojednává o obecných informacích týkající se krajinného rázu, současně pak hodnotí krajinný ráz v zájmovém území uvažované stavby. Podkladem pro zpracování dané kapitoly byly informace uvedené v příloze dokumentace „*Krajinný ráz*“, kterou zpracoval RNDr. Petr Anděl, CSc.

C.II.8.1. Vymezení zájmového území

V kapitole je postupně vymezena oblast krajinného rázu, nadřazený krajinářský celek a základní krajinářský celek.

Bez připomínek.

C.II.8.2. Hodnocení krajinného rázu v zájmovém území

Hodnocení krajinného rázu vychází ze základní typologie krajiny (Míchal, 1997). Zájmové území lze v tomto ohledu zařadit do kategorie B – harmonická krajina.

V okolí posuzovaného silničního obchvatu bylo pro účely hodnocení krajinného rázu vyčleněno celkem 8 krajinných prostorů. U technických parametrů stavby, které by mohly mít významný vliv na zásah do krajinného rázu, byly definovány základní zásady pro výběr projektu (tj. zásada omezení délky rovných úseků, zásada minimalizace zářezů a násypů, zásada přiměřenosti technických děl podle charakteru krajiny a zásada začlenění stavby do krajiny vegetačními úpravami).

Bez připomínek.

C.II.9. Kulturní památky a archeologická naleziště

Úvod kapitoly se podrobně věnuje kulturní a historické charakteristice oblasti. Kapitola je vhodně doplněna fotodokumentací kulturních památek nacházejících se v zájmovém území.

C.II.9.1. Historické a kulturní památky

V dokumentaci je uvedena charakteristika jednotlivých kulturních památek a dalších památkových objektů v zájmovém území, včetně výpisu z Ústředního seznamu kulturních nemovitých památek.

Zájmové území je nutno pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Bez připomínek.

C.II.9.2. Archeologické lokality

Ve vymezeném zájmovém území se nachází pouze jediná známá archeologická lokalita registrovaná ve Státním archeologickém seznamu v Národním památkovém ústavu,. Tato archeologická lokalita se dotýká varianty 1.

Prakticky v celém úseku navrženého silničního obchvatu je však zvýšené riziko narušení dosud neznámých archeologických lokalit.

Bez připomínek.

C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Kapitola uvádí stručnou charakteristiku celkového stavu životního prostředí zájmové oblasti ve srovnání s územím České republiky. Výchozím podkladem pro hodnocení je Atlas životního prostředí České republiky. Hodnocení je provedeno pro 7 dílčích ukazatelů (emise NO_x, třída úrovně životního prostředí, ekologická stabilita, zornění zemědělské půdy, střední délka života, celková úroveň ŽP).

Autor dokumentace konstatuje, že i přes desetiletý odstup od vydání výše uvedeného materiálu je možné považovat výsledky za vypovídající.

Pouze pro upřesnění doplňujeme, že bylo čerpáno z Atlasu životního prostředí a zdraví obyvatelstva ČSFR (1992).

Zhodnocení kvality životního prostředí je provedeno pro účely souhrnného zhodnocení životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení dostačujícím způsobem.

ČÁST D - Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

Předmětem kapitoly je popis základních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Pro klasifikaci vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí byla použita 5 stupňová stupnice z metodiky multikriteriálního hodnocení.

Bez připomínek.

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo

Realizace obchvatu povede ke zlepšení stávající situace v oblasti hlukové a imisní zátěže. Na druhou stranu je patrný negativní vliv z hlediska záboru zemědělského půdního fondu a omezení dalšího rozvoje města ve směru obchvatu. Při zvážení všech výše uvedených faktorů je pořadí variant podle vlivu na obyvatelstvo (od nejlepší po nejhorší variantu): varianta 3 > varianta 2 > varianta 1.

D.I.1.1. Zdravotní rizika pro obyvatele

Základní faktory, které určují velikost zdravotního rizika pro obyvatelstvo ze silničních staveb jsou dle zpracovatele dokumentace následující:

- hluk a vibrace,
- emise výfukových plynů,
- narušení faktorů pohody.

Uvedené vlivy se mohou projevit různou měrou v průběhu stavby a po zprovoznění silnice. Pro rámcové hodnocení negativních vlivů dopravy jsou z hlediska negativního působení vibrací, hluku a imisí rozlišena 3 pásma (0 – 10 m, 10 – 100 m, 100 – 500 m). Toto pásmové rozdělení je však nutno brát pouze jako schematické, protože konkrétní vlivy závisí vždy na místních podmínkách.

Zdraví člověka je komplexní jev a podílí se na něm kumulativně jednotlivé negativní faktory. Proto lze očekávat, že rozdíly v celkovém zdravotním riziku pro obyvatele budou s blízkostí k trase výrazně narůstat. Vliv jednotlivých faktorů z dopravy na zdraví člověka má převážně pravděpodobnostní charakter s individuální odezvou, závislou na odolnosti a adaptabilitě každého jedince.

Hodnocení zdravotních rizik v dokumentaci EIA vypracované autorem dokumentace, bylo zpracováno především na základě zpracované akustické a rozptylové studie.

Část dokumentace týkající se posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví tedy nebyla zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Pro podrobné zhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel si zpracovatel posudku vyžádal jako doplňující podklad autorizované hodnocení vlivů na veřejné zdraví, které tvoří přílohu č. 12 tohoto posudku.

Ze studie Posouzení vlivů na veřejné zdraví „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ zpracované Ing. Danou Potužníkovou vyplynuly tyto závěry:

Posuzovaný záměr nepředstavuje pro osoby v dotčených objektech zvýšené zdravotní riziko z expozice oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo(a)pyrenu.

Vzhledem k predikovaným hodnotám $L_{Aeq,T}$ z provozu záměru lze možné negativní účinky expozice hluku předpokládat u varianty 1, 2 obchvatu včetně stavu s protihlukovou clonou.

Hluk

Problematicke hluku se podrobně věnuje kapitola D.I.3 – Vlivy na hlukovou situaci a zpracovaná Hluková studie, která je přílohou dokumentace.

Daná kapitola se omezuje pouze na obecnou specifikaci parametrů úrovně hlukové zátěže (tj. vzdálenost obytných souborů od trasy, konfigurace terénu, dopravní intenzita) a popis akustické situace při tzv. nulové variantě (stav pokud nebude realizována přeložka a doprava bude vedena po stávající silnici I/9).

Kapitola by se měla zabývat především působením hluku z hlediska zdravotního rizika. Považujeme za vhodné se zmínit nejen o důsledcích expozice obyvatelstva působení dopravního hluku na zdraví obyvatel jak je tomu učiněno v dokumentaci, ale i o vztahu dávky (tj. expozice hlukem) a účinku (tj. zdravotní projevy).

Při kvalitativní charakteristice zdravotních účinků hlukové zátěže na obyvatele je možné vycházet z následující tabulky, ve které jsou vybarvením znázorněny prahové hodnoty hlukové expozice pro nepříznivé účinky hluku ve venkovním prostředí, které se dnes považují za dostatečně prokázané. Tyto prahové hodnoty platí pro větší část populace s průměrnou citlivostí vůči účinkům hluku.

Nepříznivý účinek	40-45 dB	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	> 70 dB
Kardiovaskulární účinky							
Zhoršená komunikace řečí							
Pocit obtěžování hlukem							

Jinak bez připomínek.

Emise výfukových plynů

Kapitola rozlišuje vliv imisí na obyvatelstvo v městském provozu a v provozu ve volné krajině. Imisní a emisní situace je samostatně uvedena v kapitole D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima a v Rozptylové studii, která je přílohou této dokumentace. Rozptylová studie konkretizuje vlivy imisí na jednotlivé obydlené části u nové silnice a hodnotí dvě hlavní charakteristiky stavu čistoty ovzduší (průměrná roční koncentrace škodliviny, krátkodobá maximální koncentrace).

Zpracovatel dokumentace se v této kapitole soustřeďuje především na obecné poznatky týkající se zdravotních rizik v souvislosti s výfukovými plyny motorových vozidel.

Bez připomínek.

D.I.1.2. Narušení faktorů pohody

Obyvatelstvo, které žije v blízkosti komunikací má závažně narušen faktor pohody. Kapitola se snaží najít řešení k minimalizaci podnětů, které obyvatele negativně ovlivňují.

Bez připomínek.

D.I.1.3. Sociálně ekonomické vlivy

Kapitola pojednává o případných pracovních příležitostech při výstavbě záměru. Stavba přeložky silnice I/9 jinak výrazně neovlivní sociálně ekonomickou situaci v daném okolí.

Bez připomínek.

D.I.1.4. Vliv na řidiče, dopravní nehody

Po realizaci záměru (tj. obchvat silnice I/9 s vyhovujícími normovými technickými parametry) dojde v oblasti k celkovému zlepšení průjezdnosti, snížení hluku a emisí, nehodovosti apod.

Bez připomínek.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

D.I.2.1. Vlivy na ovzduší

Kapitola uvádí výsledky vyplývající ze zpracované rozptylové studie. Jsou uvedeny údaje o průměrných ročních koncentracích a maximálních hodinových koncentracích NO₂, osmihodinových koncentracích CO, dále údaje o průměrných ročních a maximálních hodinových koncentracích benzenu a průměrných ročních koncentracích benzo(a)pyrenu, a to pro jednotlivé posuzované varianty obchvatu. Pro podrobné zhodnocení situace po výstavbě byla hodnocena imisní zátěž v 10 referenčních bodech.

V kapitole je dále srovnána imisní situace v letech 2010 a 2020.

Z rozptylové studie vyplývají následující závěry:

Realizací obchvatu silnice I/9 se sníží imisní zátěž obce. Z porovnání imisní situace v obci Dubá pro tři posuzované varianty vyplývá, že nejvhodnější řešení z pohledu imisní zátěže obytné zóny představuje nejvzdálenější varianta 3, nejméně příznivá je varianta 1. Ve všech třech variantách budou očekávané imisní koncentrace posuzovaných látek hluboko pod odpovídajícími imisními limity a to jak v nejbližším okolí komunikace, tak u obytné zástavby obce. Toto tvrzení se týká obou posuzovaných časových horizontů. Nárůst intenzity dopravy mezi roky 2010 a 2020 je s výjimkou benzo(a)pyrenu kompenzován poklesem emisí z automobilové dopravy v důsledku zvyšující se kvality vozového parku.

Se závěry prezentovanými v této kapitole a podloženými výpočty v rozptylové studii je možné souhlasit.

D.I.2.3. Vlivy na klima

Na klimatickou situaci nebude mít realizace záměru žádný vliv. Dojde ke zlepšení v oblasti inverzních situací v centru obce, která se nachází v údolíčku.

S uvedenými závěry lze souhlasit, bez připomínek.

D.I.3. Hluková situace a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

D.I.3.1. Hluk

Vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci vychází ze zpracované akustické studie, která je přílohou dokumentace. Jako referenční body pro vyhodnocení akustické zátěže bylo zvoleno 19 nejbližších obytných domů a 4 body na hranici chráněného venkovního prostoru (hranice parcel).

Pro tyto referenční body byl proveden výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době pro všechny 3 posuzované varianty obchvatu. Popis akustické situace v nulové variantě (tj. při zachování stávajícího stavu) je uveden v předcházející kapitole C.II.3 Hluk.

U jednotlivých posuzovaných variant jsou uvedeny vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro intenzity dopravy v roce 2010, dále pak i počet zasažených osob hlukem z dopravy a v případě překročení hygienického limitu i návrh protihlukových opatření.

Na základě výsledků akustické studie lze konstatovat, že obchvat silnice I/9 ve všech třech navržených variantách výrazně zklidní situaci u obytné zástavby obce. *V současné době jsou v centru obce u obytných domů překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku v denní a noční době.*

Z navržených variant obchvatu vychází z akustického hlediska logicky jako nejpříznivější varianta 3, které je vedena v největší vzdálenosti od obytné zástavby. V této variantě nebude nikdo z osob žijících v obci Dubá zasažen akustickou expozicí z provozu na obchvatové komunikaci vyšší než 50 dB v denní ani noční době.

Ve variantách 1 a 2 obchvatu je v severní části trasy (u obytného domu č. p. 8 v Novém Berštejně) překročena v denní i noční době přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku. Pro ochranu tohoto obytného domu je pro variantu 1 a 2 obchvatu navržena protihluková clona délky 50 m a výšky 4,5 m (varianta 2: km 2,445 – 2,495 staničení).

Nejméně příznivě vychází z akustického pohledu varianta 1 navrženého obchvatu, která je vedena v těsné blízkosti obytné zóny obce a podél hranice zámeckého parku. Ani v této variantě po vybudování navržené PHC nebudou u obytných domů a v chráněném venkovním prostoru překročeny limitní hladiny akustického tlaku A v denní ani v noční době.

Při uvažování intenzit dopravy v roce 2020 bude ve všech navržených variantách obchvatu dodržena nejvyšší přípustná hladina akustického tlaku A 60 dB v denní a 50 dB v noční době.

K dané kapitole má zpracovatel posudku následující připomínky:

1/ U tab. 39, 41 a 43 dokumentace EIA hodnotících ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru by bylo vhodné uvést hygienické limity, se kterými jsou tyto hodnoty porovnávány.

2/ U počtu osob zasažených hlukem z dopravy uvedeném v tab. 40, 42 a 44 dokumentace EIA není jasné, jestli se jedná o expozici v denní či noční době.

3/ Tvrzení zpracovatele dokumentace, že v současné době jsou v centru obce u obytných domů překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku v denní a noční době není podloženo ani měřeními ani modelovým výpočtem počáteční akustické situace. Není tedy jasné, na základě čeho tak je usuzováno.

ad 1/ Uvažovaný hygienický limit je 60 dB ve dne a 50 dB v noci.

ad 2/ Počet osob zasažených hlukem z dopravy záměru je zjištěn na základě vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A v denní době.

ad 3/ Na základě intenzit dopravy na dotčených úsecích silnici I/9 (str. 43 dokumentace EIA) a vzdálenosti obytné zástavby od komunikace lze konstatovat, že již v současnosti lze očekávat překročení stávajících hygienických limitů 60/50 dB ve venkovním prostředí u obytné zástavby nacházející se v blízkosti stávající silnice I/9.

Realizací obchvatu dojde k převedení tranzitní dopravy mimo obec a ke zlepšení akustické situace v obci. Záměr je tedy z akustického hlediska pozitivní.

Uvedené připomínky nemají zásadní vliv na celkové hodnocení záměru.

D.I.3.2. Radioaktivní, elektromagnetické záření

Při stavbě ani provozu obchvatu I/9 nebude emitováno žádné radioaktivní nebo elektromagnetické záření.

Bez připomínek.

D.I.3.3. Vibrace

Vzhledem k vedení trasy mimo přímý kontakt s obytnou zástavbou se nepředpokládá vliv vibrací.

Bez připomínek.

D.I.4. Vliv na vodu

D.I.4.1. Celkový vliv

Vzhledem k tomu, že zájmová lokalita leží v CHOPAV Severočeská křída je v dokumentaci věnována zvýšená pozornost problematice ovlivnění vod, a to jak při výstavbě tak i při provozu záměru.

D.I.4.2. Období výstavby

V období výstavby bude věnována zvýšená pozornost nakládání se znečišťujícími látkami. Z tohoto důvodu bude vypracován Provozní a Havarijní řád a stavební firma bude mít k dispozici preventivní a havarijní prostředky pro nakládání s ropnými látkami. Odstavné plochy pro stavební stroje budou zabezpečeny zpevněnou plochou nebo záchytnými vanami s vhodným sorbentem. Veškerá údržba techniky bude prováděna mimo staveniště, nebudou zde skladovány pohonné hmoty.

Vlivy na povrchovou vodu

Z hlediska povrchových vod dokumentace hodnotí možnost negativního vlivu odnosu půdních částic z místa stavby na vodoteče v zájmovém území. Tento vliv by neměl být při dodržování technologické kázně významný. Ohrožení povrchových vod by mohlo nastat v případě úniku většího množství ropných látek na staveništi.

Z hlediska charakteru odvodnění území dojde v důsledku zemních prací (výkopů a náspů) k částečné změně konfigurace terénu, což způsobí změnu odtokových poměrů v bezprostřední blízkosti budoucí komunikace.

Vlivy na podzemní vodu

Mělké podzemní vody mohou být dotčeny výstavbou komunikace v případě, že nebudou dodržena opatření před úniky nebezpečných látek, a to zejména v oblastech, kde je zvýšená hladina podzemní vody. Nepříznivě na kvalitu podzemní vody střednoturonské zvodně může působit i odstranění slabě propustných krycích vrstev.

Vzhledem k tomu, že u varianty 1 se jedná o zářezy až 13 m hluboké a u variant 2 a 3 o zářezy do 6 m, je třeba posoudit podrobnější vliv na podzemní vody v dalším stupni projektové dokumentace (ovlivnění hladiny podzemních vod, apod.).

Souhrnný přehled nejdůležitějších vlivů stavby na povrchové a podzemní vody je uveden v tab. 49 dokumentace EIA. Z uvedeného přehledu je patrné, že riziko kontaminace vod je významné pouze při havarijních stavech.

Vzhledem k umístění záměru v CHOPAV musí být v dalších fázích projektové dokumentace zpracován pro vybranou trasu hydrogeologický průzkum a důsledně dodržován provozní řád a

technologická kázeň, která zabrání jakémukoliv znečištění povrchových nebo podzemních vod. (Pozn.: Tento požadavek budou součástí návrhu stanoviska.)

Nařízení vlády č. 85/1981 Sb. o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy s účinností od 1. ledna 1982 v § 2 stanovuje následující:

(1) V chráněných vodohospodářských oblastech se zakazuje:

a) zmenšovat rozsah lesních pozemků v jednotlivých případech o více než 25 ha; v jednotlivé chráněné vodohospodářské oblasti smí být celkově rozsah lesních pozemků snížen nejvýše o 500 ha proti stavu ke dni nabytí účinnosti tohoto nařízení,

b) odvodňovat u lesních pozemků více než 250 ha souvislé plochy,

c) odvodňovat u zemědělských pozemků více než 50 ha souvislé plochy, pokud se neprokáže na základě hydrogeologického zhodnocení, že odvodnění neohrozí oběh podzemních vod,

d) těžít rašelinu v množství přesahujícím 500 tisíc m³ v jedné lokalitě, pokud se neprokáže na základě hydrogeologického zhodnocení, že těžba rašeliny neohrozí oběh podzemních vod; zákaz se nevztahuje na těžbu rašeliny z přírodních léčivých zdrojů,

e) těžít nerosty povrchovým způsobem nebo provádět jiné zemní práce, které by vedly k odkrytí souvislé hladiny podzemních vod; zákaz se nevztahuje na těžbu

1. štěrků, písků a štěrkopísků, budou-li časový postup a technologie těžby přizpůsobeny možností následného vodohospodářského využití prostoru ložiska,

2. v kamenolomech, v nichž je nutno přejít k polojámové nebo jámové těžbě a nedojde-li k většímu plošnému odkrytí než 10 ha,

3. všech druhů uhlí, nedojde-li k narušení důležitých funkcí území z hlediska ochrany životního prostředí,

4. ostatních vyhrazených nerostů, nedojde-li k většímu plošnému odkrytí než 10 ha,

f) těžít a zpracovávat radioaktivní suroviny, u nichž není zajištěno zneškodňování odpadů v souladu s předpisy na ochranu jakosti vod³),

g) ukládat radioaktivní odpady z výroby nebo regenerace palivových článků pro jaderné elektrárny a radioaktivní odpady z jaderných elektráren,

h) provádět geologické a hydrogeologické průzkumné práce, pokud jednotlivé průzkumné objekty nebudou následně vodohospodářsky využity nebo nebudou následně upraveny tak, aby nedocházelo k ohrožení oběhu podzemních vod,

i) provádět výstavbu:

1. zařízení pro výkrm prasat o celkové kapacitě zástavu nad 5000 kusů,

2. závodů na zpracování ropy a dále závodů chemické výroby, využívajících ropu nebo ropné látky jako surovinu,

3. skladů ropných látek o objemu jednotlivých nádrží nad 1000 m³,

4. dálkových potrubí pro přepravu ropných látek včetně příslušenství, pokud nebudou opatřena proti úniku ropných látek do povrchových a podzemních vod nebo pokud nebude vybudován kontrolní systém pro zjišťování jejich úniku,

5. provozních skladů látek, které nejsou odpadními vodami a které mohou ohrozit jakost nebo zdravotní nezávadnost povrchových nebo podzemních vod⁴), s kapacitou přesahující potřebu provozu závodu,

6. tepelných elektráren na tuhá paliva s výkonem nad 200 MW.

Žádná z výše uvedených činností s výstavbou silnice bezprostředně nesouvisí. Tato skutečnost by dle názoru zpracovatele posudku měla být výslovně konstatována.

D.I.4.3. Období provozu

Vlivy na povrchovou vodu

V období provozu se projeví nárůst zpevněných ploch a zvýšené množství odváděných dešťových vod, dojde ke zrychlení odtoku povrchových vod. Dešťové vody budou ze silnice odváděny do odvodňovacích příkopů a dále pak přes zařízení k zachycení závadných látek do vodotečí.

Dešťové vody z komunikace mohou být znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů nebo z použitých posypových materiálů (především s obsahem chloridu sodného).

Způsob odvodu dešťových vod z komunikace bude upřesněn v dalším stupni přípravy projektové dokumentace.

Vlivy na hydrologické charakteristiky podzemních vod

Možné ovlivnění hladiny mělkých podzemních vod lze očekávat v místech hlubších zářezů silnice.

Obecně lze konstatovat, že k lokálnímu ovlivnění hladiny podzemní vody může dojít pouze u nejsvrchnější, kvartérní zvodně. Vzhledem k tomu, že na podstatné části území vystupují na povrch přímo kvádřové pískovce středního turonu, ve kterých není kvartérní zvodně vyvinuta, bude zásah do této zvodně minimální až bezvýznamný.

Další možný způsob ovlivnění vodního režimu je v místech, kde budovaná komunikace jde po násypch v místech připovrchové zvodně, jejíž hladina dosahuje nízko nad terén. Zde se může projevit vytvoření překážky pro proudění v důsledku přitížení terénu realizovaným násypem.

Hladina podzemní vody u hlouběji uložených křídových zvodní nebude daným záměrem dotčena.

Jediný individuální vodní zdroj HV-1 u bytových jednotek v osadě Nový Bernštejn je zahlouben do kvádřových pískovců středního turonu. Jeho ovlivnění vlastní stavbou je bezpředmětné.

Zpracovatel dokumentace v závěru kapitoly konstatuje, že silnice musí být v podloží dostatečně těsněna, aby se nestala drenážním prvkem, který by sváděl mělké vody a tím snižoval hladinu vod v okolí silnice. Nepříznivě na kvalitu podzemní vody střednoturonské zvodně může působit i odstranění slabě propustných krycích vrstev.

Bez připomínek.

D.I.5. Vliv na zemědělskou a lesní půdu

Kapitola uvádí odhad záboru zemědělských a lesních půd dle jednotlivých variant. Upřesnění množství záboru a specifikace trvalého odnětí a dočasného záboru půdy bude zpracována v rámci „Záborového elaborátu pro vynětí ze zemědělského půdního fondu (ZPF)“ pro vybranou variantu obchvatu.

Dokumentace obsahuje dále vyhodnocení jednotlivých tras z hlediska dotčené kvality půdy. Z tab. 50 dokumentace je patrné, že všechny tři posuzované varianty obchvatu jsou z hlediska rozsahu záboru i kvality dotčené zemědělské půdy a rozsahu záboru lesní půdy prakticky rovnocenné.

K potenciální kontaminaci půd v blízkosti navržené stavby může dojít v souvislosti s:

- emisemi výfukových plynů (Pb, polyaromatické uhlovodíky),

- posypovými solemi při zimní údržbě (chloridy a Zn),
- únikem ropných produktů z úkapů vozidel při haváriích.

Dle registru kontaminovaných ploch ÚKZÚZ není v daném území zjištěno plošné zvýšení obsahů rizikových látek v půdě vlivem geologických podmínek nebo předešlé antropogenní činnosti.

Dle názoru zpracovatele posudku by bylo vhodné do kapitoly hodnotící vlivy na půdy uvést ještě vyhodnocení vlivů záměru na místní topografii, stabilitu a erozi půdy.

Nakládání s ornici

V dalších fázích projektové dokumentace je třeba řešit nakládání s ornici sejmutou z ploch trvalého záboru a z manipulačních ploch dočasného záboru.

Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Stavbou silnice vznikne nový liniový útvar v území. V těsné blízkosti nové stavby dojde lokálně ke změnám topografie (násypy, zářezy, mosty). K výrazným změnám morfologie terénu v hodnocené oblasti však nedojde. Největším zásahem do původní morfologie terénu bude budování mostních objektů.

Posuzovaný záměr nebude mít zásadní vliv na erozi půdy v území. Samotné silniční těleso je náchylné k nestabilitě a erozi svahů v zářezech a náspech. Stabilita svahů bude zajištěna vhodným sesvahováním a následnou biologickou rekultivací (tj. zatravněním a ozeleněním).

Dešťové vody z povrchu vozovky by mohly působit značné škody v důsledku vodní eroze pod silničním tělesem, a proto je důležité zajistit bezpečný odtok vod do recipientu.

Snížení rizika půdní eroze by mělo být zajištěno dodržěním pracovních postupů a navržených opatření (viz. kap. D. IV).

Uvedené údaje jsou pouze doplněním, jinak je kapitola zpracována dostatečně pro účely tohoto posuzování.

D.I.5.1. Vliv na lesní půdu

V území dotčeném stavbou se nachází lesní porosty v lokalitě Lopušník, lesní komplex Bernštejn a další bezejmenné porosty.

Všechny tři navržené varianty obchvatu ovlivní lokalitu Lopušník z pohledu lesních porostů obdobným způsobem. Při plánované stavbě přemostění budou současné smíšené lesní porosty středního až mýtného věku částečně smýceny a budou trvale nebo dočasně odňaty z pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

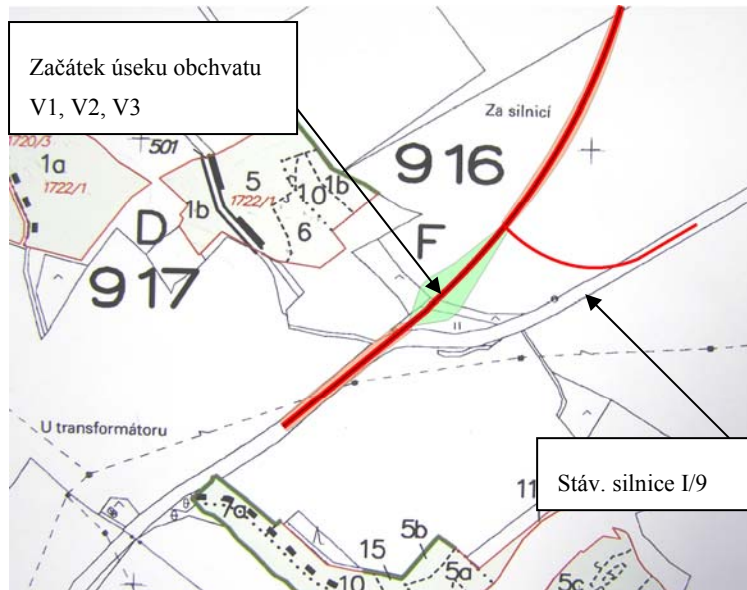
Z navržených tří variant výstavby se jako nejvhodnější z pohledu lesních porostů jeví varianta 3, která se jich dotýká nejméně a jeví se jako vhodná i z pohledu jejich nepříliš kvalitní stávající dřevinné skladby.

Lesní komplex Bernštejn nebude z hlediska lesních porostů ovlivněn žádnou z navržených variant stavby obchvatu I/9.

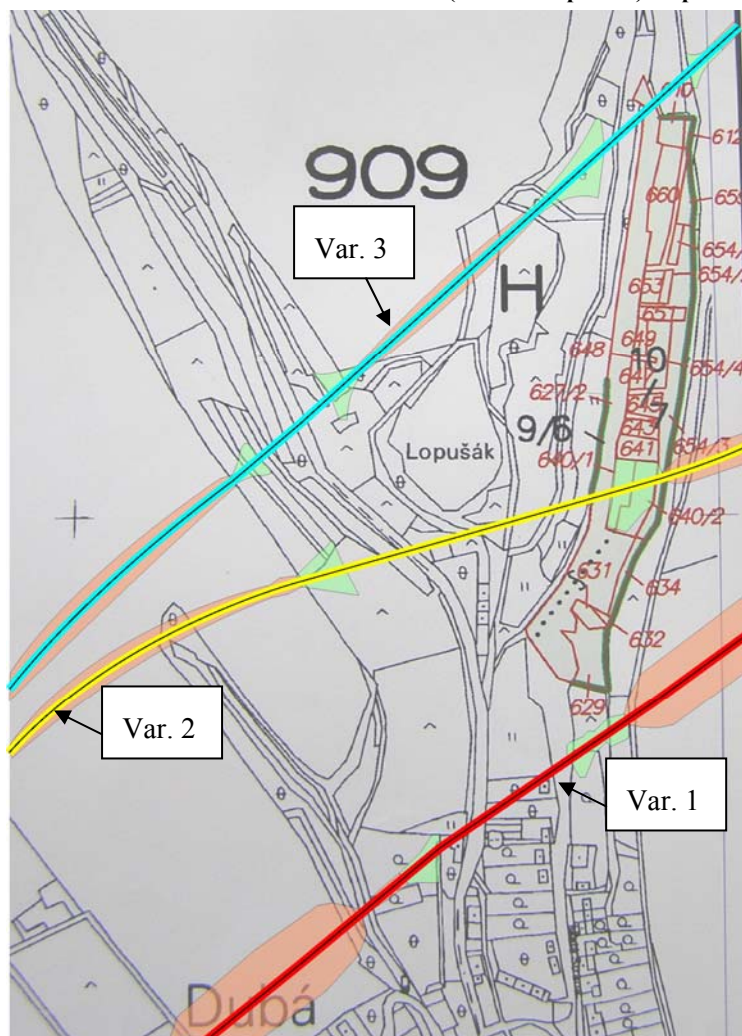
Komplex lesních porostů v jihozápadní části plánované stavby obchvatu Dubé (v místě odstupu varianty 2 a 3) bude dotčen z lesnického pohledu zcela okrajově a stavba bude mít na stávající lesní porosty minimální vliv.

Pro lepší obrázek o dotčených lesních porostech byly doplněny zákresy záměru do porostní mapy a údaje z hospodářské knihy pro lokalitu Lopušník, která bude záměrem dotčena.

Obr. 1 Zákres obchvatu silnice I/9 - Dubá (začátek úseku V1, V2, V3) do porostní mapy



Obr. 2 Zákres obchvatu silnice I/9 – Dubá (lokality Lopušník) do porostní



Obr. 3 Výpis z hospodářské knihy - lokalita Lopušník (porostní skupina 9/6 a 10/7)

Osamělý lesík.

Porostní skupina		Plocha porostní skupiny		Les typ	Kód majetku		Název KU		
9/6		+DBC,AK		2B4	3501 - Česká Lipa		350101501		
Etáž		Plocha etáže		Skut. plocha etáže	Kód majetku		Model těž %		
6		0,61		0,97	11		Obmýtl / Obn. doba 160/30 % mel. a zpevn. dřevin		
Množství	Vys. (m)	Zdrav. (m)	Prům. (m)	Výška (m)	Obmýtl (m ³)	Prům. (m)	Obn. doba (m)	Obn. doba (m)	
255	60	5	HB	70	14	12	0,08	14	
			BR	30	21	21	0,34	24	
								1	
								C	
Etáž celkem		100		66		64			
Porostní skupina		9		Plocha porostní skupiny		1,45		Les typ 2B4	
251		86		3		SM		100	
Etáž		Plocha etáže		0,36		Skut. plocha etáže 0,97		Kód majetku 11	
251		86		3		SM		100	
Etáž celkem		100		126		122		Model těž % 50%	
Porostní skupina		10/7		Plocha porostní skupiny		1,45		Les typ 2B4	
255		61		6		HB		60	
								16	
								17	
								0,14	
								18	
								5	
								C	
								0,21	
								18	
								3	
								C	
								0,24	
								18	
								7	
								C	
								0,27	
								20	
								6	
								C	
								0,29	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		105		153		0 1 0,87	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	
								0,66	
								24	
								5	
								C	
								0,45	
								20	
								6	
								C	
								0,39	
								18	
								5	
								C	
								0,49	
								20	
								6	
								C	
Etáž celkem		100		154		221		Model těž % 88%	
Porostní skupina		251		100		4		SM	
Etáž		Plocha etáže		0,58		Skut. plocha etáže 1,45		Kód majetku 11	
251		100		4		SM		70	
								27	
								24	

D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

D.I.7.1. Vliv na flóru a faunu

Většinu zájmového území budoucího obchvatu pokrývají zemědělsky využívané pozemky (orná půda). Na základě orientačního biologického průzkumu, který je součástí dokumentace, bylo vytipováno celkem 11 dotčených hodnotnějších biotopů rostlin a živočichů.

Dílčí lokality přirozenější vegetace jsou většinou překonány mostními objekty, čímž je nepříznivý dopad do nich zmírněn. Trvalý zábor je zde značně omezen, uplatní se však další, přímé i nepřímé vlivy. Porosty dřevin pod mostem bude nutné smýtit a jejich následný růst bude limitován. Mostní objekty vyvolají zastínění údolních poloh; tato změna světelných poměrů se lokálně projeví na složení rostlinných společenstev.

Z hlediska vlivů na biotu lze varianty považovat za rovnocenné na úrovni významnosti vlivu 4, tzn. s obecně přijatelnými vlivy s přijetím opatření na minimalizaci a kompenzaci vlivů výstavby a provozu obchvatu.

Prostupnost navrhované stavby pro drobné živočichy (savce a obojživelníky) bude zajištěna přemostěním nejcennějších partií, popřípadě realizací propustků, což bude upřesněno v další fázi projektové přípravy.

Kapitola o vlivech záměru na flóru a faunu považujeme v této fázi projektu za dostatečnou, v dalších fázích projektových příprav však bude nutné realizovat zoologický průzkum se zaměřením na výskyt obecných a zvláště chráněných druhů živočichů. Tento průzkum pak bude podkladem pro další konkrétní opatření k ochraně přírody (propustky, opatření k zajištění stabilních podmínek pro existenci druhů v okolí stavby, popř. přesuny druhů, apod.).

Žádné zvláště chráněné druhy rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., nebyly v zájmovém území při provedeném botanickém průzkumu zaznamenány. Nebude tedy nutné přijímat specifická opatření k ochraně vybraných druhů rostlin nebo jejich společenstev.

D.I.7.2. Vliv na ekosystémy

Kapitola obecně shrnuje vlivy na ekosystémy v trase obchvatu vyplývající ze změny prostředí vyvolané stavbou a z provozu na silnici a z její údržby.

Bez připomínek.

D.I.8. Vliv na krajinu

D.I.8.1. Hodnocení míry zásahu stavby do krajinného rázu

Varianty silničního obchvatu procházejí převážně územím se sníženou až průměrnou krajinářskou hodnotou. Vyšší hodnotu mají krajinné prostory: údolí severně od města a bezprostřední okolí zámku Nový Berštejn, dále pak prostor okraje lesního komplexu na jihu území, který je však dotčen pouze okrajově.

Krajinný prostor erozního údolí je u všech tří variant překonán mostními objekty různé délky. Tím je zmírněn negativní dopad na toto území, především je pak omezen dělicí účinek, který by vyvolala stavba vedená po terénu.

Silniční obchvat Dubé je veden převážně otevřenou zemědělskou krajinou, na jihu v mírném svahu, na zbytku trasy (mimo mostní přechody údolíček) po plošině. Obchvat je tedy vystaven pohledům z poměrně dalekého okolí. Týká se to zejména jižní části trasy (zvláště u var. 2 a 3), kde je

silnice zčásti vedena nad úroveň terénu po násypch. Ve střední části trasy ovšem převažují zářezy, místy značně hluboké, díky nimž je trasa skryta pod úroveň terénu a tedy skryta pohledům alespoň z blízkého okolí a z území ležících níže než niveleta silnice. Díky tomuto řešení je silnice vizuálně odcloněna od zastavěného území Dubé, a to i v případě varianty 1. Toto však již neplatí o přemostění údolí zejména ve var. 1, který bude v určitých úhlech viditelný až od autobusového nádraží v Dubé.

Ve větší vzdálenosti se silniční obchvat uplatní při pohledu z vyvýšených míst v okolí města - takových míst však není mnoho a nejsou příliš navštěvovaná. Ze vzdálenějších vyhlídek již silniční stavba vzhledem ke svým rozměrům nebude působit příliš rušivě.

Bez připomínek.

D.I.8.2. Technické začlenění stavby do krajiny

Z technických parametrů stavby, které by mohly mít významný vliv na krajinný ráz, to jsou především mostní objekty.

Základním požadavkem je, aby v rámci dalších stupňů projektové přípravy bylo při návrhu mostních objektů zohledněno nejen technické hledisko, ale i jejich začlenění do krajiny. Technická opatření na vhodné začlenění trasy do krajinného rázu jsou již popsána v kapitole C.II.8.

Bez připomínek.

D.I.8.3. Hodnocení podle analýzy kontrastů

Tab. 52 dokumentace obsahuje hodnocení vlivu stavby dle analýzy kontrastů (kontrast v měřítku, kontrast v harmonii, kontrast v asociacích).

Bez připomínek.

D.I.8.4. Hodnocení podle obecných zásad pro daný typ stavby

Tab. 53 dokumentace obsahuje hodnocení vlivu stavby podle obecných zásad pro minimalizaci vlivu (zásada omezení délky rovných úseků, zásada minimalizace zásahů do horizontu, zásada přiměřenosti technických děl charakteru krajiny, zásada začlenění do krajiny vegetačními úpravami, zásada estetického řešení detailů).

Bez připomínek.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Vzhledem k tomu, že širší zájmové území se pokládá za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22, zákona č. 20/87 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, je v dokumentaci doporučeno zajistit při realizaci záměru archeologický dohled.

Bez připomínek.

D.I.9.1. Vliv na kulturní památky a ostatní památkové objekty

Z evidovaných kulturních památek jsou dotčeny stavbou:

- socha P. Marie – evid. č. 2933, u zámeckého parku, tč. pouze podstavec, u odbočky na Doksy - socha se dostává do střetu s variantami 1 a 2, v případě realizace jedné z těchto variant by musela být přesunuta na nezbytně nutnou vzdálenost

- socha sv. Jana Nepomuckého – eved. č. 2934, vpravo u silnice Dubá – Újezd – socha je mimo hlavní stavební činnost a poškození hrozí pouze v případě rozšíření stávající komunikace na pravou stranu

Z ostatních památkových objektů jsou dotčeny stavbou:

- kříž na kamenném podstavci – okraj chatové osady v bezprostřední blízkosti varianty 1 - je doporučeno jeho ponechání na místě a zajištění maximální ochrany v průběhu stavby (např. bandážováním, dočasným sesazením ze základny a přemístěním)
- podstavec po kříži – v poloze mimo plánovanou stavební činnost (mezi variantou 1 a 2)

Bez připomínek.

D.I.9.2. Vliv na archeologické lokality

Ve vymezeném zájmovém území se nachází pouze jediná známá archeologická lokalita, která se v km 1,08-1,17 dotýká varianty 1. Díky své poloze v krajině (údolí s vodotečemi) je možné zájmové území označit za území s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Bez připomínek.

D.I.9.3. Záchranný archeologický výzkum

V zájmové oblasti se připravuje dlouhodobý povrchový průzkum s cílem podchytit případné další archeologické lokality. Záchranný archeologický výzkum je nutné provést v předstihu před začátkem vlastní výstavby, a to alespoň dva roky před plánovaným zahájením výstavby. Moderní archeologické metody nabízejí standardní řešení této situace formou tzv. předstihového výzkumu. Jeho cílem je ještě před zahájením vlastní výstavby objevit a následně prozkoumat ohrožené archeologické lokality. Tento postup zahrnuje tři základní etapy:

- 1) povrchová terénní prospekce,
- 2) ověření výsledků prospekce – potvrzení lokalit,
- 3) archeologický výzkum lokalit.

Záchranný archeologický výzkum bude podrobněji stanoven v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) pro vybranou variantu řešení. Archeologickou prospekci zajišťuje archeologické pracoviště Vlastivědného muzea a galerie v České Lípě, které je pověřeno Akademií věd ČR archeologickou správou na území okresu Česká Lípa.

Bez připomínek.

D.I.9.4. Vliv na hmotný majetek

V dokumentaci je uvedeno, že žádná z navržených variant obchvatu silnice I/9 nepředpokládá demolici.

V současné době není znám detailní stav hmotného majetku v zájmové oblasti (uložení a křížení inženýrských sítí, dálkových kabelů, apod.). Tento stav bude podrobněji vyřešen v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR), po vybrání varianty a přesném zaměření trasy.

Zpracovatel dokumentace má připomínku k tvrzení, že žádná z navržených variant obchvatu silnice I/9 nepředpokládá demolici.

V souvislosti s realizací obchvatu se očekávají demolice částí stávajících komunikací. Rozsah těchto demolací je třeba upřesnit v další fázi projektové dokumentace. Tato podmínka bude součástí stanoviska.

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

D.II.1. Celkový přehled vlivů

Všechny vlivy stavby přeložky silnice I/9 – obchvat Dubá, které jsou popsány v kapitole D.I. „Charakteristika předpokládaných vlivů záměru“, jsou vyhodnoceny 5-ti členou stupnicí pro hodnocení staveb a činností. Jedná se o stupnici převzatou z metodik multikriteriálních hodnocení, která představuje obecný „užitek“ daného stavu nebo činnosti (proto vyšší hodnota představuje lepší stav nebo řešení).

Tabulka 56 na str. 106 dokumentace poskytuje celkový přehled jednotlivých sledovaných ukazatelů, resp. vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo s vyhodnocením přijatelnosti navržených variant.

K danému hodnocení uvedenému v dokumentaci máme pouze drobnou připomínku týkající se ohodnocení přijatelnosti záměru z hlediska vlivů na zvláště chráněná území. V dokumentaci je přijatelnost záměru ohodnocena číslem 5, což je dle dané stupnice jednoznačně přijatelné bezproblémové řešení. Zpracovatel posudku se domnívá, že toto hodnocení je nadhodnocené. Za adekvátní hodnocení záměru z hlediska vlivu na zvláště chráněná území (v dotyčném případě CHKO) se jeví označení „přijatelný záměr s dílčími výhradami“.

Jinak bez připomínek.

D.II.1.1. Vliv na ZCHÚ, ÚSES, VKP

V tabulce 57 dokumentace je uveden souhrnný přehled vlivu záměru na zvláště chráněná území, VKP a prvky ÚSES.

K danému vyhodnocení nemáme připomínky. Pouze se domníváme, že tato kapitola by měla být uvedena v předcházejícím oddíle D.I. zabývající se charakteristikou předpokládaných vlivů záměru, mj. i na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a územní systém ekologické stability.

Připomínka je pouze formálního charakteru. Nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

D.II.2. Možnost přeshraničních vlivů

U realizace záměru se nepředpokládají žádné nepříznivé vlivy přesahující státní hranice. Přeložka silnice I/9 – obchvat Dubá bude mít pouze lokální vliv.

Bez připomínek.

D.II.3. Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí

Celkový rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci je minimální, což je dáno charakterem stávajícího využití území. Realizací obchvatu silnice I/9 dojde k přenosu působení a vlivu z centra obce, kde vlivy působily rovnoměrně prakticky na celou obec, na severozápadní okraj obce a

tím k celkovému snížení vlivu na obyvatelstvo obce (emise a hluk z projíždějících vozidel, vliv na statiku budov, nehodovost).

Bez připomínek.

D.II.4. Rozsah vlivů na obyvatelstvo

D.II.4.1 Vlivy pozitivní

K pozitivním vlivům realizace záměru patří:

- zvýšení bezpečnosti provozu,
- vyvedení tranzitní dopravy mimo centrum města,
- zlepšení životního prostředí ve městě (hluk, imise, vibrace).

Bez připomínek.

D.II.4.1 Vlivy negativní

S realizací záměru je rovněž spjat výskyt negativních vlivů, který však vzhledem k rozsahu a povaze záměru nebude významný. Jedná se především o vlivy, které se vyskytnou v době výstavby záměru. Během výstavby lze předpokládat krátkodobé změny emisí z dopravy materiálu, krátkodobé vlivy na akustickou situaci a vlivy na dopravní infrastrukturu.

Závažnějším vlivem je trvalý zábor zemědělské půdy. Ostatní negativní vlivy lze minimalizovat různými druhy technických či organizačních opatření, a proto jsou klasifikovány jako méně významné.

Rozsah vlivů záměru vzhledem k populaci je shrnut v tabulce 58 dokumentace na str. 108.

S hodnocením přijatelnosti záměru z hlediska jednotlivých vlivů na obyvatelstvo, antropogenní systémy a strukturu a funkční využití území lze souhlasit. Kapitola je zpracována dostatečně.

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

D.III.1. Rizika havárií

V době výstavby hrozí především riziko úniku pohonných hmot ze stavebních mechanismů do rozestavěného, nezpevněného tělesa komunikace. Manipulace s rizikovými látkami (ropné látky, apod.) bude v prostoru stavby zakázána.

Při provozu obchvatu hrozí riziko havárie automobilů převážejících pohonné hmoty nebo chemikálie, dále riziko přetěžování nosné mostní konstrukce nadměrnými náklady, vlivy nepříznivých přírodních podmínek či vlivem dlouhotrvajících účinků eroze.

Riziko devastace biotopů souvisí s úniky ropných látek do rostlinných společenstev či s případným vznikem požáru.

V případě realizace záměru je třeba počítat s potenciálním rizikem odnosu (splavení) zemin v důsledku dlouhodobějších dešťů. Ve variantě 1 se jedná především o úsek v km cca 1,35 – 1,7 a ve variantě 2 o úsek v km cca 1,45 – 1,7.

Bez připomínek.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Uváděná opatření jsou rozdělena na:

- 1/ období přípravy
- 2/ období výstavby
- 3/ období provozu

S opatřeními uvedenými v dokumentaci se posudkář až na drobné připomínky ztotožňuje. Navržená opatření poskytují záruky pro to, aby celkový vliv záměru na životní prostředí byl co nejmenší.

Kapitolu navrhuje doplnit a rozšířit ještě o další opatření uvedená v další části posudku (viz. kap. IV. posudku).

Opatření týkající se propustků (str. 111 dokumentace) navrhuje upravit následovně: „V dalším stupni projektové dokumentace zvážit na základě průzkumu migračních tras živočichů umístění rámových propustků pro drobné živočichy.“

Opatření týkající se navrženého lokálního biocentra (str. 112 dokumentace) navrhuje upravit následovně: „Navržené lokální biocentrum LBC 2, kterého se navržená varianta 3 obchvatu mírně dotýká posunout mimo trasu obchvatu z důvodu zajištění spojitosti a funkčnosti ÚSES do budoucna.“

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol, popř. příloh (Biologický průzkum, Hluková studie, Rozptylová studie).

Při posuzování vlivů na životní prostředí byly použity následující modely a metodiky:

- model SYMOS 97 (program SYMOS 97, verze 5.1.2) pro vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší,
- model HLUK+ (program HLUK+ pásma, verze 6.67b) pro vyhodnocení změn v akustické situaci.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly porovnávány s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí.

Hodnocení vlivů na krajinný ráz bylo provedeno na základě terénního šetření a subjektivního posouzení interakce silniční stavby s krajinnými charakteristikami území.

Při posuzování vlivů na faunu a flóru bylo vycházeno z vlastního terénního šetření a ze zkušeností zpracovatele s vlivy silničních staveb na flóru a faunu.

*Pro zpracování dokumentace byla použita aktuální projektová dokumentace, platné právní předpisy *) a normy, schválené metodiky hodnocení vlivů na životní prostředí a další odborná literatura. Použité podklady a metody splňují požadavky pro zpracování dokumentace EIA. Zvolené metody hodnocení a výchozí předpoklady jsou vhodné a správné.*

**) V seznamu zákonů na str. 119 dokumentace EIA, ze kterých se při zpracování dokumentace vycházelo, doporučujeme doplnit dovětek, že se jedná o zákony v platném znění.*

D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Dokumentace byla zpracována standardními metodickými postupy, které jsou popsány v jednotlivých částech nebo odborných přílohách. Vzhledem k současnému stupni zpracování dokumentace jsou údaje o území, získané mj. i vlastními průzkumy a rešerší dostatečné. Upřesňování podkladů bude probíhat v dalších stupních projektové dokumentace běžným postupem.

V rámci zpracování Dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb. nebyly zjištěny takové nedostatky ve znalostech, které by bránily formulování konečného závěru.

Nejasnosti a neurčitosti neovlivní zásadně závěry dokumentace ani posudku a budou dopracovány v dalších stupních projektové dokumentace.

Část E – Porovnání variant řešení záměru

Obchvat Dubá - silnice I/9 je v dokumentaci posuzován ve 3 variantách, označovaných jako Varianta 1 - 3. Zároveň je provedeno srovnání s nulovou variantou, tj. stavem kdy by záměr nebyl realizován.

V kapitole je provedeno porovnání mezi variantami z hlediska jejich vlivů na posuzované složky životního prostředí. Celková klasifikace vlivů je provedena podle 5-ti členné stupnice převzaté z metodiky multikriteriálního hodnocení (1 – jednoznačně nepřijatelný vliv, 5 – jednoznačně přijatelný, bezproblémový vliv).

Z provedeného srovnání nulové varianty se záměrem vyplývá, že hlavní přínos realizace záměru spočívá ve snížení zdravotních a bezpečnostních rizik oproti stávající komunikaci (vliv na obyvatelstvo, řidiče a na dopravu) a v přínosu v oblasti rozvoje zájmové oblasti (sociální a ekonomické důsledky, rozvoj infrastruktury). Potenciální negativní vlivy záměru jsou v záboru ZPF a půdy určené k plnění funkcí lesa a ve vlivu na botanické a zoologické biotopy.

Z hlediska porovnání vhodnosti jednotlivých posuzovaných variant obchvatu mezi sebou vychází následující:

- pořadí vhodnosti variant na základě rozptylové a hlukové studie je následující:
varianta 3 > varianta 2 > varianta 1 (větší vzdálenost od města znamená snížení vlivů na obyvatelstvo)
- pořadí vhodnosti na základě vlivu na areál zámeckého parku a vlastního objektu zámku:
varianta 3 > varianta 2 > varianta 1
- pořadí vhodnosti z hlediska potenciálního vlivu na archeologické lokality
varianta 3 > varianta 2 > varianta 1
- pořadí vhodnosti z hlediska vlivu na obyvatelstvo (resp. blízkosti zástavby)
varianta 3 > varianta 2 > varianta 1
- pořadí vhodnosti z hlediska vlivu na zemědělský půdní fond (resp. dle délky jednotlivých variant)
varianta 1 > varianta 2 > varianta 3
- pořadí vhodnosti z hlediska půdy určené k plnění funkcí lesa a vybraných botanických a zoologických lokalit

varianta 3 > varianta 2 > varianta 1

- pořadí vhodnosti na základě celkové syntézy

varianta 3 > varianta 2 > varianta 1

- pořadí vhodnosti za základě celkové syntézy krajinářského hodnocení území

varianta 3 > varianta 2 > varianta 1

Z výše uvedeného přehledu a hodnocení vlivů vyplývá, že varianta 3 byla hodnocena ve většině případů jako nevhodnější, varianta 2 jako méně vhodná a varianta 1 jako nejméně vhodná.

Posudek se ztotožňuje s porovnáním variant. Bez připomínek.

Část F – Doplnující údaje

Kapitola obsahuje část Mapové přílohy a Dokladovou část. V mapové příloze je uvedena situace (1: 5000) a podélný profil (1 : 5000/1 : 500) jednotlivých posuzovaných variant. V dokladové části je obsažen odkaz na vyjádření příslušného stavebního úřadu a obce k záměru z hlediska souladu se schválenou ÚP dokumentací obce (příloha H dokumentace). Dále je uveden výčet samostatných příloh (studií) dokumentace. Jedná se o studie: Krajinný ráz (9/2005), Biologický průzkum (9/2005), Hluková studie (9/2005) a Rozptylová studie (9/2005).

K dané kapitole máme pouze připomínku z hlediska členění kapitol dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Dle přílohy č. 4 citovaného zákona by se měla část F dokumentace věnovat závěrům.

Vzhledem k tomu, že závěry dokumentace jsou uvedeny na str. 130 dokumentace, jedná se pouze o formální připomínku.

Část G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Kapitola G je v dokumentaci začleněna hned za úvod, tj. na str. 6 – 9 dokumentace, přičemž na str. 128 je uveden patřičný odkaz na tuto skutečnost.

Shrnutí je zpracováno v dostatečném rozsahu, přehledně a srozumitelně. Věnuje se popisu záměru, současnému stavu životního prostředí a rozebírá jednotlivé vlivy stavby na aspekty životního prostředí.

Pouze v odstavci věnujícímu se současnému stavu životního prostředí postrádáme údaje o stávajícím stavu akustické zátěže a znečištění ovzduší.

V závěru kapitoly je uvedeno, že po provedeném hodnocení lze konstatovat, že u žádné z navržených variant nebyly nalezeny takové skutečnosti, které by z hlediska vlivů na životní prostředí zcela vylučovaly její realizaci. Všechny varianty jsou za určitých podmínek realizovatelné, ale liší se mezi sebou svojí přijatelností. Jako nejvhodnější byla vyhodnocena varianta 3. Ta je hodnocena rovněž jako nejvhodnější z hlediska technického a bezpečnostního, a proto je v dokumentaci doporučena k realizaci. Varianta 2 je méně vhodná. Varianta 1 je nejméně vhodná především z hlediska vyššího negativního vlivu na obyvatelstvo a obec, a proto její realizaci doporučena není.

Na základě této předložené Dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb. je možné konstatovat, že navrhovaná novostavba nemá významný negativní vliv na životní prostředí a že při dodržení

definovaných podmínek a opatření bude její vliv přijatelný. Nebyly shledány žádné závažné skutečnosti, které by bránily realizaci záměru. Záměr je doporučen k realizaci ve variantě 3.

Celkově lze souhlasit s konstatováním vyplývajícím z celkového hodnocení vlivů přeložky na životní prostředí, že zjištěné vlivy jsou soustředěny především do oblasti vlivů na obyvatelstvo (pozitivní vlivy) a vlivů na kvalitu podzemní vody, půdy, ekosystémy, zeleň, krajinný ráz a archeologické památky (negativní vlivy).

Dokumentaci doporučovaná varianta 3 vedení obchvatu, tj. vedení trasy v největší vzdálenosti od obce, se z hlediska požadavků ochrany životního prostředí a obyvatelstva jeví jako nejpříjemnější.

Část H – Příloha

Část H dokumentace EIA obsahuje následující přílohy:

1/ Vyjádření stavebního úřadu MÚ Dubá k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace ze dne 1. 12. 2003 (č.j. 635/03/STU/Čerm),

2/ Stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje dle §45i, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, o vlivu záměru na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast, ze dne 3.11.2005 (č.j. KULK/8321/2005)

Bez připomínek.

Závěr

Bylo provedeno posouzení vlivu stavby "Silnice I/9 – obchvat Dubá" na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. Na základě provedených průzkumů bylo konstatováno, že navržený obchvat silnice I/9 je v souladu s územním plánem, splňuje požadavky na ochranu životního prostředí. Je možné konstatovat, že navrhovaná stavba nemá významný negativní vliv na životní prostředí a že při dodržení definovaných podmínek bude její vliv na přijatelné úrovni. Realizací záměru dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke snížení negativních vlivů na obyvatelstvo oproti stávajícímu stavu.

Nebyly shledány žádné závažné skutečnosti, které by bránily realizaci záměru.

V dokumentaci je doporučena k realizaci hodnocená varianta 3.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s doporučením zpracovatele dokumentace realizovat variantu 3 obchvatu Dubé.

(Pozn.: K danému závěru pouze upřesňujeme, že v platném územním plánu obce Dubá je zanesena varianta č. 1. Zastupitelstvo města Dubá na svém zasedání dne 15.5.2003 rozhodlo usnesením č. 9/2003 bod 22 o vypracování varianty 2 a 3 na základě skutečnosti, že obchvat je naplánován v těsné blízkosti obytných zón a ve značné míře by byla do budoucna omezena možnost rozvoje města. Tento požadavek byl písemně předložen dne 26.5.2003 na odbor územního plánování KÚ Libereckého kraje.)

Shrnutí:

Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům zákona.

Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách lze konstatovat, že podstatné informace jsou v dokumentaci obsaženy, jednotlivé připomínky uvedené v posudku mají doplňující charakter.

Úplnost dokumentace je dostačující pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a pro formulaci stanoviska pro příslušný orgán (Ministerstvo životního prostředí), kterým lze ukončit proces posuzování podle z. č. 100/2001 Sb.

Posudek má připomínku pouze ke zpracování grafických materiálů obsažených v jednotlivých kapitolách dokumentace. Jedná o to, že počáteční část úseku obchvatu silnice I/9 (cca km 0,0 – 0,1 stavby) leží mimo vymezený polygon zájmového území záměru. Dále považujeme za vhodné doplnit do mapových podkladů značku konce úseku navrženého obchvatu. Tyto připomínky jsou formálního charakteru, bez zásadního významu na celkové posouzení záměru.

K potvrzení predikace vlivů záměru na veřejné zdraví si zpracovatel posudku dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění vyžádal další doplňující podklady, konkrétně vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví zpracované autorizovanou osobou.

Tyto doplněné podklady sloužily zpracovateli posudku pro potvrzení předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví uvedené v dokumentaci a neměly vliv na celkové hodnocení záměru obsažené v dokumentaci.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Připomínky k textu dokumentace jsou řešeny v předchozí kapitole II. 1. Úplnost dokumentace.

Doprava

Použité vstupní dopravně – inženýrské podklady (intenzity dopravy pro rok 2000 pro dané úseky komunikace I/9) byly získány z celostátního sčítání provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Intenzity pro výhledový rok 2010 a 2020 byly získány přepočtem pomocí příslušných růstových koeficientů.

Použité metody hodnocení a vstupní informace jsou dostačující.

Ovzduší

K charakterizaci vlivů záměru na životní prostředí byl proveden modelový výpočet imisní zatíženosti lokality. Výpočet byl proveden podle metodiky „SYMOS 97“, platné od roku 1998 a upravené v roce 2003 podle platné legislativy na verzi 2003.

Pro stanovení emisních faktorů pro jednotlivé skupiny automobilů byl použit program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla MEFA v.02, publikovaný jako oficiální zdroj emisních faktorů ve Věstníku ministerstva ŽP č. 10/2002.

Výpočetní postupy vycházejí z metodik publikovaných MŽP. Použité metody jsou vhodné.

Hluk

K charakterizaci vlivů záměru na životní prostředí byl proveden modelový výpočet akustické zatíženosti lokality pomocí programu Hluk+, který v sobě zahrnuje schválenou metodiku pro výpočet hluku z dopravy. Program umožňuje výpočet hladin akustického tlaku ve venkovním prostředí způsobeného dopravními a stacionárními zdroji.

Pro hodnocení hluku z dopravy byla použita Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy (Liberko M.) uveřejněná v časopisu Planeta 2/2005.

Pro posouzení bylo použito standardních metod hodnocení. Pro hodnocení záměru jsou vzhledem k jeho charakteru, dostupným údajům v době zpracování a danému stupni projektové přípravy údaje uvedené v dokumentaci dostačující.

Voda, půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

K hodnocení ovlivnění vod, půd, horninového prostředí a přírodních zdrojů nebyla použita žádná speciální metoda. Údaje byly získány rešeršní metodou z dostupných podkladů.

Vstupní informace a způsob zhodnocení vlivu na neživou přírodu pokládáme v dané fázi projektových příprav za dostatečné.

Flóra, fauna, ekosystémy, ÚSES

Byl proveden biologický průzkum, zaměřený především na flóru. Z hlediska ovlivnění záměrem byly vytipovány významné zoologické lokality, které se v podstatě shodují s botanickými lokalitami.

Ostatní údaje byly získány terénním průzkumem a z dostupných podkladů.

Vstupní informace a způsob zhodnocení vlivu na živou přírodu vzhledem k posuzovanému záměru pokládáme v této fázi projektových příprav za dostatečné. V dalších fázích bude třeba doplnit zoologický průzkum v rámci vytipovaných zoologicky zajímavých lokalit.

Krajina

Zhodnocení krajiny a krajinného rázu vychází ze základní typologie krajiny (Míchal, 1997), která definuje tři účelové typy krajiny a devět podtypů. Zájmové území bylo dále rozděleno na jednotlivé krajinné prostory (§12 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění).

Hodnocení vychází z terénních průzkumů zpracovatele dokumentace a projektové dokumentace záměru.

Zpracovatel dokumentace vycházel ze známých skutečností a pro hodnocený záměr je tento postup a získané informace dostačující.

Hmotný majetek, kulturní památky, struktura a funkční využití území

K hodnocení nebylo použito žádné zvláštní metody ani šetření.

Zpracovatel dokumentace vycházel ze známých skutečností.

Shrnutí:

Uváděné informace a použité metody hodnocení jsou pro předkládaný záměr vhodné a dostatečné. Použité metody i celkovou koncepci zpracování dokumentace považuje zpracovatel posudku za adekvátní charakteru záměru a jeho lokalizaci.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

V dokumentaci jsou hodnoceny celkem 3 varianty vedení obchvatu silnice I/9 procházející obcí Dubá. Tyto varianty využívají nezastavěné území severozápadně od obce Dubá a liší se kromě směrového a výškového uspořádání, vzdáleností od obytné zástavby. Přičemž varianta 1 je zastavěnému území nejbližší v km 0,38 (v těsné blízkosti zástavby) a v km 0,85 – 1,00 (cca 50 m od obydlené zástavby). Varianta 2 se nachází obytné zástavbě nejbližší v km 0,7 (cca 150 m) a varianta 3 je nejvzdálenější (min. 220 m od obytné zástavby). Dále je uvažována nulová varianta, tj. bez realizace stavby.

Posuzované varianty vycházejí z technické studie stavby „Silnice I/9 - obchvat Dubá“, nulová varianta odráží současný stav.

V dokumentaci jsou varianty z technického hlediska podrobně popsány v kap. B.I.6.1., porovnání navržených variant z hlediska vlivů na jednotlivé složky ŽP je uvedeno v kapitole E. „Porovnání variant řešení záměru“. Hodnocení vlivů na životní prostředí je v kap. E provedeno jak pro všechny tři posuzované varianty, tak i pro nulovou variantu.

Z vyhodnocení dokumentace vyplývá, že varianta 1 je z hodnocených variant nejlepší z následujících důvodů:

- nejkratší trasa, tj. nejmenší zábor ZPF

Varianta 3 se dle vyhodnocení provedeného v dokumentaci jevila jako nejlepší v těchto parametrech:

- neoptimálnější technické řešení,
- největší vzdálenost od obytné zástavby, následně nejmenší zatížení obyvatel hlukem a emisemi do ovzduší,
- nejmenší ovlivnění zámeckého parku,
- nejmenší potenciální vliv na archeologické lokality,
- zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Varianta 2 ve všech sledovaných vlivech na životní prostředí a obyvatelstvo vychází z hlediska vhodnosti jako varianta prostřední, nacházející se mezi variantou č. 1 a 3.

Celkově z hlediska vlivů na životní prostředí jako nejvhodnější hodnotí dokumentace jednoznačně variantu 3, tj. vybudování silnice I/9 – obchvatu Dubá v největší vzdálenosti od obce. Tato varianta je také doporučována k další přípravě a k realizaci.

*Návrh a vyhodnocení variant v tomto rozsahu považujeme za dostatečné pro účely hodnocení. Dokumentací doporučovaná **varianta 3** obchvatu Dubá se z hlediska požadavků ochrany životního prostředí a veřejného zdraví jeví jako neoptimálnější.*

Celkově lze shrnout, že z celkového hodnocení vlivů přeložky na životní prostředí vyplývá, že zjištěné negativní vlivy jsou soustředěny do oblasti ochrany přírody a pozitivní vlivy do oblasti zájmů obyvatelstva, rozvoje území a dopravy.

Posudek se ztotožňuje s uvedeným vyhodnocením a stanovením pořadí variant (varianta č. 3 jako nejpriznivější, varianta č. 1 jako nejméně příznivá).

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice

Uvedený záměr nebude mít vliv na životní prostředí přesahující státní hranice.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Směrové vedení

Varianta 1 - Počátek varianty 1 je v km 0,000 cca 150 m před pravotočivou zatáčkou na stávající komunikaci I/9 ve směru od Prahy. Dále obchvat pokračuje levostranným směrovým obloukem o poloměru 500 m.

V km 0,657 obchvat silnice I/9 podchází přeložku silnice II/260. Ta je přes obchvat převedena mostním objektem délky 34 m. Pravostranným směrovým obloukem ($R = 500$ m, $lp = 70$ m) poté obchvat sleduje hranici obce a přechází do stoupání.

Poté obchvat přechází údolní partii 132 metrů dlouhým mostním objektem. Za mostem pokračuje opět v zářezu levostranným směrovým obloukem ($R = 425$ m, $lp = 70$ m), do kterého je zaústěno napojení stávající silnice I/9 směrem do obce (km 1,600). Odbočení na silnici II/270 směrem na Doksy je přeloženo za ČSPHM, směrem k České Lípě.

Varianta 2 - Trasa opouští současnou stopu silnice I/9 nad obcí Dubá a navazuje přitom na přímý úsek v mírném stoupání (0,5 %). V km 0,290 je na obchvat stykovou křižovatkou napojena stávající silnice I/9 směrem do obce. Za napojením se obchvat opět levostranným směrovým obloukem ($R = 500$ m, $lp = 120$ m) odklání od zástavby. V km 0,883 je stykovou křižovatkou napojena silnice II/260 a v km 0,965 její přeložka přechází trasu obchvatu mostním objektem o délce 34 m.

Následuje pravostranný směrový oblouk ($R = 450$ m, $lp = 110$ m). Mezi km 1,69 – 1,92 překračuje obchvat dlouhým mostním objektem údolí a za ním v mírném zářezu stoupá až do prostoru napojení stávající silnice I/9 směrem do obce (km 2,172). Napojení na stávající I/9 směrem na Českou Lípou je provedeno levostranným směrovým obloukem ($R = 250$ m, $lp = 90$ m). V prostoru před ČSPHM je provedeno napojení obslužné komunikace (km 2,380), která zajistí obsluhu ČSPHM a přilehlých objektů. Je opět navržena úprava napojení silnice II/270 v délce 230 m, včetně vybudování kolmého napojení silnice II/270 na silnici I/9 v prostoru za ČSPHM a zrušení části stávající komunikace od ČSPHM do prvního pravostranného směrového oblouku na silnici II/270 směrem na Doksy. Stejně tak je uvažováno se zrušením části tělesa současné silnice I/9 na začátku a na konci úseku.

Varianta 3 - Třetí varianta má počátek totožný s variantou 2, to znamená, že na stávající silnici I/9 ve směru od Prahy navazuje v přímém a mírném stoupání (0,5 %). Na tuto tečnu navazuje levostranný směrový oblouk ($R = 1\,500$ m, $lp = 210$ m), kterým se trasa obchvatu opět stáčí za zástavbu.

V km 0,290 je navrženo napojení současné silnice I/9 směrem do obce (styková křižovatka) Přeložka silnice II/260 kříží obchvat v km 0,941 nadjezdem délky 34 m. Trasa poté pravostranným směrovým obloukem ($R = 750$ m, $lp = 140$ m) v poměrně velké vzdálenosti sleduje zástavbu.

V km 1,700 kříží trasa mostním objektem délky 96 m údolí se silnicí III/2601, dále pokračuje v zářezu k druhému mostnímu objektu délky 135 m, kterým překračuje druhou část údolí. Napojení na stávající silnici I/9 ve směru na Českou Lípou je provedeno levostranným směrovým obloukem ($R = 500$ m, $lp = 120$ m). Do tohoto směrového oblouku je také napojena přeložka silnice II/270 směrem na Doksy v km 2,315.

Výškové uspořádání

Výškové uspořádání (podélný profil) budoucího obchvatu Dubá (silnice I/9) je dáno členitostí překonávaného terénu. Silnice prochází střídavě v násypu a v zářezu. Hlubší údolí kříží silnice po pomoci mostního objektu, resp. 2 objektů. Díky reliéfu krajiny dosahují zářezy a násypy v některých úsecích komunikace poměrně značného rozsahu. Hloubka zářezu dosahuje maximálně cca 13 m (varianta 1), resp. 6,2 m (varianta 2), resp. 6,1 (varianta 3); výška násypu dosahuje maximálně 4,7 m (varianta 1), resp. 6,6 m (varianta 2), resp. 6,0 (varianta 3).

Podélné profily jednotlivých navržených variant obchvatu jsou uvedeny v samostatných mapových přílohách kapitoly F dokumentace EIA.

Šířkové uspořádání

Posuzovaný obchvat silnice I/9 je navržen ve všech třech variantách v kategorii S 9,5/70. Obchvat je navržen se dvěma jízdními pruhy o základní šířce 3,5m, vodíci pružky 0,25 m, zpevněnou částí krajnicí 0,5 m a nezpevněnou částí krajnice 0,5 m. Celková šířka komunikace je tedy 9,5 m.

Napojení na stávající silniční síť

Pro všechny varianty je uvažováno obdobně napojení současné silnice I/9, dále napojení silnice II/260 ve směru na Úštěk a napojení silnice II/270 ve směru na Doksy. S napojením silnice III/2601 nebylo uvažováno.

Mostní objekty

Součástí posuzovaného obchvatu Dubá je u všech variant také návrh mostních objektů. Ve variantě 1 je údolní partie (resp. silnice III/2601) překonána 132 metrů dlouhým mostním objektem. Ve variantě 2 překračuje údolí 242 m dlouhý mostní objekt a ve variantě 3 pak 2 mostní objekty (dl. 96 a 135 m).

Přeložka silnice II/260 je ve všech navržených variantách převedena přes obchvat silnice I/9 mostem o délce 33,8 m.

Shrnutí:

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá nárokům na ochranu zdraví obyvatelstva a životní prostředí.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provozu záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné.

Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace, z tohoto posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů v průběhu přípravy území ke stavbě.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

S opatřeními navrhovanými v dokumentaci zpracovatel posudku až na drobné výhrady souhlasí, budou zahrnuta do návrhu stanoviska. Považujeme však za nutné na základě vyjádření k dokumentaci či dalších doplňujících informací doplnit další opatření k minimalizaci či kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, případně mírně upravit některá opatření navržená v dokumentaci EIA.

Fáze projektové přípravy

- Převzít trasu varianty 3 vedení obchvatu I/9 (Dubá) do územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje a do územního plánu sídelního útvaru Dubá.
- Při přípravě stavby minimalizovat trvalé i dočasné zábory zemědělské a lesní půdy.
- Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Zajistit oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy.
- Nutno řešit konkrétní přístupy a příjezdy na pozemky, které novou silnicí zaniknou.
- Odvodňovací příkopy navrhnout s dostatečným profilem i pro přívalové srážkové vody, které zabezpečí odtok odpadních vod z vozovek.
- Před vyústěním do vodních toků zařadit zařízení na zachycení pevných splavenin a ropných látek.
- V dalších stupních projektové dokumentace provést hydrogeologický doprůzkum v místě plánované stavby. Na základě tohoto průzkumu následně specifikovat opatření na ochranu podzemních vod.

Fáze výstavby

- Ve spolupráci s městským úřadem Dubá bezodkladně řešit případné stížnosti obyvatelstva.
- Celý proces výstavby je nutno organizačně zajistit tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody obyvatelstva v okolí stavby.
- Stavební činnost přísně omezit pouze do vytýčení trasy.
- Musí být zajištěno dopravní značení v prostoru výjezdů ze staveniště.
- Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, z. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu zasílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2. S nebezpečnými odpady může původce nakládat dle §16, odst. 3 zákona pouze na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy.
- V rámci minimalizace stavebních odpadů je třeba plnit Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb (Věstník MŽP 9/2003) a zejména nařízení vlády 197/2003 Sb. - Plán odpadového hospodářství ČR, resp. Plán odpadového hospodářství Libereckého kraje.

- Při převážení sypkého materiálu zamezit úniku materiálu za jízdy.
- Před výjezdem vozidel ze stavby zajistit jejich řádné očištění v areálu staveniště. V případě, že přesto dojde ke znečištění veřejných komunikací, zajistí dodavatel stavby jejich řádné očištění.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Minimalizovat zvyšování ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.
- V rámci minimalizace hluku používat kvalitní těžební techniku a automobily, které budou splňovat platné předpisy.
- Při výkopových pracích provést rozbor, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi musí být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.
- Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů.

Fáze provozu

- Provozovatel záměru je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, z. 185/2001 Sb.
- Zvýšený důraz klást na způsob údržby komunikace v zimním období, tj. účelné využívání posypových materiálů.
- V případě úniku ropných látek do okolí neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a souvisejících prováděcích předpisů.
- O vysázené dřeviny je nezbytné alespoň dva roky pečovat (zálivka, dosadba).

Shrnutí:

Ve vazbě na obdržená vyjádření k dokumentaci, vyžádané dílčí podklady a posouzení v rámci přípravy posudku jsou opatření navržená v dokumentaci EIA doplněna a zpřesněna.

Uvedená opatření budou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Úplné znění došlých vyjádření je obsahem přílohy posudku. V této části posudku je uvedena stručná podstata těchto vyjádření, případně sumarizace jejich obsahu a reakce zpracovatele s případným návrhem řešení.

Svá vyjádření zaslaly k předložené dokumentaci tyto příslušné územní samosprávné celky a dotčené orgány státní správy:

1. Město Dubá
2. Městský úřad Česká Lípa, odbor životního prostředí
3. Městský úřad Česká Lípa, odbor školství, kultury, sportu a cest. ruchu
4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
5. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
6. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody
7. Liberecký kraj
8. Krajský úřad Libereckého kraje
9. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje
10. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Liberec
11. Správa CHKO Kokořínsko

Veřejnost se k předložené dokumentaci písemně nevyjádřila.

1. Město Dubá

(č.j. SPR – 41/12/2005, 854/05/SPR/Jand' ze dne 5. 12. 2005)

Po prostudování dokumentace „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ město Dubá sděluje, že k této dokumentaci nemá připomínek.

Bez připomínek.

2. Městský úřad Česká Lípa, odbor životního prostředí

(č.j. MUCL/46535/2005/OŽP-O ze dne 6. 12. 2005)

Odbor životního prostředí MÚ Česká Lípa z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s předloženou dokumentací, jejíž součástí je posouzení vlivu záměru „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ na krajinný ráz, bez připomínek.

Vyjádření je platné pro úsek obchvatu ležícího mimo území Chráněné krajinné oblasti Kokořínsko. Odbor ŽP se přiklání k variantě č. 3 navrhovaného obchvatu – nejdále od současné zástavby.

Dokumentace je postačujícím podkladem pro následná rozhodnutí orgánů ochrany přírody.

Zpracovatelem posudku je vzato v úvahu, že MÚ Česká Lípa (odbor ŽP) preferuje realizaci obchvatu ve variantě 3.

Z hlediska ochrany ovzduší dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, nejsou k předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí připomínky. K realizaci je doporučena varianta č. 3. Při provádění staveb je třeba věnovat zvýšenou pozornost omezování imisí polévatého prachu. V podmínkách pro období výstavby je požadováno zakotvit povinnost provádění opatření k minimalizaci nadměrné prašnosti tak, jak jsou formulována autorem předloženého oznámení.

Na základě požadavku příslušného úřadu budou do stanoviska zakotveny požadavky na minimalizaci nadměrné prašnosti.

Z hlediska zákonů:

č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů

č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů

č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů,

č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů,

nemá dotčený úřad k dokumentaci připomínky.

Bez připomínek.

3. Městský úřad Česká Lípa, odbor školství, kultury, sportu a cest. ruchu

(č.j. MUCL/8172/2005/OŠKСаCR-Ku ze dne 7. 12.2005)

Z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění:

Historické jádro města Dubá bylo prohlášeno vyhláškou MK ČR č. 476/1992 Sb. za památkovou zónu. Součástí území památkové zóny je i areál zámku Nový Berštejn s parkem a alejemi a okolní historickou kultivovanou krajinou.

Trasy samotné přeložky se přímo památkové zóny nedotýkají, ale s ohledem na prostředí zámku Nový Berštejn, doporučujeme zvolit variantu č. 3 uvedené přeložky, která se nejvíce odklání od města Dubá.

Zpracovatelem posudku je vzato v úvahu, že MÚ Česká Lípa (odbor školství, kultury, sportu a cest. ruchu) preferuje realizaci obchvatu ve variantě 3.

4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

(č.j. 3931/ENV/740/05/RH ze dne 14. 11. 2005)

Za předpokladu dodržení požadavků odboru ochrany ovzduší uvedených v dopise ze dne 18. 3. 2005 (č.j. 1196/740/05/RH) nemá odbor ochrany ovzduší MŽP k předložené dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ na životní prostředí další připomínky.

S připomínkami odboru ochrany ovzduší MŽP uvedenými v dopise ze dne 18. 3. 2005 (č.j. 1196/740/05/RH) k oznámení (1. doplnění výpočtu příspěvků imisních koncentrací pro suspendované částice velikostní frakce PM₁₀, 2. doplnění větrné růžice, 3. vysvětlení ke kategorizaci vozidel užitá

v dopravních vstupech, 4. hodnocení rozptylové studie pro stávající stav a pro rok předpokládaného uvedení stavby do provozu – rok 2010) se dokumentace vypořádala pouze částečně.

V rozptylové studii, která je součástí dokumentace nejsou hodnoceny příspěvky záměru k imisním koncentracím pro suspendované částice velikostní frakce PM_{10} . Tím nebylo provedeno posouzení ovzduší v plném rozsahu pro všechny sledované polutanty z dopravy.

Lze však konstatovat, že obchvat silnice I/9 odvede tranzitní dopravu mimo město, tzn. dojde ke zlepšení imisní situace v centru obce, kudy prochází stávající silnice I/9. I z hlediska výskytu suspendovaných částic PM_{10} je tedy záměr pozitivní, neboť se sníží zatížení obce a nový obchvat komunikace I/9 ve variantě 3 je veden ve velké vzdálenosti od obytné zástavby obce Dubá, a tedy zatížení prachovými částicemi z této komunikace bude minimální. Tato konstatace vychází ze sledování zatížení této zástavby ostatními polutanty.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho situování není absence posouzení PM_{10} na závadu z hlediska komplexního posouzení záměru.

Jinak bez připomínek.

5. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

(č.j. 3361/OOV/2005 ze dne 22. 11.2005)

V předložené dokumentaci jsou požadavky na ochranu vod respektovány a konkretizovány v navržených opatřeních k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na povrchové a podzemní vody a nakládání s odpadními vodami pro období přípravy, výstavby a provozu „Silnice I/9 – obchvat Dubá“.

Zohledněna jsou i environmentální rizika při možných haváriích a nestandardních stavech z hlediska úniku nebezpečných látek, tj. ropných derivátů, do povrchových a podzemních vod.

Daný záměr je možno realizovat za předpokladu respektování stanovených podmínek pro ochranu vod. Pokud budou požadovaná opatření splněna, nemá odbor ochrany vod zásadní výhrady k realizaci předloženého záměru.

Opatření na ochranu vod navržená v dokumentaci i v posudku budou součástí návrhu stanoviska.

6. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody

(č.j. 620/4330/05 ze dne 1. 12. 2005)

V předložené dokumentaci je vyhodnocen vliv na flóru, faunu (s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů a jejich biotopy) a ekosystémy, migraci organismů, a to vše mj. na základě provedeného botanického průzkumu dílčích lokalit a zoologického průzkumu zájmové oblasti (viz. příloha dokumentace – „Biologický průzkum“). Součástí dokumentace je i hodnocení míry zásahu stavby do krajinného rázu, což byl požadavek vznesený v rámci připomínek Odboru zvláště chráněných částí přírody MŽP uvedených již ve fázi zjišťovacího řízení (viz. stanovisko ze dne 30. 3. 2005 pod č.j. 620/1024/05).

K dokumentaci a jejím závěrům (včetně doporučení varianty č. 3 k realizaci) nemá příslušný orgán státní správy žádné zásadní připomínky. Se závěrem celkového hodnocení se shoduje i Správa CHKO Kokořínsko (viz. stanovisko ze dne 21. 11. 2005 pod č.j. 2380/05).

V dalších fázích procesu posuzování vlivů a následné přípravy a realizace záměru je nutné respektovat doporučení uvedená v kapitole D. IV. „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů, zejména pak opatření týkající se krajinného rázu (v rámci dalších stupňů projektové přípravy je nutné při návrhu mostních objektů, popř. hlukových stěn zohlednit i hledisko jejich začlenění do krajiny, provedení vegetačních úprav kolem nového silničního tělesa apod.), který představuje jeden z předmětů ochrany CHKO.

Doporučení uvedená v kapitole D. IV. „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů“ dokumentace EIA budou převzata do návrhu stanoviska.

V rámci dalších stupňů projektové přípravy je nutné při návrhu mostních objektů, popř. hlukových stěn zohlednit i hledisko jejich začlenění do krajiny. Pro lepší začlenění stavby do krajiny je třeba realizovat vegetační úpravy kolem nového silničního tělesa.

Výše uvedené podmínky budou součástí návrhu stanoviska.

7. Liberecký kraj

(č.j. neuvedeno, ze dne 29. 11. 2005)

Liberecký kraj souhlasí se závěrem dokumentace o hodnocení vlivů záměru „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ na životní prostředí, která vyhodnocuje 3. variantu vedení silnice jako nejvhodnější z hlediska dopadů na životní prostředí a dále z hlediska technického a bezpečnostního.

Bez komentáře.

8. Krajský úřad Libereckého kraje

(č.j. KULK/9502/2005 ze dne 6. 12. 2005)

Z hlediska odboru dopravy a silničního hospodářství:

Jako dotčený silniční správní úřad nemá Krajský úřad k dokumentaci připomínky. Úřad doporučuje k realizaci a dalšímu projednávání variantu č. 3, která je vedena ve větší vzdálenosti od obydleného území a je šetrnější k životnímu prostředí. Tato varianta je optimální i z hlediska bezpečnosti silničního provozu z důvodu bezpečnějšího odpojení ze stávající silnice a napojení na stávající silnici I/9.

Zpracovatelem posudku je vzato v úvahu, že KÚ Libereckého kraje (odbor dopravy a silničního hospodářství) doporučuje k realizaci variantu 3.

Z hlediska vodního hospodářství:

Z vodohospodářského hlediska nemá Krajský úřad Libereckého kraje k dokumentaci zásadní podmínky. V dalším stupni projektové dokumentace je nutné posoudit vliv stavby na hladinu podzemních vod a možnost ovlivnění stávajících vodních zdrojů, vypracovat havarijný plán pro nakládání se závadnými látkami po dobu výstavby a řešit odvádění srážkových vod ze zářezů, z komunikace a z mostního objektu v souladu s vodním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné posoudit vliv stavby na hladinu podzemních vod a možnost ovlivnění stávajících vodních zdrojů, vypracovat havarijný plán pro nakládání se

závadnými látkami po dobu výstavby a řešit odvádění srážkových vod ze zářezů, z komunikace a z mostního objektu v souladu s vodním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Výše uvedené podmínky budou součástí návrhu stanoviska.

Z hlediska ochrany ovzduší:

Předložená rozptylová studie splňuje požadavky dané přílohou k nařízení vlády č. 350/2002 Sb.

Z porovnání imisní situace v obci Dubá pro tři navrhované varianty vyplývá, že nejvhodnější z pohledu imisní zátěže obytné zóny představuje varianta č. 3. Ve všech variantách však budou očekávané imisní koncentrace posuzovaných látek hluboko pod odpovídajícími imisními limity.

Z hlediska ochrany ovzduší není k dokumentaci „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ dalších připomínek.

Bez komentáře.

Z hlediska odpadového hospodářství:

Se zeminou (hlušinou, kamenivem), která nebude využita k terénním úpravám v rámci záměru je nutné nakládat jako s odpadem. Na tyto odpady se zatím vztahuje obecně zákon o odpadech, tzn. že přebytečný výkopek smí skončit pouze v zařízení k tomu určeném (např. na skládka odpadů), které je provozováno na základě souhlasu krajského úřadů.

U vybouraných úseků živičné vozovky je nutné s tímto výkopkem nakládat dle jeho skutečných vlastností, tedy pokud obsahuje dehet, tak jako s nebezpečným odpadem katalogového čísla 17 03 01 – Asfaltové směsi obsahující dehet.

Zákon o odpadech nezná pojem druhotná surovina a na movitou věc je nahlíženo jako na odpad až do jeho zpracování na konečném zařízení k nakládání s odpady. Z tohoto důvodu je nutné, aby původce vedl řádně evidenci dle současně platné legislativy odpadového hospodářství.

Je požadováno, aby investor nakládal se vznikajícím odpadem v souladu se schváleným Plánem odpadového hospodářství Libereckého kraje, tzn. aby splnil všechny relevantní cíle a opatření v dokumentaci obsažená.

Z hlediska plnění povinností zákona č. 157/1998 sb., o nakládání s chemickými látkami a přípravky nejsou připomínky.

Plán odpadového hospodářství Libereckého kraje zpracovaný společností ISES s.r.o. byl schválen zastupitelstvem kraje dne 16. března 2004. Je požadováno, aby investor nakládal se vznikajícím odpadem v souladu s tímto plánem, tzn. aby splnil všechny relevantní cíle a opatření v dokumentaci obsažená.

Se zeminou (hlušinou, kamenivem), která nebude využita k terénním úpravám v rámci záměru je nutné nakládat jako s odpadem, tzn. v souladu s platným zákonem o odpadech. Přebytečný výkopek smí skončit pouze v zařízení určeném k odstranění odpadů (např. skládka odpadů).

U vybouraných úseků živičné vozovky je nutné s tímto výkopkem nakládat dle jeho skutečných vlastností, tedy pokud obsahuje dehet, tak jako s nebezpečným odpadem katalogového čísla 17 03 01 – Asfaltové směsi obsahující dehet.

Výše uvedené podmínky budou součástí návrhu stanoviska.

Z hlediska odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu:

Varianta 1 a Varianta 2 se v oblasti plánovaného napojení na stávající silnici I/9 týkají území, které bylo Vyhláškou Ministerstva kultury ČR č. 476/1992 Sb. ze dne 10. 9. 1992 prohlášeno památkovou zónou. Dle §14 odst. 2 památkového zákona je vlastník (správce, uživatel) nemovitosti, která není kulturní památkou, ale je v památkové zóně povinen k zamýšlené stavbě si předem vyžádat závazné stanovisko příslušného orgánu státní památkové péče.

Ve Variantě 2 by její realizací pravděpodobně byla dotčena kulturní památka – socha P. Marie (rejstříkové číslo Ústředního seznamu kulturních památek ČR 36137/5-2933). Dle §14 odst. 1 památkového zákona je rovněž nezbytné si vyžádat závazné stanovisko příslušného orgánu státní památkové péče (MÚ Česká Lípa).

Z hlediska orgánu státní památkové péče příslušného pro národní kulturní památky záměr „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ navrhovaný ve třech variantách vedených západně od obce Dubá nijak neovlivní žádnou národní kulturní památku.

*Bez komentáře.*Z hlediska odboru územního plánování a stavebního řádu:

Obchvat silnice I/9 v obci Dubá je řešen konceptem ÚP VÚC Libereckého kraje v jedné z variant, která je předmětem „hodnocení vlivů...“ a to shodně s platným územním plánem sídelního útvaru Dubá.

V průběhu veřejného projednání konceptu ÚP VÚC LK předložilo město Dubá požadavek na změnu trasy obchvatu silnice I/9, a to v trase odlišné od řešení v konceptu ÚP VÚC Libereckého kraje, jedná se o jednu z dalších variant, která je předmětem „hodnocení vlivů...“. Projednávání konceptu ÚP VÚC Libereckého kraje nebylo uzavřeno. V platnosti tedy zůstává stanovisko uplatněné dne 15. 2. 2005 k návrhu Zadání změny č. 4 ÚPNSÚ Dubá, ve kterém dotčený odbor uvedl: „Městem Dubá požadovaná změna trasy této komunikace (obchvat I/9) je možná za předpokladu, že bude pořizovatelem Změny č. 4 ÚPNSÚ Dubá kladně dohodnuta s dotčenými správními úřady“.

Je upozorněno na skutečnost, že orgány ochrany přírody se při projednání konceptu řešení ÚP VÚC Libereckého kraje k požadavku obce kladně nevyjádřily. Z toho vyplývá, že rozhodnutí o výsledné trase je odvislé od výsledků projednání záměru s dotčenými správními úřady, zejména s orgány ochrany přírody, a tedy odbor územního plánování a stavebního řádu KÚ Libereckého kraje jako pořizovatel nadřazené územně plánovací dokumentace v této fázi projednávání se nemůže jednoznačně vyjádřit.

Další požadavky na předloženou dokumentaci odbor nemá.

Zpracovatel posudku vyhodnotil na základě posouzení dokumentace a došlých vyjádření k dokumentaci doporučuje k realizaci variantu 3 obchvatu, která však není v souladu s ÚP Dubá a konceptem VÚC Libereckého kraje.

Součástí návrhu stanoviska je tedy požadavek na zapracování varianty 3 vedení obchvatu I/9 (Dubá) do územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje a do územního plánu Dubá.

9. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje

(č.j. 4751/26/05/215.2 ze dne 16. 11. 2005)

Po zhodnocení souladu se záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví Krajská hygienická stanice Libereckého kraje s předloženou dokumentací vlivu záměru „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ na životní prostředí **souhlasí**.

Odůvodnění: K realizaci je doporučena varianta č. 3, která je z pohledu ochrany veřejného zdraví nejvhodnější. Z výsledků akustické studie vyplývá nutnost ochrany bytového domu č.p. 8 protihlukovou stěnou v případě realizace variant č. 1 a č. 2. Z provedeného hodnocení hlukové expozice nejpříznivěji vychází též varianta č. 3.

Bez komentáře.

10. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Liberec

(č.j. 10/IPPC/7166/05/KM ze dne 4. 11. 2005)

Vyjádření z hlediska ochrany přírody:

V předložené dokumentaci je dostatečně zapracován požadavek ČIŽP z vyjádření k oznámení záměru, tj. vyhodnocení vlivu stavby na krajinný ráz.

Vzhledem k tomu, že dokumentace vyhodnocuje jako nejpříznivější variantu č. 3, která je však v zoologickém průzkumu označena z hlediska vlivů na faunu jako nejméně příznivá, považuje ČIŽP v souladu s autorem zoologického průzkumu za nezbytné doplnit tento průzkum o jarní a letní aspekt, který případně prokáže výskyt obecně nebo zvláště chráněných druhů živočichů.

Do návrhu stanoviska bude uvedena podmínka na doplnění zoologického průzkumu zachycujícího jarní a letní aspekt, který v dalších stupních projektové dokumentace u zvolené trasy prokáže výskyt obecně nebo zvláště chráněných druhů živočichů.

Vyjádření z hlediska ochrany lesa:

Předkládaný záměr se přímo dotýká PUPFL, a to ve 2,5 až 4 % jeho celkového rozsahu v závislosti na zvolené variantě řešení. K dotčení lesních pozemků dojde především v těchto úsecích:

- lesní komplex v místě odstupu nové komunikace od stávající I/9 (směr od Prahy) – dotčen okrajově při realizaci var. 2 a 3,
- lesní komplex v přírodně cenné lokalitě „Lopušník“ (původní les s nadprůměrným produkčním potenciálem) – překonán mostním objektem (bez ohledu na variantu),
- ochranné pásmo lesního komplexu „Berštejn“ v místě napojení nové komunikace na stávající silnici I/9 (směr na Českou Lípou) – při realizaci var. 3.

Dokumentace poukazuje na skutečnost, že dotčené lesní komplexy spadají do lesů hospodářských, z hlediska produkčního se jedná o lesy průměrné až nadprůměrné. Pro přesnou identifikaci lesních pozemků by ČIŽP nicméně uvítala jejich vyznačení v katastrální mapě nebo dle LHP, s ohledem na to, že ne každý lesní komplex je zároveň lesním pozemkem a ne tedy na každý se vztahuje zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Při výstavbě mostního objektu (mostních objektů) a u variant 2 nebo 3 i v místě odstupu nové komunikace od stávající silnice I/9 (směr od Prahy) dojde k trvalému a zřejmě i dočasnému záboru

lesních pozemků, přičemž dokumentace tento vliv nekvantifikuje. V souvislosti s tím bude smýcena část smíšených lesních porostů středního až mýtního věku. Uvedený zábor bude uskutečněn na základě trvalého či dočasného odnětí pozemků (nebo jejich částí) plnění funkcí lesa. Po uplynutí doby dočasného odnětí budou příslušné lokality zalesněny vhodnou dřevinnou skladbou. ČIŽP požaduje, aby zábor lesních pozemků byl realizován v nejmenší možné míře a aby stavební nebo jinou činností nebyly dotčeny sousedící neodňaté lesní pozemky (resp. části pozemků).

ČIŽP rovněž dává ke zvážení možný vliv mostního objektu na pod ním umístěný lesní porost, zejména co se týká změny světlostních podmínek a tvorby srážkového stínu.

Zároveň je upozorněno na to, že 30ti-metrové ochranné pásmo komunikace může být zdrojem jistých nových požadavků na hospodaření v lesích, jimiž komunikace prochází.

ČIŽP považuje za samozřejmé, že dočasné deponie, zařízení stavenišť, stavební mechanismy, stavební materiál a jiné suroviny nebudou na lesní pozemky (alespoň dočasně odňaté) umístěny nad míru nezbytně nutnou, a že pro jejich umístění budou preferenčně využity jiné lokality. Dále upozorňujeme, že při provádění stavebních prací na lesních pozemcích je nezbytné použití biologicky odbouratelných hydraulických kapalin a provádění opatření k zabránění úniku látek poškozujících les a životní prostředí (§ 15 odst. 3 písm. d) lesního zákona). Jinak platí upozornění uvedená již ve vyjádření ČIŽP, OI Liberec, oddělení ochrany lesa k „Oznámení záměru“.

Dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa předmětným záměrem je relativně malé. **Při dodržení všech podmínek daných právními předpisy a rozhodnutími příslušných orgánů státní správy a za předpokladu realizace opatření minimalizujících vliv stavby na přiléhající lesní porosty** (zabránění kontaminace půd, prevence eroze, opatření při zimní údržbě komunikace, apod.) **považuje ČIŽP záměr z hlediska ochrany lesa za přijatelný.**

Na základě výše uvedeného vyjádření zpracovatel posudku konstatuje následující:

1/ Pro přesnou identifikaci dotčených lesních pozemků byl do posudku (str. 33 - 34) doplněn zakres variant obchvatu do porostní mapy a výpis z hospodářské knihy pro lokalitu Lopušník.

2/ Vlivu mostního objektu na pod ním umístěný lesní porost lze přesněji zhodnotit až po podrobnějším návrhu technického řešení mostního objektu. Již v současném stupni projektové dokumentace lze však konstatovat, že v souvislosti s realizací mostních objektů dojde ke změně světlostních poměrů či k tvorbě srážkového stínu v porostu nacházejícím se bezprostředně pod objektem mostu. Velikost negativního vlivu mostní konstrukce na lesní porosty však bude z hlediska rozsahu zasaženého porostu akceptovatelná.

3/ V návrhu stanoviska bude zohledněn požadavek ČIŽP, aby zábor lesních pozemků byl realizován v nejmenší možné míře a aby stavební nebo jinou činností nebyly dotčeny sousedící neodňaté lesní pozemky (resp. části pozemků).

4/ Dočasné deponie materiálu, zařízení stavenišť, stavební mechanismy, stavební materiál a jiné suroviny nebudou na lesní pozemky (alespoň dočasně odňaté) umístěny nad míru nezbytně nutnou, a že pro jejich umístění budou preferenčně využity jiné lokality. Tato podmínka bude součástí návrhu stanoviska.

5/ Při provádění stavebních prací na lesních pozemcích je nezbytné použití biologicky odbouratelných hydraulických kapalin a provádění opatření k zabránění úniku látek poškozujících les a životní prostředí (§ 15 odst. 3 písm. d) lesního zákona). Tato podmínka bude součástí návrhu stanoviska.

Vyjádření z hlediska ochrany ovzduší:

Autor dokumentace uvádí opatření na ochranu ovzduší ve fázi výstavby (tj. zkrápění v době sucha, čištění vozovek a minimalizace zásob sypkých stavebních materiálů). ČIŽP požaduje, aby tato opatření byla smysluplně a vymahatelně zakomponována do stavebního povolení.

Z hlediska ochrany ovzduší lze záměr hodnotit kladně bez ohledu na vybranou variantu. ČIŽP souhlasí se závěrem rozptylové studie, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta č. 3.

Do podmínek stanoviska bude doplněna podmínka, aby navržená opatření na ochranu ovzduší ve fázi výstavby (tj. zkrápění v době sucha, čištění vozovek a minimalizace zásob sypkých stavebních materiálů) byla zakomponována do stavebního povolení.

Vyjádření z hlediska odpadového hospodářství:

ČIŽP upozorňuje na to, že v kapitole B.III.3 jsou v kolonce předložených tabulek „předpokládané využití/zneškodnění“ není u některých nebezpečných odpadů (15 02 02 Sorbenty) uveden popis, resp. je uvedeno „zneškodnění spálením“. Toto by mělo být jednoznačně určeno, aby nedošlo k mylné interpretaci a nebezpečné odpady nebyly spalovány mimo spalovnu nebezpečných odpadů.

Nakládání s nebezpečnými odpady bude provedeno v souladu s platnými právními předpisy, nebezpečné odpady budou spalovány na místě tomu určeném, tj. ve spalovně nebezpečných odpadů nebo odstraněny uložením na zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů.

ČIŽP, OI Liberec nemá k předložené dokumentaci a samotnému záměru významnější připomínky. Drobnější připomínky se týkají hlavně ochrany lesa a přírody.

11. Správa chráněné krajinné oblasti Kokořínsko**(č.j. 541/05/603 ze dne 1. 11. 2005)**

Pro Správu jako orgán ochrany přírody a krajiny bylo zásadní především posuzování záměru z hlediska zásahu do hodnot krajinného rázu. Posouzením vlivu navrhované stavby na krajinný ráz, ve třech navržených variantách obchvatu města Dubá, bylo zjištěno, že nejvhodnější je varianta č. 3. Správa s tímto závěrem souhlasí. Aby varianta č. 3 byla skutečně nejmenším zásahem do krajinného rázu a jeho hodnot, bude třeba v projektové dokumentaci řádně ošetřit technické řešení mostních objektů a jejich esteticko-krajinářské působení, spolu s výsadbou vegetačních prvků kolem nového silničního tělesa.

Správa se shoduje se závěrem celkového hodnocení, které doporučuje k realizaci variantu č. 3.

Zpracovatelem posudku je vzato v úvahu, že Správa CHKO se ztotožňuje se závěrem dokumentace EIA, který doporučuje k realizaci variantu obchvatu 3.

V další fázi projektové dokumentace je třeba řádně ošetřit technické řešení mostních objektů a jejich esteticko-krajinářské působení, spolu s výsadbou vegetačních prvků kolem nového silničního tělesa tak, aby doporučená varianta 3 byla skutečně nejmenším zásahem do krajinného rázu a jeho hodnot. Tento požadavek bude součástí návrhu stanoviska.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Dokumentace je zpracována po formální stránce podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.
2. Plánovaný záměr, resp. jednotlivé hodnocené varianty jsou v dokumentaci popsány pro účely tohoto posuzování dostatečně. Vlastní dokumentace je zpracována standardní formou.
3. Popis životního prostředí pravděpodobně ovlivněného navrhovaným záměrem je proveden dostatečně.
4. Metody použité k hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí jsou standardní a vhodně zvolené k účelům posuzování.
5. Posuzované srovnání stavu s realizací záměru (varianta 1 – 3) se stavem bez realizace záměru (varianta 0) lze považovat za vhodné a správné z hlediska porovnání variantního řešení.
6. Návrh a vyhodnocení variant v tomto rozsahu považujeme za dostatečný pro účely hodnocení. Dokumentací doporučovaná varianta 3 obchvatu silnice I/9 - Dubá, tj. vedení silnice v největší vzdálenosti od obytné zástavby obce, je dle prezentovaných zjištění opodstatněná.
7. Přípomínky uvedené ve vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy se nejčastěji týkaly ochrany přírody, krajinného rázu, zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa, dále nakládání s odpady a souladu s územním plánem.
8. K dokumentaci se nevyjádřilo žádné občanské sdružení ani další zástupci veřejnosti.
9. Všechny oprávněné požadavky jsou zahrnuty v návrhu stanoviska.

Závěrečné hodnocení:

Na základě posouzení dokumentace, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů, literatury a konzultací s odborníky **lze doporučit realizaci posuzovaného záměru ve variantě 3.**

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného orgánu je možno vydat souhlasné stanovisko k posuzovanému záměru.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů:

1. Identifikační údaje

1. Název záměru

Silnice I/9 – obchvat Dubá

2. Kapacita (rozsah) záměru

Posuzovaný obchvat města Dubá (silnice I/9) je navržen ve všech třech variantách v kategorii S 9,5/70.

Posuzované varianty vedení obchvatu využívají nezastavěné území severozápadně od obce Dubá a liší se vzdáleností od obydleného území, přičemž varianta 1 je zastavěnému území nejbližší a varianta 3 je nejvzdálenější. Délka úprav přeložky jednotlivých variant je v rozmezí od 1,81 km pro variantu 1 do 2,95 km pro variantu 3.

Varianta 1

- varianta vychází z trasy obchvatu, tak jak je uvažována v územním plánu obce Dubá
- počátek trasy v km 0,00 se odklání od stávající komunikace I/9 cca 350 m před začátkem obce ve směru od Prahy, obchází město SZ obchvatem, přičemž překonává menší terénní prohlubeň mostem o délce 132 m (v km 1,12-1,30) a opět se napojuje na stávající I/9 v km 1,68 v oblasti zámeckého parku
- celková délka trasy je 1,81 km
- plocha vozovek hlavní trasy je 18 000 m²
- plocha přeložek a úprav dotčených komunikací je 15 650 m²
- plocha nových mostů je 1 365 m²

Varianta 2

- varianta představuje kompromisní vedení trasy mezi variantami 1 a 3
- počátek trasy v km 0,00 je stejný jako u varianty 3; trasa opouští současnou stopu silnice I/9 nad obcí Dubá, cca 750 m před nebezpečnou zatáčkou ve směru od Prahy, čímž dochází k odstranění tohoto dopravně problematického místa; trasa obchází město SZ obloukem o velkém poloměru, přičemž překonává menší terénní prohlubeň mostem o délce 242 m (v km 1,63-1,95) a opět se napojuje na stávající I/9 v km 2,25
- celková délka trasy je 2,55 km
- plocha vozovek hlavní trasy je 23 250 m²
- plocha přeložek a úprav dotčených komunikací je 13 300 m²
- plocha nových mostů je 2 410 m²

Varianta 3

- tato varianta z hlediska celkového směrového průběhu trasy představuje paralelu k variantě 1, trasa je však vedena ve větší vzdálenosti od obydleného území
- počátek trasy v km 0,00 je totožný s variantou V2; trasa obchází město mírným SZ obloukem, přičemž překonává dvě menší terénní prohlubeně mosty o délce 96 m (v km 1,66 - 1,74) a 135 m (v km 2,03 - 2,15) a opět se napojuje na stávající I/9 v km 2,65 v oblasti cca 500 m nad benzínovou čerpací stanicí ve směru na Českou Lípou
- celková délka trasy je 2,95 km
- plocha vozovek hlavní trasy je 27 550 m²
- plocha přeložek a úprav dotčených komunikací je 12 150 m²
- plocha nových mostů je 2 200 m²

Všechny výše uvedené varianty se zabývají rovněž napojením silnice II/260 ve směru na Úštěk a silnice II/270 z Dubé ve směru na Doksy.

3. Umístění záměru

Kraj: Liberecký
Město / obec: Dubá
Katastrální území: Dubá

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Liberec

5. IČ oznamovatele

65993390

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Zeyerova 1310
460 55 Liberec 1

II. Průběh posuzování

1. Oznámení

Zpracovatel: RNDr. Petr Anděl, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č. j. 7248/1155/OPV/93
EVERNIA s.r.o.
Tř. 1. máje 97
460 01 Liberec

2. Dokumentace

Zpracovatel: RNDr. Petr Anděl, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č. j. 7248/1155/OPV/93
EVERNIA s.r.o.
Tř. 1. máje 97
460 01 Liberec

3. Posudek

Zpracovatel: Ing. Libor Ládyš
osvědčení odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93 vydané MŽP
ČR dne 8. 6. 1993
EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

4. Veřejné projednání

Datum:

Místo konání:

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému orgánu státní správy předloženo:

4. 3. 2005

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne:

9. 3. 2005

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne:

20. 5. 2005 vydáním Závěrů zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem:

Na základě provedeného zjišťovacího řízení provedeného podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr „Silnice I/9 – obchvat Dubá“ **bude posuzován** podle citovaného zákona.

Dokumentace byla příslušnému orgánu státní správy předložena:

27. 10. 2005

Zpracovatel posudku byl příslušným orgánem státní správy pověřen zpracováním posudku dne:

20. 1. 2006

Vyhotovený posudek byl předložen dne:

...

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí na předložený záměr za akceptovatelnou. Po vyhodnocení dokumentace a připomínek příslušných orgánů

doporučuje zpracovatel posudku příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru ve variantě 3 za respektování podmínek dle bodu III.6. tohoto stanoviska.

Závěry veřejného projednání:

...

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zahrnuta

1. Město Dubá
2. Městský úřad Česká Lípa, odbor životního prostředí
3. Městský úřad Česká Lípa, odbor školství, kultury, sportu a cest. ruchu
4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
5. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
6. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody
7. Liberecký kraj
8. Krajský úřad Libereckého kraje
9. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje
10. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Liberec
11. Správa CHKO Kokořínsko

III. Hodnocení záměru

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

Jednotlivé vlivy posuzované stavby na životní prostředí jsou seřazeny podle jejich významu a následně jsou tyto vlivy ohodnoceny a komentovány. Vlivy jsou seřazeny od nejvýznamnějšího po nejméně významný negativní vliv.

Vliv na zábor ZPF

Realizací přeložky silnice I/9 dojde k trvalému a dočasnému záboru zemědělské půdy v poměrně velkém rozsahu. Cca 80 – 83 % délky trasy (dle jednotlivých variant) je vedeno po zemědělské půdě. Největší zábor půdy tvoří zemědělská půda I. třídy ochrany, což je nejkvalitnější zemědělská půda. Částečně bude dotčena i zemědělská půda III. třídy ochrany.

Vliv na archeologické památky

Širší zájmové území je územím s potencionálním výskytem archeologických nálezů ve smyslu § 22 zákona č. 20/87 Sb., o státní památkové péči v platném znění. Je doporučeno v rámci výstavby realizovat archeologický dozor.

Ve vymezeném území se t.č. nachází pouze jediná známá archeologická lokalita (kostrové pohřebiště z cca 11. století), která se dotýká varianty 1 v úseku km 1,08 – 1,17 stavby.

Vliv na faunu, flóru a ekosystémy

Vliv na flóru

Z botanického hlediska není krajina kolem posuzované silnice z větší části příliš zajímavá, většinu zájmového území pokrývají zemědělsky využívané pozemky. Botanicky zajímavější lokality jsou tvořeny především remízky, keřovými pásy podél cest a většími lesíky. Při provedeném botanickém průzkumu nebyly zjištěny žádné druhy zvláště chráněné dle Vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. Zcela okrajový je i výskyt ohrožených druhů dle červeného seznamu (Procházka, 2001), konkrétně 2 druhů kategorie C4a (*Lycopsis arvensis*, *Pyrus pyraeaster*), tj. méně běžné druhy vyžadující další pozornost.

Vliv na faunu

Z hlediska potenciálního výskytu fauny jsou nejvýznamnější obě rokle, které se nacházejí v trase obchvatu. Obě rokly (východní hluboce zaříznutá rokle s porosty dubu, habru, břízy a smrku; západní rokle, kterou prochází silnice III. třídy) mají funkci přírodního refugia v plochách orné půdy a slouží jako přirozený biokoridor k migraci živočichů.

V zoologicky cennějších lokalitách (drobné remízky, meze, lesní pásy) je doporučen další zoologický průzkum, který upřesní výskyt obecných či zvláště chráněných druhů živočichů (dle vyhl. 395/1992 Sb.) a navrhne případná opatření ke snížení negativního dopadu realizace obchvatu na tyto živočichy.

Vliv na lesní porosty

Vlivy budou minimální vzhledem k malé rozloze lesních porostů v trase silnice. Z navržených variant je nejvhodnější z hlediska lesního záboru varianta 3, která se dotýká lesních porostů nejméně.

Z hlediska krajinnotvorného se jedná o významný krajinný prvek definovaný dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vliv na krajinný ráz

Silniční obchvat Dubé je veden převážně otevřenou zemědělskou krajinou. Předpokládá se přijatelný zásah do krajinného rázu za podmínek dodržení opatření navržených k minimalizaci negativních vlivů stavby na krajinný ráz.

Změna oproti současnému stavu, kterou přinese realizace obchvatu Dubé, je z hlediska vlivu na krajinný ráz akceptovatelná. Negativní vliv obchvatu na krajinu bude do značné míry zmírněn realizovanými sadovými úpravami.

Vliv na vody

Zájmové území se nachází v oblasti CHOPAV Severočeská křída, leží však mimo ochranná pásma vodních zdrojů.

Z hlediska kvalitativního ovlivnění vod se při výstavbě i při provozu silnice nepřepokládá významný vliv. Riziko kvalitativního ovlivnění hrozí pouze při havarijních stavech, pro tento případ je nutné mít zpracovaný havarijní plán.

V období provozu se projeví nárůst zpevněných ploch a s ním související zvýšené množství odváděných dešťových vod a zrychlení odtoku dešťových vod.

V bezprostřední blízkosti posuzované trasy nejsou evidovány žádné významnější zdroje hromadného zásobování podzemní vodou. Obec Dubá je napojena na vodovod. Zdrojem pitné vody jsou jímací objekty v oblasti prameniště Liběchovka.

Pro dva starší bytové domy (č.p. 7 a 8) na konci obce ve směru od Prahy (naproti čerpací stanici pohonných hmot Agip) slouží jako zdroj pitné a užitkové vody hydrogeologický vrt. Vrtaná studna jímá vodu vázanou na svrchnokřídové souvrství. Navržený obchvat je v dostatečné vzdálenosti od tohoto zdroje, není třeba navrhovat speciální opatření na jeho ochranu v souvislosti s výstavbou a provozem obchvatu.

Vliv na horninové prostředí a hydrogeologické charakteristiky

Dle registru ložisek nerostných surovin Geogondu Praha se v zájmovém území nenalézají žádné ložisko nerostných surovin ani chráněné ložiskové území. V trase projektovaného obchvatu nejsou dle registru sesuvných území České geologické služby evidovány žádné sesuvy a svahové deformace či poddolovaná území.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu č. 452 – Křída pravostranných přítoků Labe, který z hydrogeologického hlediska představuje významnou oblast s vydatnými zdroji kvalitních podzemních vod. Nejblíže zájmovému území stavby se nachází prameniště Liběchovka, které však záměrem nebude dotčeno.

Vliv ÚSES a zvláště chráněná území

Část zájmového území obchvatu silnice I/9 (Dubá) se nalézají ve vnějším ochranném pásmu CHKO Kokořínsko. Žádná maloplošná zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění záměrem dotčena nebudou.

V zájmovém území se nenalézají žádné prvky nadregionálního nebo regionálního významu. Dle ÚP Dubá z roku 1993 a místního ÚSES, který byl zpracován v říjnu 1994 se v zájmovém území stavby nachází jedno navržené lokální biocentrum a jeden navržený lokální biokoridor. Tyto lokality zůstávají i dosud pouze v návrhu a nebyly vyhlášené.

Vliv na hmotný majetek, kulturní památky

V případě realizace varianty č. 1 či 2 je ohrožena socha panny Marie (č. rejstříku 36137/5-2933) u zámeckého parku (t.č. pouze podstavec). V případě realizace jedné z těchto variant by musela být přesunuta na nezbytně nutnou vzdálenost. Socha sv. Jana Nepomuckého (č. rejstříku 19797/5-2934) nebude stavební činností při realizaci obchvatu ani provozem navrhovaného obchvatu dotčena.

V současné době není znám detailní stav hmotného majetku v zájmové oblasti (např. uložení a křížení inženýrských sítí, dálkových kabelů, apod.). Tento stav bude podrobněji řešen v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) pro vybranou variantu trasy.

V současnosti lze pouze konstatovat, že v souvislosti s realizací záměru jsou plánovány i demolice částí úseků stávajících komunikací v souvislosti s jejich napojením na obchvat.

Vliv na akustickou situaci

Lze konstatovat, že stavba obchvatu Dubá (silnice I/9) je ve všech posuzovaných variantách z hlediska nadlimitní hlukové zátěže pro obyvatelstvo bezkonfliktní. Z pohledu ovlivnění hlukem vychází nejpriznivěji varianta 3, kdy chráněná zástavba nebude vůbec zasazena nadlimitní akustickou expozicí.

Ve variantě 1 a 2 je třeba pro zachování hygienických limitů vybudovat krátkou protihlukovou clonu (pro ochranu domu č.p. 8 nacházejícím se na konci úseku naproti čerpací stanici Agip).

Vliv na znečištění ovzduší

Ve všech třech variantách obchvatu budou očekávané imisní koncentrace posuzovaných látek hluboko pod stanovenými imisními limity, a to i v nejbližším okolí komunikace. Uvedený fakt platí pro oba sledované výhledové časové horizonty 2010 a 2020.

Vliv na produkci odpadů

Realizací a provozováním záměru nebudou vznikat nadstandardní druhy a množství odpadu.

Vliv na obyvatelstvo

Určité vlivy na obyvatelstvo je nutné očekávat během výstavby záměru (zvýšené koncentrace PM₁₀, akustická zátěž). Tyto vlivy budou ovšem působit po omezenou dobu.

Vliv provozu obchvatu silnice I/9 – Dubá je možné považovat z hlediska zdravotních rizik z expozice obyvatel znečišťujícími látkami v ovzduší za málo významný. Z hlediska expozice hlukem nebude vlastní provoz objektu představovat zvýšení zdravotních rizik.

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

Technické řešení záměru je vhodné a správné, stejně jako situování záměru. Při dodržení všech legislativních požadavků na umístění záměru a způsob výstavby lze technické řešení záměru považovat za standardní. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace, z tohoto posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů v průběhu přípravy území ke stavbě.

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

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané dokumentace mají dobrou vypovídací schopnost a jsou zpracovány na dobré úrovni. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Dokumentace EIA předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

4. Pořadí variant

Z vyhodnocení dokumentace vyplývá, že varianta 3 obchvatu Dubé je nejpriznivější z následujících důvodů, které jsou uvedeny v dokumentaci a posudek se s nimi ztotožňuje:

- nejoptimálnější technické řešení,
- největší vzdálenost od obytné zástavby,
- nejmenší zatížení obyvatel hlukem a emisemi do ovzduší,
- nejmenší ovlivnění zámeckého parku,
- nejmenší potenciální vliv na archeologické lokality,
- nejmenší zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa

Lépe je varianta 1 hodnocena v těchto parametrech:

- menší zábor ZPF (nejkratší trasa)

Varianta 2 ve všech sledovaných vlivech na životní prostředí a obyvatelstvo vychází z hlediska vhodnosti jako varianta prostřední, nacházející se mezi variantou č. 1 a 3.

Celkově z hlediska vlivů na životní prostředí se téměř jednoznačně jako nejvhodnější jeví varianta 3, tj. vybudování silnice I/9 – obchvatu Dubá v největší vzdálenosti od obce. Posudkář se shoduje se zpracovatelem dokumentace v závěru, že **k další přípravě a realizaci záměru by měla být doporučena varianta 3 obchvatu Dubé.**

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

Vypořádání dokumentace s připomínkami k oznámení:

K předloženému oznámení obdržel příslušný úřad státní správy v průběhu zjišťovacího řízení celkem 9 vyjádření (Česká inspekce životního prostředí – OI Liberec, Krajský úřad Libereckého kraje, Městský úřad Česká Lípa – odbor životního prostředí, Krajská hygienická stanice Libereckého kraje, Správa CHKO Kokořínsko, MŽP – odbor ochrany vod, MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody, MŽP – odbor ochrany ovzduší, MŽP – odbor ekologie krajiny a lesa). Příslušný orgán státní správy neobdržel vyjádření občanských sdružení, iniciativ či jednotlivých občanů.

Připomínky k oznámení, resp. požadavky na doplnění údajů v rámci dokumentace se týkaly především těchto okruhů:

- hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz,
- přítomnost CHOPAV a s tím související problematika ovlivnění vod záměrem,
- doplnění výpočtů příspěvků imisních koncentrací pro suspendované částice PM₁₀.

Na základě došlých vyjádření k oznámení jsou součástí dokumentace jednotlivé příslušné studie (akustická studie, rozptylová studie, biologický průzkum a Studie vlivu záměru na krajinný ráz), které jsou podrobným podkladem pro hodnocení vlivu záměru na obyvatelstvo a životní prostředí. Ostatní drobné připomínky k oznámení a požadavky byly řešeny v příslušných kapitolách dokumentace.

V dokumentaci chybí pouze výpočet suspendované frakce PM_{10} . Vzhledem k charakteru záměru a jeho situování však není absence posouzení PM_{10} na závadu z hlediska komplexního posouzení záměru.

Závěrem lze konstatovat, že dokumentace vhodně reaguje na připomínky došlé od jednotlivých orgánů státní správy v rámci zjišťovacího řízení.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad státní správy celkem 11 vyjádření dotčených správních úřadů a územních samosprávních celků (obce a kraj).

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. předkládaného posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byla zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentována, respektive ve formě podmínek navržena do stanoviska příslušného orgánu státní správy.

Vypořádání vyjádření k posudku:

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

Ministerstvo životního prostředí (odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC) jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě dokumentace EIA, vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

S o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k záměru stavby

„ Silnice I/9 – obchvat Dubá “

za podmínky realizace opatření navržených ve stanovisku o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů vyplývajících z hodnocení vlivů na životní prostředí a posuzování dokumentace **doporučujeme realizaci záměru ve variantě 3.**

Podmínky souhlasného stanoviska pro doporučenou variantu 3:

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí uvedených v dokumentaci, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku a dotčenými orgány státní správy prezentovaných v posudku.

1/ Fáze projektové přípravy

Územní plánování

- Převzít trasu doporučené varianty 3 vedení obchvatu I/9 (Dubá) do územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje a do územního plánu města Dubá.

Plán organizace výstavby

- Zpracovat plán organizace výstavby s(e):
 - určením časového harmonogramu prací,

- stanovením přepravních tras materiálu, zemin a ornice,
- lokalizací ploch pro zařízení stavenišť,
- návrhem protierozních opatření pro období výstavby,
- stanovením množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu silnice,
- stanovením objemu zemin a ornice přemísťovaných během výstavby,
- stanovením produkce a způsobu nakládání s jednotlivými druhy odpadů vznikajícími při výstavbě a způsobu třídění odpadů v rámci výstavby,
- návrhem preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi,
- zpracováním Havarijního plánu pro nakládání se závadnými látkami po dobu výstavby a s návrhem opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi.

Výběrové řízení

- Při výběrovém řízení na dodavatele navrhovaných prací by mělo být jedním z kritérií výběru dodavatele stavby plnění ochrany složek životního prostředí při provádění výstavby. Tyto požadavky a případné garance zakotvit do následné realizační smlouvy.

Technické a organizační řešení záměru

- Upřesnit v dalším stupni projektové dokumentace na základě výškového zaměření terénu a navrhovaných konečných podélných sklonů, zda bude u přeložky realizován pruh pro pomalá vozidla či nikoliv.
- Upřesnit a stanovit úseky stávající komunikace, které budou v souvislosti s výstavbou obchvatu I/9 rušeny. Pro tyto úseky zpracovat projekt rekultivace.
- Plochy pro zařízení stavenišť by měly být zřízeny v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, v plochách s nízkou ekologickou stabilitou a nesmí zasahovat do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů) či do významných botanických a zoologických lokalit.
- Nutno řešit konkrétní přístupy a příjezdy na pozemky, které novou komunikací zaniknou.
- Přepravní trasy materiálu, zemin a ornice volit s ohledem na minimalizaci zatížení obytné zástavby, vyloučit pojiždění nákladních automobilů ve volné krajině a využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť.

Ovzduší

- Navržená opatření na ochranu ovzduší ve fázi výstavby (tj. zkrápění v době sucha, čištění vozovek a minimalizace zásob sypkých stavebních materiálů) budou zakomponována do stavebního povolení.

Inženýrsko – geologický průzkum

- Detailní geotechnické i inženýrsko-geologické poměry v trase varianty 3 (převážně v místech pilířů mostních objektů) musí být ověřeny podrobným průzkumem, jehož výsledkům musí být podřízeno i technické řešení stavby.

Vody

- Upřesnit po konzultaci s příslušným orgánem životního prostředí způsob odvádění dešťových vod ze zářezů, z komunikace a z mostního objektu a způsob jejich čištění před odtokem do vodoteče.
- Odvodňovací příkopy navrhnout s dostatečným profilem i pro přívalové srážkové vody, které zabezpečí odtok odpadních vod z vozovek.
- Před vyústěním do vodních toků zařadit zařízení na zachycení pevných splavenin a ropných látek.
- Provést hydrogeologický průzkum v místě plánované stavby a posoudit možný vliv stavby na podzemní vody.

Půda

- Pro zvolenou variantu 3 obchvatu podrobněji specifikovat rozsah trvalého či dočasného záboru PUPFL a ZPF.
- Při přípravě stavby minimalizovat trvalé i dočasné zábory zemědělské a lesní půdy.
- Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Zajistit oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy.

Krajina, krajinný ráz

- V další fázi projektové dokumentace je třeba řádně ošetřit technické řešení mostních objektů a jejich esteticko-krajinářské působení, spolu s výsadbou vegetačních prvků kolem nového silničního tělesa tak, aby doporučená varianta 3 byla skutečně nejmenším zásahem do krajinného rázu a jeho hodnot.
- Silniční stavbu doplnit, zejména na pohledově otevřených úsecích, hodnotnou stromovou zelení, která výhledově bude plnit funkci alespoň částečné optické clony.

ÚSES

- Navržené lokální biocentrum LBC 2, kterého se navržená varianta 3 obchvatu mírně dotýká posunout mimo trasu obchvatu z důvodu zajištění spojitosti a funkčnosti ÚSES do budoucna.

Flóra, fauna

- Před zahájením výstavby zajistit zoologický průzkum zachycující jarní a letní aspekt, který u vybrané varianty č. 3 prokáže výskyt obecně nebo zvláště chráněných druhů živočichů.
V případě potvrzení výskytu zvláště chráněných druhů živočichů zoologickým průzkumem navrhnout a realizovat odpovídající záchranná opatření, resp. požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky k zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu živočicha nebo rostliny.

Propusty

- V dalším stupni projektové dokumentace zvážit na základě průzkumu migračních tras živočichů realizaci rámovových propustků pro drobné živočichy.

Lesní pozemky

- Zábor lesních pozemků realizovat v co nejmenší možné míře.
- Stavební nebo jinou činností nesmí být dotčeny sousedící neodňaté lesní pozemky ani jejich části.

Zeleň

- V dalším stupni projektové dokumentace stanovit počty kácených dřevin na ploše trvalého záboru posuzovaného obchvatu.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) zpracovat návrh vegetačních úprav, který bude projednán s CHKO Kokořínsko. Na základě tohoto bude zpracována studie ozelenění stavby (projekt zeleně) s počty a druhovým zastoupením navržené zeleně a předložena k odsouhlasení v rámci stavebního řízení.
- V projektu vegetačních úprav svahů zářezů a násypů přeložky I/9 zohlednit pohledové, rozptylové a hlukové aspekty.
- Navržené vegetační úpravy vhodně navázat na významnější biologické lokality. Pro úpravy použít dřeviny geograficky původní a odpovídající místním podmínkám (dub letní i zimní, habr, lípa, babyka, z keřů svída, ptačí zob, líska, šípková růže aj.).

Odpady

- Upřesnit jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití resp. odstranění.

Záchranný archeologický průzkum

- Ještě před zahájením vlastní výstavby objevit a provést průzkum ohrožené archeologické lokality. Tento postup zahrnuje tři základní etapy: 1) povrchová terénní prospekce, 2) ověření výsledků prospekce – potvrzení lokalit, 3) archeologický výzkum lokalit. S ohledem na délku komunikace se rok na provedení archeologických odkryvů zdá dostatečný. Archeologickou prospekci zajišťuje pracoviště archeologie a speleoantropologie Vlastivědného muzea a galerie v České Lípě, které je pověřeno Akademií věd ČR archeologickou správou na území okresu Česká Lípa.

2/ Fáze výstavby

Organizace výstavby

- Při výstavbě komunikace postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Zvláště ohleduplně je třeba postupovat při přechodu údolí, kde se nacházejí cennější biotopy.
- Provádět pravidelné preventivní kontroly stavebních mechanismů a nákladních automobilů s cílem předcházet únikům ropných látek z mechanismů.
- V případě zjištění úniku látek škodlivých vodám do prostředí postupovat podle schváleného Havarijního plánu, asanaci havárie zajistit u odborné firmy a neprodleně informovat vodohospodářský orgán.

- Stavební činnost přísně omezit pouze do vytyčení trasy.
- Zajistit dopravní značení v prostoru výjezdů ze staveniště.
- Před výjezdem vozidel ze stavby zajistit jejich řádné očištění. V případě, že přesto dojde ke znečištění veřejných komunikací, zajistí dodavatel stavby jejich řádné očištění.
- Celý proces výstavby organizačně zajistit tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody obyvatelstva.
- Ve spolupráci s městským úřadem Dubá bezodkladně řešit případné stížnosti obyvatelstva.

Půda

- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zeminou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Při výkopových pracích provést rozbor, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi musí být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.
- Na rekultivaci odstraněných úseků stávající komunikace a na svahy násypů a zářezů použít ornici ze skrývky.
- Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů.

Hluk

- Realizovat preventivní opatření na minimalizaci hluku při výstavbě (např. protihluková ochrana stacionárních zařízení, dodržování pracovní doby od 6 do 21 hod, omezení těžké nákladní dopravy na pracovní dny, minimalizace výstavby o víkendech, omezení hlučných stavebních prací v brzkých ranních a pozdních odpoledních hodinách apod.) s cílem zajistit dodržení limitních hodnot hluku dle Nařízení vlády č. 88/2004 Sb.
- V rámci minimalizace hluku používat kvalitní těžební techniku a automobily, které budou splňovat platné předpisy.

Ovzduší

- Při provádění stavby věnovat zvýšenou pozornost omezování imisí polévatého prachu.
- Minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti na staveništi.
- Realizovat další opatření na snížení prašnosti při výstavbě, např. kropení v době sucha a pravidelné čištění vozovek.
- Při přepravě sypkých materiálů zamezit úniku materiálu za jízdy, např. používat k zakrytí nákladu plachty.
- Minimalizovat zvyšování ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.

Vody

- Neskladovat v areálu staveniště látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy.

- Nutné doplňování pohonných hmot do málo pohyblivých stavebních zdrojů realizovat za přísných preventivních opatření (ochranné vany, sorbenty apod.).
- Minimalizovat přítomnost stavební techniky na staveništi. Tuto techniku zabezpečit lokálním zpevněným podložím (panely) a instalací záchytných nádob se sorbenty pod stojícími stavebními mechanismy.
- Používat chemická WC.
- Zajistit přítomnost havarijní soupravy a doplňování potřebného sorbentu na zařízení staveniště.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.

Odpady

- Provozovatel záměru je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, z. 185/2001 Sb.
- S nebezpečnými odpady může původce nakládat dle §16, odst. 3 pouze na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy.
- V rámci minimalizace stavebních odpadů je třeba plnit Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb (Věstník MŽP 9/2003).
- Nakládání s odpady řešit v souladu s Plánem odpadového hospodářství Libereckého kraje, tak aby byly splněny všechny relevantní cíle a opatření v tomto plánu obsažená.
- Vytvořit ze strany dodavatele stavby v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Přednostně znovu využívat, popř. recyklovat a energeticky využívat vzniklé odpady před jejich ukládáním na skládku.
- Se zeminou (hlušinou, kamenivem), která nebude využita k terénním úpravám nakládat jako s odpadem, tzn. v souladu s platným zákonem o odpadech. Přebytečný výkopek je možné odstranit v zařízení určeném k odstranění odpadů (skládka odpadů).
- U vybouraných úseků živičné vozovky je nutné s tímto odpadem nakládat dle jeho skutečných vlastností, tedy pokud obsahuje dehet jako s nebezpečným odpadem katalogového čísla 17 03 01 – Asfaltové směsi obsahující dehet.

Lesní pozemky

- Dočasné deponie materiálu, zařízení staveniště, stavební mechanismy, stavební materiál a jiné suroviny neumísťovat na lesní pozemky (alespoň dočasně odňaté) nad míru nezbytně nutnou. Pro jejich umístění preferovat jiné lokality.
- Při provádění stavebních prací na lesních pozemcích použít biologicky odbouratelné hydraulické kapaliny a provádění opatření k zabránění úniku látek poškozujících les a životní prostředí (§ 15 odst. 3 písm. d) lesního zákona).

Zeleň

- Kácení dřevin realizovat v nezbytně nutném minimálním rozsahu v období vegetačního klidu (říjen-březen).
- V odpovídajícím rozsahu chránit stromy, které nebudou pokáceny a budou se nacházet v blízkosti pohybu stavební techniky podle ČSN DIN 18 920 (tzn. ochrana kmene i ochrana kořenové části) během stavby, včetně ochrany dřevin při přeložkách inženýrských sítí.
- Dřeviny poškozené při výstavbě vhodným způsobem ošetřit před rozpadem a infekcí.
- Mostní objekty zakládat tak, aby byl co nejvíce šetřen vegetační pokryv a reliéf údolí a omezit zde pohyb mechanizace na nezbytnou míru.
- Zatravnění a výsadbu zeleně provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů. Na svahy s větším sklonem použít geotextilii s travním semenem. O vysázené dřeviny je nezbytné alespoň dva roky pečovat (zálivka, dosadba).
- V rámci kompenzačních opatření realizovat náhradní výsadbu dřevin za vykáčené dřeviny rostoucí mimo les. Rozsah náhradní výsadby a lokality stanoví orgán ochrany přírody.

Archeologie

- Zajistit archeologický dohled vzhledem k tomu, že zájmové území se pokládá za území s archeologickými nálezy ve smyslu §22 odst.2, z.č. 20/87 Sb., o státní péči ve znění novely zákona č. 242/92 Sb. Investor v předstihu před zahájením výstavby uzavře smlouvu o podmínkách provedení archeologického dohledu a záchranného archeologického výzkumu.

3/ Fáze provozu

Hluk

- Po uvedení přeložky do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v úsecích, kde hluková studie stanovila hodnoty hluku blízké hygienickým limitům.

V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření a vyhodnotit jejich účinnost. (Pozn.: V případě nesplnění hlukových limitů ve vnějším prostoru je nezbytné zajistit ochranu vnitřních prostor.)

Povrchové vody

- V případě instalace sedimentační nádrže zajistit její pravidelný servis (čištění a popř. výměnu funkčních částí), aby byla zajištěna její plná funkčnost.

Údržba komunikace

- Zvýšený důraz klást na způsob údržby komunikace v zimním období, tj. účelné využívání posypových materiálů.

Odpady

- Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, z. 185/2001 Sb.

- V případě úniku ropných látek do okolí neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a souvisejících prováděcích předpisů.

Zemědělská produkce

- V bezprostřední blízkosti komunikace (do 10 m) vyloučit zemědělskou produkci, do větší vzdálenosti (min. 40 - 50) m od komunikace vyloučit pěstování listové zeleniny, z dalších zemědělských plodin pěstovat v tomto pásu pouze rostliny, jejichž části určené ke spotřebě nekumulují rizikové prvky a rizikové látky, nebo takové rostliny, které se nekonzumují.

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

PŘÍLOHY POSUDKU

1. Město Dubá
2. Městský úřad Česká Lípa, odbor životního prostředí
3. Městský úřad Česká Lípa, odbor školství, kultury, sportu a cest. ruchu
4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
5. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
6. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody
7. Liberecký kraj
8. Krajský úřad Libereckého kraje
9. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje
10. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Liberec
11. Správa CHKO Kokořínsko

12. Ing. Dana Potužníková: Posouzení vlivů na veřejné zdraví „Silnice I/9 – obchvat Dubá“
(únor 2006)

Datum zpracování posudku: 3. 3. 2006

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku:

Ing. Libor Ládyš

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

tel.: 274 784 927 - 9

fax.: 274 772 002

Osoby, které se podílely na zpracování posudku:

Ing. Zuzana Mattušová, interní spolupracovník, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Mgr. Zuzana Strnadová, interní spolupracovník, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku:

Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle §19 a §24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8.6. 1993