

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

STAVBY

OBNOVENÍ SILNICE III/2565 MOST – MARIÁNSKÉ RADČICE

Vypracováno ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí



Výřez z přehledné situace ÚPN statutárního města Mostu s červeně zdůrazněnou výslednou trasou posuzované silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice

Tato stavba naplňuje dikci bodu 9.1 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění

Oznamovatel :

Statutární město Most.

IČ : 00266094

Radniční 1
434 69 Most

Zpracovatel :

ECOCONSULT PONS
Ing. Stanislav Štýs, DrSc.
IČ : 42094461

Ant.Dvořáka 2190/66
434 01 Most

Září 2007

O B S A H

	Strana
ÚVODEM	6
A ÚDAJE O OZNAMOVATELI	9
A.1 Obchodní firma	9
A.2 IČ	9
A.3 Sídlo	9
A.4 Zástupce oznamovatele	9
B ÚDAJE O ZÁMĚRU	10
B.I Základní údaje	10
B.I.1 <i>Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1</i>	10
B.I.2 <i>Kapacita (rozsah) záměru</i>	10
B.I.3 <i>Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)</i>	11
B.I.4 <i>Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry</i>	13
B.I.5 <i>Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí</i>	13
B.I.6 <i>Stručný popis technického a technologického řešení záměru</i>	13
B.I.7 <i>Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení</i> ...	21
B.I.8 <i>Výčet dotčených územně samosprávných celků</i>	21
B.II Údaje o vstupech	22
B.II.1 <i>Zábor půdy</i>	22
B.II.2 <i>Odběr a spotřeba vody</i>	22
B.II.3 <i>Potřeba ostatních surovinových a materiálových zdrojů</i>	22
B.II.4 <i>Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu</i>	23
B.III Údaje o výstupech	23

B.III.1	<i>Ovzduší</i>	23
B.III.2	<i>Odpadní vody</i>	26
B.III.3	<i>Odpady</i>	26
B.III.4	<i>Ostatní</i>	26
B.III.5	<i>Doplňující údaje – zásahy do krajiny</i>	27
C	ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ ..	28
C.I	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	28
C.I.1	<i>Základní environmentální charakteristika</i>	28
C.I.2	<i>Územní systémy ekologické stability - ÚSES</i>	29
C.I.3	<i>Zvláště chráněná území</i>	31
C.I.4	<i>Přírodní parky</i>	32
C.I.5	<i>Významné krajinné prvky</i>	32
C.I.6	<i>Území historického, kulturního nebo archeologického významu</i>	32
C.I.7	<i>Soustava evropsky chráněných území NATURA</i>	33
C.I.8	<i>Extrémní poměry v dotčeném území</i>	34
C.II	Stručná charakteristika současného stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny ...	36
C.II.1	<i>Ovzduší a klima</i>	36
C.II.2	<i>Voda</i>	39
C.II.3	<i>Půda</i>	40
C.II.4	<i>Horninové prostředí a přírodní zdroje</i>	41
C.II.5	<i>Flóra a fauna</i>	43
C.II.6	<i>Ekosystémy</i>	46
C.II.7	<i>Krajina</i>	46
C.II.8	<i>Obyvatelstvo, hmotný majetek, kulturní památky</i>	47
C.III	Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hledisek jeho únosného zatížení	47
D	ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	49

D.I	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	49
D.I.1	<i>Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů</i>	49
D.I.2	<i>Vlivy na ovzduší a klima</i>	50
D.I.3	<i>Vlivy na hlukovou situaci</i>	51
D.I.4	<i>Vlivy na povrchové a podzemní vody</i>	54
D.I.5	<i>Vlivy na půdu</i>	54
D.I.6	<i>Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje</i>	54
D.I.7	<i>Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy</i>	55
D.I.8	<i>Vlivy na krajinu</i>	55
D.I.9	<i>Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky</i>	56
D.II	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	56
D.III	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	58
D.IV	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů	58
D.IV.1	<i>Opatření k prevenci a vyloučení nepříznivých vlivů při přípravě a realizaci stavby</i>	58
D.IV.2	<i>Opatření ve vztahu k obci a občanovi</i>	59
D.IV.3	<i>Opatření k čistotě ovzduší</i>	59
D.IV.4	<i>Opatření k vlivům na fyzikální prostředí</i>	60
D.IV.5	<i>Opatření k ochraně vod</i>	60
D.IV.6	<i>Opatření k ochraně půdy</i>	61
D.IV.7	<i>Opatření k vlivům na horninové prostředí a přírodní zdroje</i>	61
D.IV.8	<i>Opatření k ochraně flóry, fauny a ekosystémů</i>	62
D.IV.9	<i>Opatření ve vztahu k archeologickým památkám</i>	62
D.V	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	63
E	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	65

F	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	66
F.I	Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	67
F.II	Další podstatné informace oznamovatele	67
G	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETEchnického CHARAKTERU	69
H.	PŘÍLOHY	70
H.1	Vyjádření příslušného úřadu	70
H.2	Ostatní přílohy	72
H.2.1	Hluková studie	72
H.2.2	Rozptylová studie	73
H.2.3	Základní inventarizační přírodovědný průzkum	74
	POUŽITÉ PODKLADY	75
	Datum zpracování, zpracovatel oznámení	77

ÚVODEM

Během dlouhodobé těžby hnědého uhlí, která v mostecké části Severočeské hnědouhelné pánve probíhala cca 200 let, byla tato éra v mosteckém prostoru ukončena vyuhlením mohutné sloje pod historickou částí bývalého královského města Most.

Těžba zde uzavřela svoji kapitolu v roce 1999, kdy byl lom Ležáky – Most uveden do likvidace. Pouze po tomto lomu zůstalo cca 1,5 tisíce hektarů devastovaných území, které neznamenovalo jen ztrátu na půdním fondu a přírodě. Těžba zlikvidovala i řadu dalších komunikací a obcí, a ty, které přežily, měly většinou zrušenu historicky se vyvíjející dopravní strukturu. Jednou z těchto obcí jsou i Mariánské Radčice.

V současném období probíhají v tomto územním prostoru rozsáhlá nápravná opatření, s cílem uvést těžbou devastovaná území opět do ekologicky i sociálně žádoucího stavu.

V prostoru bývalého lomu Most je revitalizace orientována tak, aby zde vznikla všestranně funkční, využitelná příměstská rozvojová zóna, která bude vybavena jezerem, příměstskými lesy, lesoparky a parky a dalšími plochami rozvojové povahy, které zde umožní bytovou i jinou výstavbu.

Celé toto území je v současné době (s výjimkou ojedinělého přístupu od města) dopravně izolováno, obdobně jako sousední území v prostoru zlikvidované obce Kopisty (kde vzniká rozvojová průmyslová zóna PONS a nové Hornické muzeum na bývalém dole Julius III).

Ze záslužné iniciativy statutárního města Most proto vznikl záměr „**Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice**“, jehož realizace by pomohla urychlit sociálně-ekologickou revitalizaci tohoto územního prostoru, který byl totálně devastován těžebními podniky ve vlastnictví státu. Vláda ČR proto již v roce 2002 rozhodla, aby byla revitalizace takovýchto území v Ústeckém a Karlovarském kraji urychlena financováním z prostředků státu. Posuzovaný záměr je proto jednou z konkrétních akcí této iniciativy.

Oznamovatel v zájmu maximálního urychlení realizace této akce zajistil u Báňských projektů Teplice, a.s. dokumentaci k územnímu řízení.

Vzhledem k tomu, že se jedná o investiční záměr, město Most k této kauze vyžádalo vyjádření MŽP ČR jakožto ústředního správního úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které svým dopisem zn.: 35778/ENV/07 ze dne

24.5.2007 sděluje, že „... **záměr „Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“ (mimo cyklostezky) naplňuje dikci bodu 9.1 {Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.} Záměr proto podléhá zjišťovacímu řízení dle citovaného zákona. Příslušným úřadem zjišťovacího řízení je Krajský úřad Ústeckého kraje. ...“ (viz úplné znění tohoto dopisu v příloze).**

Magistrát statutárního města Mostu pro zajištění "Oznámení" na stavbu "Obnovení silnice III/2565 Most - Mariánské Radčice vyhlásil veřejnou zakázku malého rozsahu, v rámci které byla příslušnou komisí vybrána firma ECOCONSULT PONS, spol. s r.o. pro vypracování tohoto "Oznámení", a to v souladu s dikcí zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Zpracovatelský tým

Oprávněná osoba :

Ing. Stanislav Štýs, DrSc.
ECOCONSULT PONS
Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j.
5147/115/OPV/93 ze dne 16.3.1993 a č.j.
47992/ENV/06 ze dne 17.7.2006

Koncepční spolupráce :

Mgr. Stanislav Štýs,
ECOCONSULT PONS, spol. s r.o.
IČ : 25020358

Technická spolupráce :

Ing. Anna Beránková
Činnost technických poradců v oblasti
stavebnictví a architektury
IČ : 40257100

Základní inventarizační přírodovědný průzkum

Mgr. Luboš Motl
certifikace dle zákona č. 100/2001 Sb., č.j. :
1522/243/OPŽV/99
znalec : ochrana přírody, ekologická rizika a
škody na ŽP

Ing. Čestmír Ondráček
botanik
tel.: + 420 731 411 700

Vít Tejrovský
botanik
tel.: + 420 724 188 098

Rozptylová studie

Ing. Josef Talavašek
IČ : 43266151
Autorizace : č.j. 4286/740/02, 17.3.2003

Hluková studie

Ing. Eduard Stöhr
ECOMOST s.r.o.
znalec v oboru „Měření a hodnocení hluku
v životním prostředí“

A ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1 Obchodní firma

Statutární město Most

A.2 IČ

00266094

A.3 Sídlo

Radniční 1
434 69 Most

A.4 Zástupce oznamovatele

Ing. František Jirásek
Magistrát města Mostu
Odbor investic a údržby

Radniční 1
434 69 Most

telefon : 476 448 374

e-mail : Frantisek.Jirasek@mesto-most.cz

B ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I Základní údaje

B.I.1 *Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1*

Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice

Tato stavba naplňuje dikci bodu 9.1 kategorie II. Přílohy č.1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

B.I.2 *Kapacita (rozsah) záměru*

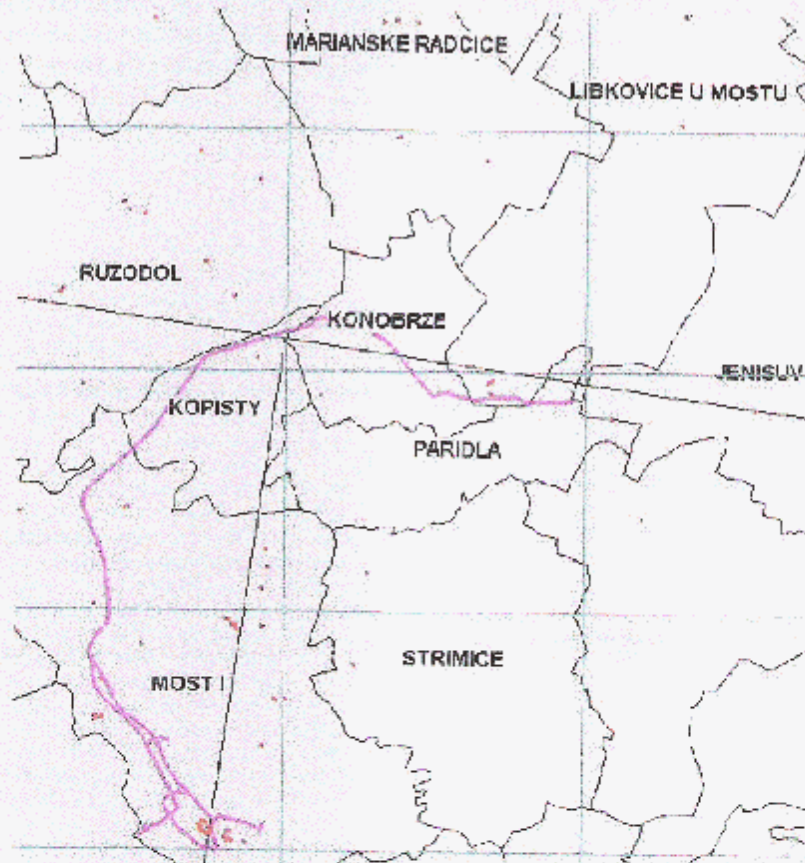
- Ø Jedná se o záměr, kterým dojde k obnovení komunikačního spojení města Mostu s obcí Mariánské Radčice. Trasa komunikace typu S7,5/60 vede od kruhové křižovatky u čerpací stanice SHELL v Mostě po stávajícím mostě přes silnice I/13 a I/27, kde bude pokračovat po nově navrženém mostě přes kolejiště ČD a řeku Bílinu. V tomto prostoru jsou navrženy dvě nové okružní křižovatky, které zabezpečí možnost napojení na silnice I/13 a I/27 ze všech možných směrů a třetí, která umožní budoucí odbočení k přesunutému Děkanskému kostelu pro místní omezenou dopravu a dopravní napojení na Braňany. Dále trasa vede podél řeky Bíliny přes Kopisty na stávající komunikaci Litvínov – skládka Celio a.s., po níž pokračuje směrem na Mariánské Radčice. Trasa kopíruje okraj bývalých hnědohelných lomů Most-Kopisty a Ležáky a dále pokračuje při jižním okraji vnější výsypky Růžodol a po severním okraji popelové skládky CHEZA - Nové Pole (bývalý lom Venuše).
- Ø Připravovaná investice *Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice - 2.část*, projektovaná v Báňských projektech Teplice a.s., navazuje na již vyprojektovanou komunikaci *Obnovení silnice III/2563 Most – Mariánské Radčice - 1.část*, kterou zpracovala fy N&S&N Consultants s.r.o. Trasa 1. části končí napojením na stávající komunikaci vedoucí do Mariánských Radčic.
- Ø Součástí stavby je možnost napojení na stávající silnice I/27 a I/13 pod vrchem Hněvín a vybudování odboček pro budoucí napojení komunikací k přesunutému Děkanskému kostelu, Hornickému muzeu a průmyslové zóně PONS.

- Ø Obnovená silnice zajistí okolí budoucího jezera Most komunikační spojení i ze vzdálenějšího území na sever a východ od Mostu, dotčeného minulou báňskou činností i průmyslovými vlivy (důl M. J. Hus, skládka CHEZA, Růžodolská výsypka, skládka CHEZA – Nové pole, povrchový lom Ležáky a důl Kohinoor).
- Ø Z prostoru od Děkanského kostela je vedena společně s komunikací po celé trase také cyklistická stezka v šíři 3 m. Tato stezka je až po napojení na stávající komunikaci vedoucí do Mariánských Radčic součástí I. etapy.
- Ø Členění stavby na stavební objekty :
 - SO 01 - Okružní křižovatka - km 0,09035
 - SO 02 - Okružní křižovatka - km 0,19737
 - SO 03 - Okružní křižovatka - km 0,53100
 - SO 04 - Nová silniční komunikace - km 0,21933-1,75570
 - SO 05 - Obnova povrchu stávající komunikace - km 1,75570-2,32000
 - SO 06 - Nová silniční komunikace - km 2,32000-4,95874
 - SO 07 - Obnova povrchu stávající komunikace - km 4,95874-5,69035
 - SO 08 - Cyklistická stezka
 - SO 09 - Most přes kolejiště CD a řeku Bílinu
 - SO 10 - Stavební úpravy lávky pro cyklisty
 - SO 11 - Úprava stávajícího popílkového filtru
 - SO 12 - Přeložka vodovodu SČVK
 - SO 13 - Přeložka telefonních kabelů
 - SO 14 - Demolice bunkru

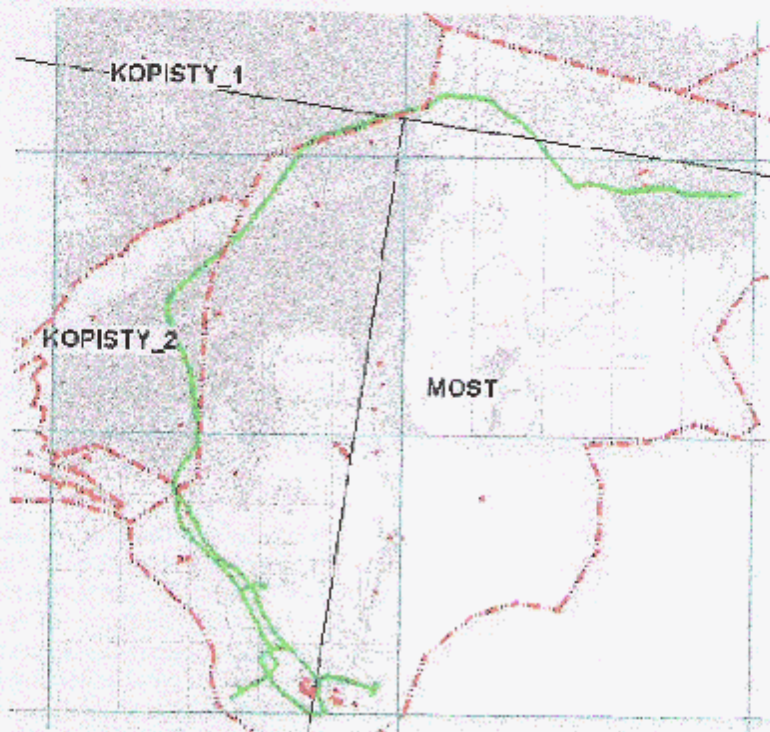
B.I.3 *Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)*

Záměr má být realizován v Ústeckém kraji severně od města Most. Umístění stavby je navrhováno na území měst Mostu a Litvínova a obce Mariánské Radčice, na pozemcích v katastrálním území Most I, Most II, Kopisty, Konobřez, Pařidla, Růžodol a Libkovic u Mostu.

Grafický přehled je na následujících obrázcích č.1 a č.2 :



Obrázek 1 – trasa silnice a dotčená katastrální území



Obrázek 2 – trasa silnice a dotčené dobývací prostory

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

Celý záměr projektu Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část má charakter dopravní stavby, která má být začleněna do prostoru, který prochází celkovou revitalizací po povrchové těžbě hnědého uhlí severně od města Most.

Z územně plánovací dokumentace ani z jiných známých dokumentů či projektů nevyplývá, že by v tomto prostoru mohlo dojít k nadměrné kumulaci jiných záměrů a jejich vlivu na životní prostředí.

B.I.5 *Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí*

Potřeba záměru je vyvolána úsilím o celkovou revitalizaci území po povrchové těžbě hnědého uhlí. Nedílnou součástí této revitalizace je obnovení funkční dopravní infrastruktury v dotčeném prostoru. Projekt řeší nejen spojení s obcemi Mariánské Radčice a Braňany, ale umožní také přístup k Děkanskému kostelu a Hornickému muzeu. Současné dopravní spojení podjezdem pod tratí ČD je nevyhovující. Výstavba kruhových křižovatek umožní napojení na silnice I/13 a I/27 ze všech možných směrů. Součástí stavby je i nový silniční most, který zajistí propojení centra města Mostu s oblastí starého Mostu, kde má být v budoucnu rekreační zóna.

Tuto akci lze posuzovat tak, že:

- Za jednu z variant lze považovat variantu **nulovou**, která by přicházela v úvahu tehdy, kdyby posuzovaný záměr nebyl realizován. Vzhledem k tomu, že realizace tohoto záměru je jednou z podmínek pro revitalizaci celého prostoru, o nulové variantě se neuvažovalo.
- Druhou z variant je de facto varianta **návrhová**, představovaná posuzovaným záměrem Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část

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

- ✓ Rozsah projektu obnovení silnice III/2565 je dán investorem stanoveným úsekem, a je vytyčen osou komunikace. Počátek úseku je umístěn na hraně stávající okružní křižovatky v Mostě u čerpací stanice SHELL, konec pak

navazuje na projektovanou komunikaci (Program výroby Bioetanolu, z.č. 234/02 - N&S&N Consultans s.r.o.) u areálu skládky CELIO.

- ▼ Celková délka úseku komunikace je 5,69035 km. V daném úseku se nacházejí stavební objekty SO 01-07. Stavební objekt SO 08 - cyklistická stezka, je vytyčen samostatnou osou, jehož počátek úseku je situován v oblasti Děkanického kostela v Mostě a konec je napojen na stávající komunikaci Braňany - Mariánské Radčice. Celková délka cyklostezky je 8,186 00 km.
- ▼ Přípravná dokumentace „Obnovení silnice MI/2565 Most - Mariánské Radčice - 2.část“ vychází částečně ze studie fy VPH PRO s.r.o. „Komunikační napojení Hornického muzea z Mostu“ z 11/2001, kdy byla jako podklad použita část společné trasy a mostní objekt přes kolejiště ČD a řeku Bílinu. V roce 2004 byla trasa upravena dle požadavku investora s ohledem na další plánovanou stavbu „Obnovení komunikace MI/2538 Most - Braňany“ a plánovanou výstavbu nového závodu na výrobu bioetanolu. V roce 2005 byla trasa upravena z důvodu poskytnutí konečných podkladů prováděné rekultivace v okolí budoucího jezera Most.
- ▼ Přestože inženýrsko geologické vyhodnocení bylo provedeno pouze na základě rešerše archivních geologických podkladů, lze konstatovat, že se jedná o stavbu s velmi komplikovanými a složitými základovými geologickými a geotechnickými poměry. Na základě těchto znalostí došlo k úpravě navrženého mostu - SO 09 - přes kolejiště ČD a řeku Bílinu, oproti předložené studii.
- ▼ Výsledně je tedy navržena mostní konstrukce celkové délky přemostění cca 169 m. Přestože se i zakládání mostu bude muset vyrovnat s problematikou zakládání na vnitřní výsypce, považujeme rozšíření mostu (jako náhradu původně navrženého násypu) za technicky jednoznačně opodstatněné.

Návrh dopravních objektů vychází ze zadání Obnovení silnice III. třídy, kterou projektant zařadil do kategorie S 7,5/60; cyklistická stezka je navržena jako obousměrná o šířce 3 m.

SO 01 - Okružní křižovatka - km 0,09035

- Ø Objekt zahrnuje vybudování nové malé okružní křižovatky (D=30m (TP 135) s šíří okružního pásu 6,5 m), včetně úpravy komunikací v paprscích křižovatky a obnovu povrchu komunikace od počátku úseku do místa úpravy stávající komunikace na paprsek křižovatky odfrézováním stávajícího živičného krytu v tl. 100 mm a doplněním posledních dvou konstrukčních vrstev.
- Ø V rámci zemních prací budou provedeny odkopávky v hornině IV tř. těžitelnosti – bourání stávajících ostrůvků a části komunikace.
- Ø Konstrukce vozovky okružní křižovatky je navržen pro II. třídu dopravního zatížení (tj. až 3500 TNV/24h). Povrch jízdního pásu bude živičný, z asfaltového koberce mastixového modifikovaného AKM I M, celková tloušťka konstrukce je 610 mm.
- Ø Vnitřní okružní prstenec bude široký 2,60 m s povrchem ze žulové dlažby a s konstrukcí o celkové tloušťce 460 mm. Středový ostrov bude tvořen násypem ze zeminy z přebytkového výkopu do výšky 0,50 m, olemován betonovými palisádami. Vrchní plocha bude ohumusována a zatravněna, stejně tak ostatní nově vzniklé volné plochy.
- Ø Vzhledem k umístění křižovatky na násypovém tělese stávajícího mostu, musí být po okrajích osazena ocelová svodidla, umístěny svislé a vodorovné dopravní značky.

SO 02 - Okružní křižovatka - km 0,19737

- Ø Jedná se o okružní křižovatku zpřístupňující komunikaci objektu SO 04 - Nová silniční komunikace km 0,219 37 - km 1,755 62.
- Ø Součástí této křižovatky je nové vybudování paprsků křižovatky. Jedná se o okružní křižovatku malou D = 30 m (TP 135).
- Ø Ostatní parametry okružní křižovatky, konstrukce aj. jsou totožné jako u křižovatky objektu SO 01.

SO 03 - Okružní křižovatka - km 0,53100

- Ø Objekt zahrnuje zbudování nové okružní křižovatky v průběhu úseku SO 04 z důvodu komunikačního napojení na nově budované komunikace v rámci projektu „Obnova silnice III/2538 Most-Braňany“ (č.z. 1115, BPT a.s.). Jedná se o okružní křižovatku malou $D = 30$ m (TP 135).
- Ø Ostatní parametry okružní křižovatky, konstrukce aj. jsou totožné jako u křižovatky objektu SO 01.

SO 04 - Nová silniční komunikace - km 0,21933-1,75570

- Ø Stavební objekt zahrnuje úsek od okružní křižovatky SO 02 až po napojení na stávající komunikaci v oblasti ÚDV, ve kterém bude zcela nově vybudována komunikace odpovídající kategorii MO2k 7,5/7,5/30 (dle ČSN 73 6110), a to v intravilánu (před okružní křižovatkou SO 03),
- Ø a v kategorii S 7,5/70 v extravilánu (za křižovatkou). Návrh konstrukce vozovky odpovídá dopravnímu zatížení III. tř. - až 1500 TNV denně, povrch bude živičný z asfaltového koberce mastixového modifikovaného AKM II, celková její tloušťka bude 490 mm. Ze zemních prací převažuje výkop nad násypem, přebytek výkopu bude uplatněn do násypů ostatních stavebních objektů, nebo odvezen na deponii.
- Ø Jelikož je vytěžená zemina nevhodná do násypového tělesa, je v projektu uvažováno s její úpravou nebo dovozem vhodné zeminy do násypů, upřesnění stanoví podrobný geologický průzkum v dané oblasti, který musí být k dispozici pro následující stupně PD.
- Ø Vzhledem k předpokladu, že zeminu z výkopů nelze použít do násypů bez úprav (celý úsek se nachází na výsypce), je počítáno s potřebnou úpravou násypového tělesa, a to vápněním v množství 2% CaO a taktéž se stejnou úpravou pláň do hloubky 0,50 m.

SO 05 - Obnova povrchu stávající komunikace - km 1,75570-2,32000

- Ø V tomto úseku je komunikace navržena v extravilánu v kategorii MO2k 7,5/7,5/30. V daném úseku bude v rozsahu stávající komunikace provedena obnova povrchu frézováním stávajícího živičného povrchu do hloubky 0,100

m a následně bude vybudována nová obrusná vrstva ve skladbě OKS 1 tl. 60 mm, spojovací postřík PSA 0,50 kg/m², AKM II modifikovaný tl. 40 mm.

- Ø Jelikož stávající komunikace v místech nedosahuje potřebné šířky je nutné dostavět části komunikace a to v minimální šíři 1,0 m (pro snadnější přístup techniky). Přimknutá cyklistická stezka SO 08 je v tomto úseku oddělena od komunikace silničním betonovým obrubníkem s převýšením 0,12 m.
- Ø Ze zemních prací bude proveden výkop IV. tř. těžitelnosti (bourání stávající konstrukce v místech pro vybudování nové), přebytek výkopu bude uplatněn do násypů ostatních stavebních objektů, nebo odvezen na deponii.
- Ø Jelikož je vytěžená zemina nevhodná do násypového tělesa, je v projektu uvažováno s její úpravou nebo dovozem vhodné zeminy do násypů, upřesnění stanoví podrobný geologický průzkum v dané oblasti, který musí být k dispozici pro následující stupně PD.

SO 06 - Nová silniční komunikace - km 2,32000-4,95874

- Ø V daném úseku bude vybudována nová silniční komunikace se stejnými parametry jako komunikace objektu SO 04 - šířka S 7,5/70, konstrukce bude totožná.
- Ø Cyklistická stezka SO 08 vedená po pravé straně úseku je odsazená ve vzdálenosti 1,50 m za zatravněným dělicím pásem, na společném zemním tělese.
- Ø Ze zemních prací převažuje výkop nad násypem, přebytek výkopu bude uplatněn do násypů ostatních stavebních objektů, nebo odvezen na deponii.
- Ø Jelikož je vytěžená zemina nevhodná do násypového tělesa, je v projektu uvažováno s její úpravou nebo dovozem vhodné zeminy do násypů, upřesnění stanoví podrobný geologický průzkum v dané oblasti, který musí být k dispozici pro následující stupně PD.
- Ø Vzhledem k předpokladu, že zeminu z výkopů nelze použít do násypů bez úprav (celý úsek se nachází na výsypce), je počítáno s potřebnou úpravou násypového tělesa a to vápněním v množství 2% CaO a taktéž se stejnou úpravou pláňe do hloubky 0,50 m.

- Ø Součástí objektu jsou trubní propustky DN 1200, DN 1000 a DN 6000 o celkové délce 187 m.

SO 07 - Obnova povrchu stávající komunikace - km 4,95874-5,69035

- Ø Šířka komunikace je navržena S 7,5/70. V tomto objektu budou provedeny stejné úpravy jako v objektu SO 05 (frézování a obnova povrchu), ale nebudou provedeny dostavby konstrukce, neboť stávající šířka vozovky je dostačující.
- Ø Cyklistická stezka je v tomto úseku vedena po samostatném tělese ve vzdálenosti cca 8,0 m od hrany stávající komunikace.
- Ø Konec úseku směrově a výškově navazuje na 1. část obnovení silnice III/2565, projektovanou fy N&S&N Consultants, s.r.o., Výroba bioetanolu.

SO 08 - Cyklistická stezka

- Ø Začátek cyklistické stezky je napojen na stávající komunikace pro pěší v okolí Děkanského kostela v Mostě. Vjezd na cyklostezku bude situován ze silnice, vedena bude podél projektované silniční komunikace a oddělena převýšeným silničním obrubníkem.
- Ø Od počátku úseku do km 0,400 00 je navržena jako obousměrná v šíři 2,50 m s odděleným chodníkem pro pěší v šíři 2,0 m, který bude sloužit pro pěší směřující k areálu MiniMost.
- Ø Součástí chodníku bude hmatný pás z reliéfní dlažby v šíři 0,30 m, umístěný na hraně s cyklostezkou. Dále bude chodník na vnější hraně osazen chodníkovou obrubou s převýšením 0,06 m, čímž bude vytvořena vodící linie pro nevidomé.
- Ø Dále od km 0,400 00 je cyklostezka navržena jako obousměrná dvoupruhová o šířce jízdního pásu 3,0 m, se zemními krajnicemi o šířce 0,25 m. Uvažovaná návrhová rychlost je 20 - 30 km/h.
- Ø Jak bylo uvedeno výše, je cyklistická stezka vedena na volné pláni po samostatném tělese, vzdálena od navrhované silniční komunikace dle daného úseku.

- Ø V rámci zemních prací bude proveden výkop pro spodní stavbu, zemina z výkopů bude s úpravami použita do násypů, zbytek bude odvezen na skládku.
- Ø Konstrukce odpovídá danému provozu a zcela vylučuje automobilovou dopravu. Povrch bude živičný z ABJ III. V úseku km 6,776 00 - 7,614 00 je stezka vedena po stávající komunikaci, kde je uvažována pouze obnova stávajícího živičného povrchu.
- Ø Vzhledem k předpokladu, že zeminu z výkopů nelze použít do násypů bez úprav (celý úsek se nachází na výsypce), je počítáno s potřebnou úpravou násypového tělesa a to vápněním v množství 2% CaO a taktéž se stejnou úpravou pláňe do hloubky 0,50 m.

SO 09 - Most přes kolejiště ČD a řeku Bílinu

- Ø Navržen je deskový most (NK- spřažená ocelobetonová konstrukce) o devíti polích, kolmý, staticky určité konstrukce (v DUR je zatím uvažován systém prostých nosníků - podrobněji viz nosná konstrukce). Výškově je celý most v přímé. Směrově je jak v přímé (v dominantním rozsahu), tak ve směrovém oblouku (přechodnice a kruh). Celková délka přemostění je 169,60 m. Obě krajní opěry i osm vnitřních podpěr využívá hlubinného založení na ŽLB vrtaných pilotách.
- Ø Jedná se o silniční most na komunikaci III/2565 Most - Mariánské Radčice, v katastru města Most. Předmětem přemostění jsou tyto překážky : kolejiště tramvaje, kolejiště ČD, řeka Bílina, a místní cesty. (Překážkou přemostění je částečně i stávající popílkový filtr, neovlivňuje však rozpětí pole, resp. dispozici podpor - je uvažováno s jeho úpravou - viz. SO 11).
- Ø Předmětem přemostění bude i nově projektovaná komunikace v rámci akce „Obnova komunikace III/2538 Most – Braňany. Nový mostní objekt převádí přes uvedené překážky zájmovou silnici šířky 7,5 m.
- Ø S ohledem na extrémně nevhodné základové poměry je navrženo zakládání hlubinné, na ŽLB vrtaných pilotách \varnothing 1,5 m.

- Ø Odvodňovače jsou situovány u jednotlivých vnitřních podpěr, voda je sváděna na terén. Most je bez veřejných chodníků i bez nouzového chodníku.
- Ø Most je navržen ve smyslu ČSN 736203 pro zatěžovací třídu „A“. Z toho resultuje zatížitelnost : normální 32 tun, výhradní 80 tun, výjimečná 196 tun.

SO 10 - Stavební úpravy lávky pro cyklisty

- Ø Jedná se o stávající lávku pro chodce propojující komunikační a parkovací plochu provozních budov čerpací stanice Chemopetrol se stávající polní cestou situovanou za trasou struskovodů v katastru obce Libkovice. (Pozn.: Tato polní cesta bude v rámci 2. etapy rekonstruována na silnici III. třídy).
- Ø Navržené stavební úpravy jsou nepatrné, v zásadě reflektují pouze zjištěné vady. Bude odstraněno stávající zábradlí a nahrazeno novým dřevěným zábradlím. Dále bude odstraněn plech a funkce mostovkové desky bude nahrazena aplikací dubových mostin příčně ukládaných na stávající válcované profily. Současné budou aplikovány odrazné zvýšené „proužky“ z dřevěných trámek. Jak u stávajících válcovaných profilů, tak u betonů spodní stavby, budou aplikovány ochranné nátěry.
- Ø V souvislosti se stavebními úpravami nedojde ke snížení stávající zatížitelnosti, která značně převyšuje potřeby lávky (včetně možnosti zatížení lehkým automobilem - ČSN 736203, čl. 81, 82).

SO 11 - Úprava stávajícího popílkového filtru

- Ø Popelový filtr nátoku vody z řeky Bíliny do umělého jezírka u kostela Svatého Ducha bude narušen dvěma podpěrami budoucího přemostění řeky. Základ mostu naruší těsnění dna filtru a boční drenážní potrubí rozvodu čištěné povrchové vody z řeky. Během výstavby podpěr mostu bude filtr odstaven z provozu.
- Ø Po vybudování základové konstrukce bude narušené dno filtru utěsněno jílovým těsněním minimální mocnosti 400 mm hutněným po vrstvách 200 mm. Stávající drenážní potrubí bude přeloženo v délce 18,0 m.

- Ø Popelová náplň filtru bude před zahájením výkopových prací shrnuta na deponii, po provedení stavebních prací v prostoru filtru bude opět popel rozprostřen do původního tvaru.

SO 12 - Přeložka vodovodu SČVK DN 500

- Ø Stávající vodovodní řad z ocelového potrubí DN 500 bude v délce 248,0 m přeložen severním směrem.
- Ø Trasa přeložky bude v souběhu s dalším stávajícím potrubím pitné vody SČVaK DN 500, které je položeno na opačné straně komunikace.
- Ø Přeložka vodovodu je z potrubí OČ DN 500 s cementovou výstelkou.
- Ø Před zpracováním další projektové dokumentace je nutné provést vytyčení stávajících vodovodních řadů.

SO 13 - Přeložka telefonních kabelů

- Ø Při výstavbě obnovy komunikace III/2565 Most – Mariánské Radčice dojde ve dvou případech ke střetu se stávajícími telefonními kabely ČESKÉHO TELECOMU.
- Ø V místech střetů obnovené komunikace s telefonními kabely bude provedena přeložka telefonních kabelů.

SO 14 - Demolice bunkru

- Ø Jedná se o vyvolané investice stavbou komunikace, budou provedeny v nezbytně nutné míře dle dohody s jejich správci.

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

Záměr bude realizován v období let 2008 až 2010.

B.I.8 *Výčet dotčených územně samosprávných celků*

Záměr „Obnova silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část“, bude realizován na území těchto územně samosprávných obcí: Litvínov, Most, Mariánské Radčice a Braňany

Katastrální území - Most I, Most II, Pařidla, Libkovice, Konobřez a Kopisty.

B.II Údaje o vstupech

B.II.1 *Zábor půdy*

Lze konstatovat,

- ▼ že objekty silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část se vesměs budou nacházet na pozemcích po hlubinné a povrchové těžbě, z nichž část je v procesu rekultivace a část leží ladem.
- ▼ a že v této etapě přípravy záměru má oznamovatel k dispozici *Parcelní výpis – seznam dotčených parcel* s identifikací v katastrálním území majitelů a druhů pozemků určených pro výstavbu komunikace.

Vycházeje z *přehledného souboru katastrálních map* lze pro přehled o budoucím trvalém záboru zemědělských pozemků ze ZPF uvést následující potřebu :

- ▼ Celkem trvalý zábor ZPF **77292 m²**

B.II.2 *Odběr a spotřeba vody*

V celém prostoru záměru stavby Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část je užitkové vody pro tento účel dostatek. Konkrétní spotřeba vody bude specifikována na úrovni realizačního projektu. Lze proto reálně předpokládat, že s její spotřebou v rámci této stavby žádné problémy z hledisek vodního hospodářství nevzniknou.

V období provozu zde prakticky žádná spotřeba vody nebude.

B.II.3 *Potřeba ostatních surovinových a materiálových zdrojů*

- Ø Z dokumentace pro územní řízení není konkretizace surovinových a materiálových potřeb dosud zřejmá. Bude rozpracována během následujících fází přípravy této akce. Z povahy této silniční stavby vyplývá, že s výjimkou zakládacích podmínek se nebude vymykat běžným silničním stavbám kategorie III/2565.

- Ø Mimořádnost této stavby v kontextu s materiálovými potřebami vyplývá především v souvislosti s výstavbou estakády v úvodní části trasy, která bude teprve technicky projektována.

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

V tomto případě se bude jednat o nároky na dopravní infrastrukturu, po které budou do prostoru stavby objektu dopravovány veškeré stavební suroviny, hmoty a technologické součásti stavby.

Bude přitom využíváno stávajících komunikací v okolí plánované stavby.

Stavební hmoty a suroviny budou zaváženy vesměs nákladními automobily.

Okolní dopravní infrastruktura je dostatečně kapacitní a nemusí být pro potřeby stavby rozšiřována.

Teprve v rámci dokumentace pro stavební řízení bude možné specifikovat poměr **výkop : násyp**, neboť se předpokládá, že většina těchto výkopových substrátů bude na místě, resp. v blízkém okolí uplatněna v rámci terénních úprav. Teprve potom z toho vyplynou požadavky na odvoz těchto zemin.

Technologické části stavby budou na staveništi dopravovány vesměs speciálními nákladními soupravami.

B.III **Údaje o výstupech**

Posuzovaný záměr se bude ve vztahu ke svému okolí projevovat

- Ø především během období výstavby, ale také v následném období provozu,
- Ø a sice s orientací na ovzduší, vodu, odpady, fyzikální prostředí, průměty do krajiny.

B.III.1 *Ovzduší*

Problematika výstupů do ovzduší je v tomto případě aktuální jak v souvislosti s **výstavbou**, tak při **provozu** hotového stavebního díla.

Zdrojem exhalací prachu a plyných škodlivin do ovzduší budou v rámci výstavby záměru :

Ø **těžké nákladní automobily,**

přivázející beton, ocelové armatury, kamenivo a písek,

Ø **stavební mechanizace**

pro práci s orníci, úpravu a výstavbu nových komunikací, výkopy stavební jámy a rozvoz nadbytečné kubatury, hloubení apod.

Znečištění po dobu výstavby

- Ø V době výstavby dojde k určitému nárůstu provozu nákladních automobilů a stavebních strojů. Tento nárůst bude časově proměnný, způsobí určité zvýšení emisí znečišťujících látek z výfukových plynů, zásadní měrou však nezhorší současnou situaci stávající koncentrace znečišťujících látek v daném území. Vlivy výstavby je možno očekávat zejména na začátku posuzované trasy v Mostě.
- Ø Pro automobilovou dopravu a stavební stroje je obvyklý rozsah sledovaných látek: oxid siřičitý, oxidy dusíku, oxid uhelnatý, uhlovodíky (C_xH_y), benzen a suspendované částice frakce prachu PM_{10} . Dominantními znečišťujícími látkami jsou zejména NO_x a CO.
- Ø Významnou znečišťující látkou při výstavbě silnice jsou tuhé látky (prašnost). Předmětem výpočtu může být podle platné metodiky pouze primární prašnost.
- Ø Při výstavbě se předpokládá činnost vozidel a mechanismů se vznětovými motory. Pojezd vozidel a strojů bude v trase obnovené komunikace.
- Ø Vstupem pro výpočet emisí vozidel a strojů, respektive mechanizace se vznětovými motory, jsou faktory vztažené na objem spotřebovaného paliva :
- SO_2 ..4,8 g/l, NO_x ..26,8 g/l, CO ..27,2 g/l, C_xH_y ..21,7 g/l, benzen ..3,7 g/l, PM_{10} ..13,3 g/l.
- Ø Při výstavbě je vliv provozu aut a mechanizace uvažován obecně v celé trase obnovené komunikace.

Znečištění po dobu provozu

- Ø Pro modelování vlivu obnovené komunikace III/2565 se použije následující výhledová intenzita: celkem **3.158 vozidel** (z toho 616 NA), a to s ohledem na

údaje o intenzitách dopravy na stávajících komunikacích, kde pro silnici III/2538 (úsek 4-3870: Most – Braňany) se jedná o celkem 2.401 vozidel (z toho 274 NA) a pro silnici II/256 (úsek 4-2767: přeložka 256) o celkem 1.490 vozidel (z toho 248 NA). Stávající intenzity jsou určeny podle výsledků sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2005 (poslední prezentované sčítání), výhledová intenzita je odvozena podle předpokládaného uplatnění této silnice.

- Ø Pro výpočet faktorů je určen PC program MEFA 02. Tento uživatelsky jednoduchý program umožňuje výpočet univerzálních emisních faktorů (g/km) pro základní kategorie vozidel různých emisních úrovní (HDV, LDV, BUS, OA).
- Ø Emisní faktory znečišťujících látek v následující **tabulce** jsou uvedeny pro NA (zde prezentované jako HDV) a OA a platí pro rychlost 80 km/h v extravilánu. V uvedené tabulce jsou tak z hlediska emisí zastoupeny prakticky krajní kategorie: těžké nákladní automobily a osobní vozidla.

Tabulka – emisní úroveň liniových zdrojů (EURO 3)

Znečišťující látka / emisní faktor	HDV	OA
SO ₂ – oxid siřičitý	0,0291	0,0050
NO _x – oxidy dusíku	2,1119	0,1353
CO – oxid uhelnatý	2,9265	0,2559
C _x H _y – uhlovodíky	0,6891	0,0451
benzen	0,0120	0,0033
PM ₁₀ – frakce prachu	0,2016	0,0011

Z hodnocení modelového výpočtu a ze závěru studie vyplývá, že **navýšení stávající úrovně pozadí při realizaci posuzovaného záměru je zcela nevýznamné. Podle vypočtených hodnot nebude mít obnovená silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice vliv na znečištění ovzduší v okolí. Vypočtené hodnoty imisí jsou velmi nízké a v každém z množiny referenčních bodů, které zahrnují okolní obytné objekty i soubory, jsou pod imisními limity určenými pro ochranu zdraví i pro ochranu ekosystémů.**

Podrobnosti jsou uvedeny v rozptylové studii, která je přílohou tohoto oznámení.

B.III.2 *Odpadní vody*

Vlastní provoz silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část **nebude zdrojem žádného druhu odpadních vod, a to ani splaškových a ani technologických.**

Dešťové vody budou běžně infiltrovat do půdy i v bezprostředním sousedství komunikace.

Voda však může být znečišťována z dopravních prostředků a stavebních mechanismů – a to po celé délce dopravních tras i na vlastních staveništích.

Udržováním všech těchto mechanismů v dobrém technickém stavu a dodržováním pracovní kázně by však mělo být znečišťování vod eliminováno.

B.III.3 *Odpady*

V rámci posuzovaného záměru budou vznikat odpady, a to během **výstavby**, následného **provozu** a pochopitelně i v rámci případné **likvidace** silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část.

V období výstavby budou odpovídat odpadům z podobných silničních staveb. Produkce odpadů bude specifikována na úrovni realizační dokumentace.

B.III.4 *Ostatní*

Posuzovaný záměr stavby silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice – 2. část bude v období výstavby i provozu původcem zejména **emisí hluku**.

Hluková situace v období výstavby

Období výstavby bylo představováno stavebními mechanismy na přípravě tělesa komunikace III/2565. V době výstavby byla nasazena běžná technika, u níž lze očekávat hodnoty hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 3 m cca 90 dB. Předpokládá se vyrovnané bilance zemních prací. Odvoz a dovoz materiálu na stavbu bude veden po silnici I/13.

Vzdálenosti prostoru pohybu mechanismů od výpočtových bodů a hodnota atmosférického útlumu /dB/ jsou shrnuty v následující tabulce :

Tabulka – **Vzdálenosti a atmosférický útlum**

Výp. bod	Vzdálenost /m/	Útlum /dB/
A	430 – 5 000	43,1 – 64,4
B	330 – 5 000	40,8 – 64,4

Vypočtené modelové hodnoty příspěvků ekvivalentní hladiny akustického tlaku z výstavby komunikace III/2565 **nepřekračují hygienický limit ze stavební činnosti.**

Hluková situace po realizaci stavby

Hodnocená komunikace – silnice III/2565 – bude především sloužit jako obslužná komunikace ke vznikající vodní ploše v prostoru bývalého lomu Most. Dále bude tato komunikace sloužit jako další alternativa pro dopravu do areálu Chemopetrolu a.s.. S ohledem na délku této komunikace nelze předpokládat, že po její realizaci dojde k výrazné změně stávající intenzity dopravy po komunikaci III/2538, Most – Braňany. Hodinové počty průjezdů po této komunikaci lze odhadnout na cca ½ stávající hustoty po komunikaci III/256 Braňany – Mariánské Radčice. Předpokládaný rychlostní limit na komunikaci III/2565 bude max. 90km.hod⁻¹.

Z modelového výpočtu vyplývá, že ani **hluk z provozu po komunikaci III/2565 nepřekračuje hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v denní ani noční době.**

Podrobnosti jsou uvedeny v hlukové studii, která je přílohou tohoto oznámení.

B.III.5 Doplnující údaje – zásahy do krajiny

- Ø Podle podkladů a informací nebude stavba vybavena zařízením, které by generovalo nadlimitní emise *elektromagnetického a ionizačního záření.*
- Ø Trasa komunikace bude téměř po celé délce v podstatě kopírovat výšku daného území – s minimálními zásahy do vzhledu krajiny. Předmětná nová silnice v žádném ohledu *nenaruší ráz krajiny.*
- Ø Celá trasa silnice je vedena územím, které je devastované nedávnou činností hlubinných a povrchových dolů. Nová komunikace bude v těchto souvislostech působit z hledisek *vlivu na ráz krajiny kladně.*

C ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1 Základní environmentální charakteristika

Základní environmentální charakteristika území dotčeného výstavbou silnice III/2565 Most - Mariánské Radčice je skutečnost,

- ▼ že je situována v oblasti největší těžebně průmyslové aglomerace České republiky – **Severočeské hnědohelné pánve**;
- ▼ že její trasa probíhá vesměs v území, které bylo nejen dotčeno, ale významně transformováno předchozí **hnědohelnou těžbou**, neboť je vedena v územích exploatovaných v rámci :

- výhradního ložiska hnědého uhlí Most,
- výhradního ložiska hnědého uhlí Souš – Vrbenský – hlubina,
- výhradního ložiska hnědého uhlí Kopisty – Mistr Jan Hus,
- výhradního ložiska hnědého uhlí Kopisty – Julius III,
- výhradního ložiska hnědého uhlí Ležáky,

kde sice již těžba skončila, avšak zanechala po sobě významné dopady na krajinu v podobě

§ *poklesových kotlin*, které významně devastují severní úsek posuzovaného záměru,

§ *vnitřní výsyvky* lomu Most - Ležáky

§ a *zbytkového lomu* této těžební kapacity, který je situován v prostoru zlikvidované historické části města Mostu;

- ▼ že v této oblasti byly v souvislosti s těžbou zlikvidovány
 - další obce – Pařidla, Libkovice u Mostu, Konobřže, Kopisty a Růžodol
 - a totálně zdevastována i technická a dopravní infrastruktura,
 - která se v zájmu revitalizace tohoto území začíná obnovovat.

A právě posuzovaná novostavba silnice III/2565 Most - Mariánské Radčice je jednou z prvních silničních komunikací, jejíž realizací bude umožněna nejen přírodní, ale i sociálně ekonomická obnova tohoto územního celku.

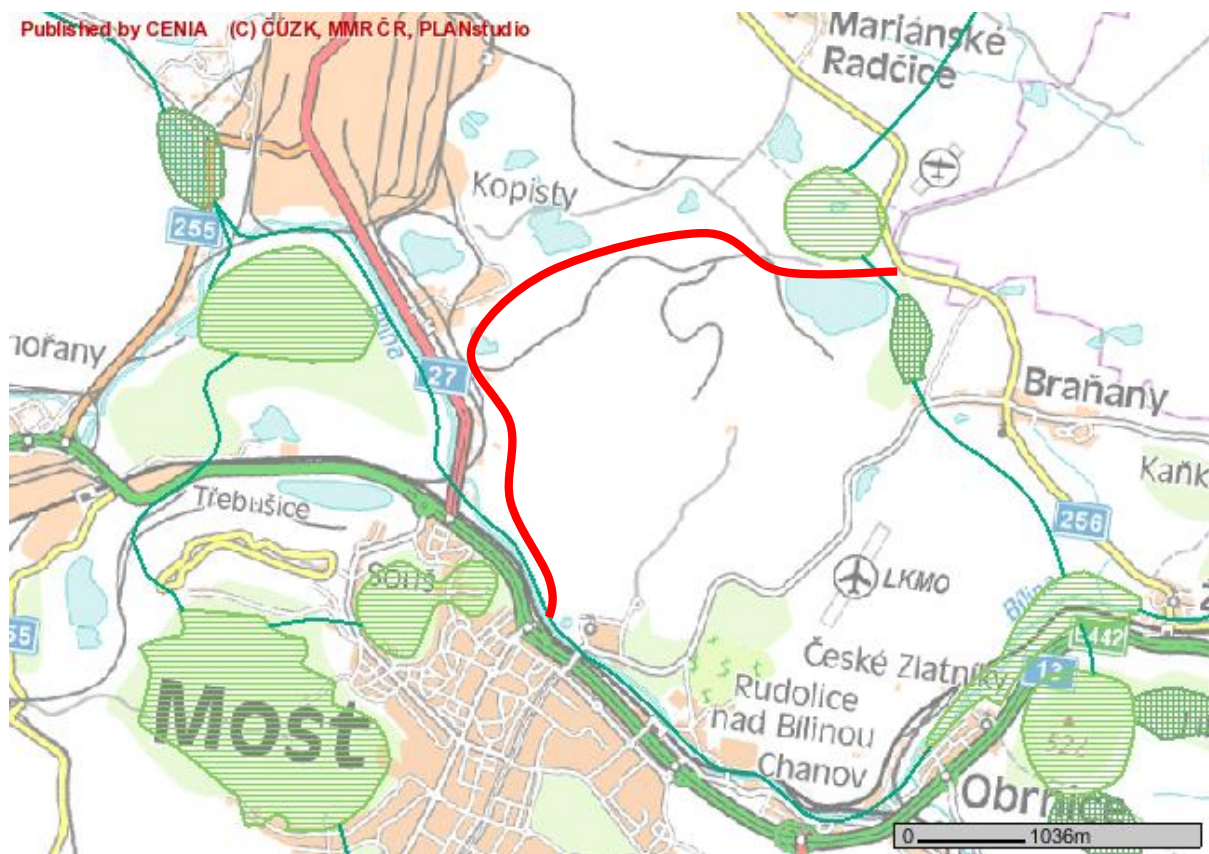
- ▼ Celá předchozí těžební činnost rozvrátila dotčené území natolik, že má dodnes charakter **staré ekologické zátěže**, která je zde postupně řešena
 - rozsáhlými **rekultivacemi**, kterými jsou obnovovány přírodní složky této krajiny formou zemědělských, lesnických, hydrologických a ostatních úprav,
 - **sanacemi** území (nestabilních a kontaminovaných),
 - a **obnovou technické a dopravní infrastruktury**.

Obnova silničního spojení v předmětném území výstavbou posuzovaného záměru má proto jednoznačně povahu odstraňování starých ekologických zátěží.





C.I.2 Územní systémy ekologické stability – ÚSES

Přesto, že je mostecká část Severočeské hnědouhelné pánve výrazně ovlivněna těžbou a průmyslem, je zde uplatněn ÚSES, což je zřejmé z následující mapky :







Územní systémy ekologické stability



Legenda :

-  Kraje
-  Obce s rozšíř.působností
-  Obce
-  Katastrální území

 trasa posuzované silnice III/2565

-  Smery propojení reg.biokoridoru
-  Nadreg. biocentra
-  Reg. biocentra
-  Osy nadregion. biokoridoru
-  Reg. biokoridory stavající
-  Nadreg. biokoridory

Z tohoto přehledu je zřejmé, že se jedná o území, které bylo v krajinně ekologických souvislostech ovlivněno negativně především povrchovou těžbou – a to v první fázi totální destrukcí ekosystémů, a v současném období postupným vytvářením rekultivačních ekosystémů, především lesnických, které se stávají účinnou kostrou ÚSES. Tyto rekultivační tendence se však dosud v plném rozsahu do tohoto územního systému nepromítly.

Tok řeky Bíliny zde vytváří přirozený biokoridor regionálního významu v ose V – Z. Ekologické propojení mezi masivem Krušných hor, tokem Bíliny a dále Českým středohořím ve směru S – J je v dotčeném prostoru řešeno

- ✓ navrhovaným RBK 570, který propojuje RBC Salesiova výšina s RBC č. 1364 Libkovice,
- ✓ a navrhovaným RBC 584, který propojuje RBC 1364 Libkovice s RBC 586 Červený Vrch.

Tento RBK bude protnut navrhovanou silnicí III/2565, přičemž lze předpokládat, že tím jeho funkce nebude vzhledem k charakteru této stavby a ekologicky příznivým poměrům v okolí významněji narušena.

Pozn.: V daném prostoru dochází v současném období k výrazné ekologizaci krajiny mezi Mostem a Litvínovem, a to v souvislostech zbytkové jámy lomu Most, s velkoplošnou lesnickou a hydrologickou rekultivací Rudolické výsypky, vnější výsypky a svahových částí lomu Ležáky – Most a Střimické výsypky.

Provoz posuzované silnice III/2565 bude s největší pravděpodobností pouze lokálního významu s relativně malým zatížením. Výškově je tato silnice vedena

téměř po celé trase v souladu se současným terénem, takže lze předpokládat, že nebude překážkou pro migraci živočichů.

- ▼ V severní části trasy posuzované silnice se v rámci lokálního ÚSES navrhnou po jejích obou stranách vyhlášení dvou lokálních biocenter, propojených lokálním biokoridorem. Ani v tomto případě nelze předpokládat, že by výstavbou došlo k neúnosnému omezení funkčnosti této části ÚSES.

C.I.3 *Zvláště chráněná území*

- ▼ **Z maloplošných chráněných území** se zde nevyskytuje

- Ø žádná NPP – národní přírodní památka,
- Ø žádná NPR - národní přírodní rezervace,
- Ø žádná PP – přírodní památka,
- Ø žádné PR – přírodní rezervace;

Pozn.: V těchto souvislostech je účelné dodat, že v širším území Mostecka je lokalizována řada maloplošných chráněných území – bez bezprostředního kontaktu s trasou posuzované silnice :

- Ø Národní přírodní rezervace **Bořeň**
- Ø Národní přírodní rezervace **Jezerka**
- Ø Národní přírodní památka **Jánský vrch**
- Ø Přírodní rezervace **Černý rybník**
- Ø Přírodní rezervace **Písečný vrch**
- Ø Přírodní rezervace **Milá**
- Ø Přírodní památka **Chloumek**
- Ø Přírodní památka **Lužické šípáky**

- ▼ **Z velkoplošných chráněných území** s posuzovaným záměrem není v územním kontaktu
- Ø žádná CHKO – chráněná krajinná oblast,

Ø žádný NP – národní park.

C.I.4 *Přírodní parky*

Posuzovaný záměr výstavby silnice III/2565 není v územním a ani funkčním kontaktu s žádným přírodním parkem.

C.I.5 *Významné krajinné prvky*

V posuzovaném území není registrován žádný VKP – významný krajinný prvek.

Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou zde :

- ▼ **tok Bíliny** – který je situován v blízkém sousedství jižní až západní části trasy posuzované silnice.

Její výstavbou však narušen nebude.

- ▼ **les** na malé výsypce bývalého dolu M.Jan Hus, který byl původně v prostoru trasy. Majitel však s částečným odlesněním nesouhlasil, takže došlo ke změně trasy tak, že tento les obchází po jeho severním okraji.

Ani tento významný krajinný prvek proto nebude výstavbou posuzované silnice postižen.

C.I.6 *Území historického, kulturního nebo archeologického významu*

Projektovaná trasa vede územím, které bylo před těžební devastací historicky, kulturně i archeologicky mimořádně cenné.

Historickou a kulturní hodnotu ztratilo rozhodnutím vlády ČSSR z roku 1964, na jehož základě došlo k likvidaci historické části královského města Mostu a k náhradní výstavbě v bezeslojném území.

Na části území, které bylo zdevastováno lomem Ležáky – Most, a na kterém je v současné době výsypka, již nelze předpokládat ani výskyt **historicky** či **kulturně** cenných artefaktů.

V území silniční trasy, která je situována v poddolovaném území, lze předpokládat výskyt **archeologicky** cenných artefaktů, neboť se jedná o krajinu, která byla

soustavně osídlena nejméně od období neolitu – původně lovci a rybáři a později zemědělci.

C.I.7 *Soustava evropsky chráněných území NATURA*

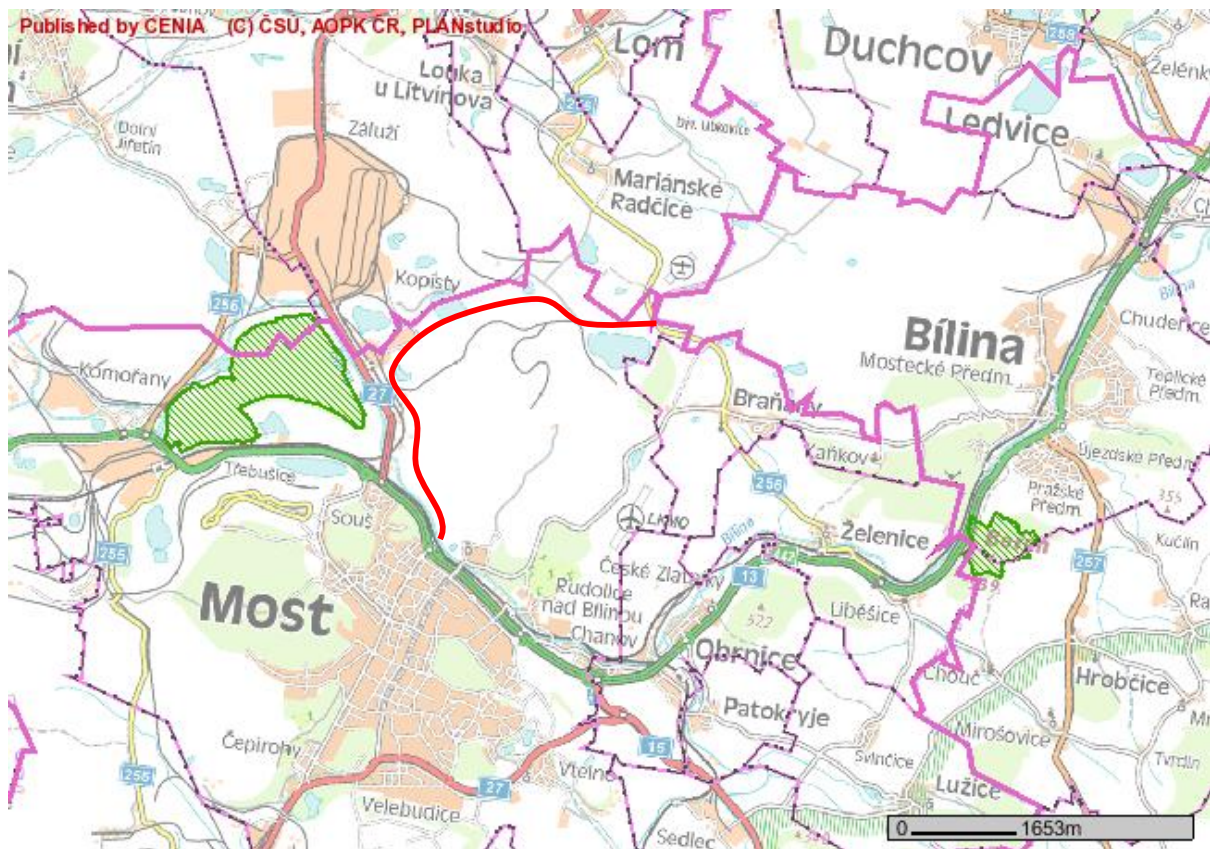
Trasa posuzované silnice nevede žádným evropsky chráněným územím :

- ▼ V územním a ani funkčním kontaktu tato silnice není s žádnou ptačí oblastí a ani s žádnou evropsky významnou lokalitou.
- ▼ Za **evropsky významnou lokalitu** se v blízkém okolí navrhuje zrekultivovaná lesnický Kopistská výsypka, která je vybavena ekologicky hodnotným lesním ekosystémem s významným zastoupením zvláště chráněné flóry a fauny.

Toto území je sice od SZ části trasy posuzované silnice vzdálené pouze několik set metrů koridorem Most- Litvínov, v němž je lokalizována

- silnice I/27, která je již zařazena do realizace s rozšířením na čtyřproudovou,
- přeložka řeky Bíliny,
- kolejiště rychlodráhy Most – Litvínov,
- železniční trať Most – Moldava,
- seřadovací nádraží rafinerie Unipetrol,

avšak v žádném případě nedojde k přímému kontaktu či funkčnímu narušení výstavbou posuzované silnice. Je to zřejmé i z následujícího grafického vyjádření :

Prvky evropsky chráněných území NATURA**Legenda :**

	NUTS III generalizovane II		Panonikum
	ORP generalizovane II		Ptaci oblasti
	POU generalizovane II		Evropsky významne lokality
	obce generalizovane II		trasa posuzované silnice III/2565

C.I.8 Extrémní poměry v dotčeném území

Celé území, kterým vede trasa posuzované silnice, je **mimořádně extrémní**, a to především vlivem staré ekologické zátěže, která zde byla způsobena hlubinnou a povrchovou těžbou hnědouhelné sloje.

K významné transformaci zde došlo především :

- ▼ destrukcí původní **geomorfologie**, kdy se původní rovinná oblast výrazně změnila proměnou dynamiky reliéfu,

- ▼ změnou *stratigrafické* charakteristiky, kdy došlo hlavně během lomové těžby k radikální změně,
- ▼ proměnou *petrografické* povahy geologického profilu v daném území, jejímž důsledkem jsou přírodně nepřírozené kombinace a směsi nadložních hornin, nyní uložených na výsypkách,
- ▼ zvýšením *dynamických projevů* v profilu hornin, kdy
 - na výsypkách dosud dochází k nepravidelnému sedání povrchu,
 - na poddolovaných plochách existuje nebezpečí průvalů dosud nezavalených vyrubaných prostor,
 - v okrajových částech zbytkového lomu a na svazích výsypek dochází k dynamické aktivitě formou svahových sesuvů.

K extremitě daného území lze ještě dodat, že :

- ▼ Toto území bylo výrazně narušeno v souvislostech s **osídlením** – včetně návazných sociálních a ekonomických vlivů.
- ▼ Došlo zde buď k úplné **destrukci původního orničního profilu** v souvislostech s lomovou těžbou, nebo k výrazné **degradaci** v místech poklesů nad vyrubanými částmi uhelné sloje hlubinnými metodami.
- ▼ Lomovou i hlubinnou těžbou byl na celém území, kterým je vedena trasa posuzované silnice, deformován **hydrologický režim**, a to ve všech subsystémech podzemní i povrchové vody. Celý tento režim bude stabilizován nejdříve během několika desítek let, a to především v souvislostech s
 - Ø novými odtokovými poměry, které se zde postupně upraví a normalizují v souvislostech s lesnickou rekultivací okolních výsypek,
 - Ø a v kontextu s hydrologickou rekultivací v prostoru zbytkového lomu Ležáky – Most, kde je v současném období rekultivačně budováno jezero Most, dotované vodou přivedenou z řeky Ohře, o ploše vodní hladiny 312 ha a kótě vodní hladiny 199 m n.m.

- Ø Povrch těžbou devastovaného území, který byl zbaven vegetace, má odlišné hodnoty albeda, přičemž dochází k většímu přehřívání v mikroklimatickém až mezoklimatickém profilu ovzduší.
- Ø Během těžebních transformací tohoto území samozřejmě došlo i k významným proměnám ve sféře organických složek přírody, a to v subsystémech flóry, fauny a ekosystémů.

Všechny uváděné těžební transformace předmětného území jsou v současném období zmírňovány a rozsáhlými rekultivacemi upravovány do ekologicky a sociálně žádoucího stavu. Výsypky jsou technickou rekultivací tvarově upravovány a stabilizovány – a následně zalesňovány a zatravnovány, a v prostoru zbytkového lomu je ve výstavbě již zmiňované jezero Most.

Předmětné území posuzované silniční stavby je však dosud v situaci, kterou lze z hledisek kvality životního prostředí považovat za extrémní.

C.II Charakteristika současného stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1 *Ovzduší a klima*

Sledovaná lokalita je situována v centrální části podkrušnohorské pánve, která je klimaticky ovlivněna nejen nízkou nadmořskou výškou a lokalizací pod masívem Krušných hor, ale významně i svojí polohou v centrální Evropě, to znamená na rozhraní oceánického a kontinentálního klimatu.

§ Průměrná roční teplota vzduchu	8 až 9°C
§ Teplota vzduchu	-1 až -2°C
v lednu	
v dubnu	8 až 9°C
v červenci	16 až 18°C
v říjnu	8 až 9°C
§ Počet mrazových dnů v roce	100 až 120
§ Počet letních dnů v roce	40 až 60
§ Průměrný roční úhrn srážek	450 až 550 mm
§ Úhrn srážek	20 až 25 mm
v lednu	

	v dubnu	30 až 40 mm
	v červenci	60 až 70 mm
	v říjnu	30 až 40 mm
§	Roční počet dnů se srážkami 1 mm	80 až 90
§	Roční počet dnů se sněhovou pokrývkou	20 až 50
§	Maximum sněhové pokrývky	20 až 40 cm
§	Úhrn srážek v letním období	200 až 300 mm
§	Úhrn srážek v zimním období	250 až 350 mm
§	Průměrné roční srážky	474 mm
§	Roční oblačnost	60 až 75 %
§	Sluneční svit	1 600 hod./rok
§	Směry převládajících větrů	JZ – Z - SZ

Průměrné měsíční hodnoty koncentrací SO₂ v okrese Most v letech 1986-2000
($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)

Měsíc	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červene c	Srpen	Zaří	Říjen	Listopad	Prosinec	Průměr v letech
Rok													
1986	111,00	420,00	113,00	102,00	56,00	52,00	49,00	43,00	49,00	79,00	131,00	100,00	108,75
1987	232,00	206,00	146,00	106,00	59,00	35,00	43,00	41,00	47,00	71,00	82,00	89,00	96,42
1988	93,00	80,00	66,00	68,00	42,00	33,00	29,00	40,00	40,00	85,00	91,00	75,00	61,83
1989	150,00	120,00	89,00	67,00	48,00	43,00	49,00	33,00	49,00	85,00	215,00	148,00	91,33
1990	104,00	107,00	79,00	61,00	54,00	50,00	32,00	50,00	47,00	94,00	78,00	75,00	69,25
1991	116,00	181,00	122,00	59,00	48,00	36,00	33,00	36,00	49,00	57,00	99,00	108,00	78,67
1992	117,00	95,00	63,00	55,00	40,00	26,00	34,00	42,00	46,00	49,00	54,00	147,00	64,00
1993	65,00	173,00	67,00	42,00	24,00	26,00	18,00	29,00	31,00	58,00	94,00	49,00	56,33
1994	42,00	74,00	42,00	46,00	39,00	22,00	22,00	27,00	40,00	66,00	44,00	56,00	43,33
1995	62,00	49,00	42,00	36,00	43,00	33,00	34,00	32,00	41,00	78,00	67,00	82,00	49,92
1996	130,00	100,00	60,00	46,00	38,00	31,00	27,00	39,00	29,00	30,00	32,00	65,00	52,25
1997	116,30	28,90	34,40	22,90	17,00	21,30	19,90	29,10	33,00	31,90	49,40	35,70	36,65
1998	41,10	34,30	21,30	17,60	18,10	13,60	13,70	13,10	21,10	14,60	23,30	27,10	21,58
1999	25,29	12,71	19,40	12,43	10,60	9,14	9,14	11,00	14,29	11,14	15,60	14,43	13,76
2000	16,57	10,57	10,43	15,86	12,29	10,29	6,29	11,00	13,71	13,14	13,71	19,14	12,75
1991-2000	94,75	112,77	64,97	50,45	36,60	29,42	27,94	31,75	36,67	54,85	72,60	72,69	57,12

Průměrné měsíční hodnoty koncentrací PA (frakce PM₁₀) v okrese Most v letech 1991-2000 $(\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3})$

Měsíc	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Průměr v letech
Rok													
1991	98,00	104,00	136,00	93,00	90,00	82,00	78,00	72,00	75,00	59,00	59,00	67,00	84,42
1992	51,00	60,00	67,00	66,00	66,00	52,00	53,00	41,00	40,00	40,00	38,00	53,00	52,25
1993	56,00	82,00	72,00	69,00	56,00	47,00	42,00	40,00	67,00	87,00	100,00	57,00	64,58
1994	40,00	57,00	39,00	39,00	37,00	40,00	43,00	42,00	39,00	40,00	38,00	52,00	42,17
1995	45,00	38,00	41,00	43,00	47,00	37,00	57,00	47,00	42,00	53,00	53,00	41,00	45,33
1996	48,00	62,00	44,00	49,00	35,00	37,00	32,00	41,00	25,00	37,00	30,00	37,00	39,75
1997	50,70	32,70	46,60	31,00	32,60	29,80	27,00	40,70	31,30	30,50	39,70	29,00	35,13
1998	34,80	49,70	29,80	29,70	38,20	25,50	21,50	26,70	27,70	25,00	32,00	31,80	31,03
1999	29,00	20,83	51,33	27,83	32,50	22,00	21,17	26,67	28,33	19,33	28,75	22,17	27,49
2000	29,00	23,67	23,00	31,33	34,33	21,67	16,50	23,00	28,00	31,50	25,83	35,67	26,96
1991-2000	48,15	52,99	54,97	47,89	46,86	39,40	39,12	40,01	40,33	42,23	44,43	42,56	44,91

Průměrné měsíční hodnoty koncentrací NO_x v okrese Most v letech 1991-2000 $(\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3})$

Měsíc	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Průměr v letech
Rok													
1991	33,00	41,00	42,00	36,00	24,00	23,00	27,00	27,00	25,00	34,00	41,00	49,00	33,50
1992	43,00	97,00	42,00	21,00	17,00	36,00	39,00	41,00	48,00	35,00	38,00	60,00	43,08
1993	50,00	69,00	45,00	43,00	34,00	27,00	30,00	33,00	39,00	46,00	64,00	45,00	43,75
1994	57,00	34,00	29,00	34,00	34,00	24,00	26,00	25,00	25,00	26,00	29,00	40,00	31,92
1995	38,00	39,00	30,00	29,00	26,00	25,00	23,00	23,00	34,00	59,00	37,00	27,00	32,50
1996	43,00	37,00	33,00	25,00	21,00	22,00	17,00	32,00	22,00	31,00	34,00	49,00	30,50
1997	53,20	38,50	30,20	19,20	17,40	17,00	15,60	19,00	28,00	29,60	38,60	28,20	27,88
1998	35,70	41,50	24,80	25,20	19,00	26,30	19,20	23,40	39,80	37,20	56,50	51,70	33,36
1999	60,33	37,33	40,75	29,00	23,25	23,50	21,83	28,50	41,20	31,17	43,50	30,17	34,21
2000	30,83	28,67	16,67	32,50	19,33	19,33	14,50	18,67	25,83	29,50	41,50	39,17	26,38
1991-2000	44,41	46,30	33,34	29,39	23,50	24,31	23,31	27,06	32,78	35,85	42,31	41,92	33,71

Mostecká pánev patří do klimatického regionu T2 s mírným a suchým létem, mírně teplým podzimem a mírně teplou a suchou zimou. Především srážky jsou ovlivněny polohou v „dešťovém stínu“ Krušných hor. Pro klima okolí Mostu jsou charakteristické následující údaje :

I když byly tyto údaje vedené bývalým ONV Most pouze do roku 2000, mají vysokou vypovídací hodnotu, neboť vývoj průběhu těchto veličin od té doby jen nepatrně kolísá. Z těchto údajů je zřejmé, že se zde výrazně snížila imisní zátěž SO₂ v ovzduší, kdežto hygienicky obtížná prašnost (PM₁₀) a koncentrace NO_x, i když jsou dosud podnormativní, zůstávají na Mostecku znepokojivým problémem.

C.II.2 *Voda*

Hydrologická situace sledovaného území Mostecka je dána především tím, že se jedná o pánev, což znamená akumulární oblast, která je dotována přítoky ze semihumidního orografického celku Krušných hor. Jedná se o povodí Bíliny, která protéká v přeložené trase v sousedství posuzované trasy silnice III/2565 – v úseku pod vrchem Hněvín, a sice rovněž na vnitřní výsypce bývalého lomu Most.

Hydrologický režim sledovaného území je výrazně mimořádný :

- ▼ Vzhledem k tomu, že se jedná o teplou oblast s velmi nízkými srážkami, která je vybavena velkými průmyslovými spotřebiči užitkové vody, musí být vedle přirozených přítoků navíc dotována – hlavně z povodí Ohře a částečně i Labe.
- ▼ Hydrologický režim je zde dlouhodobě transformován těžebními aktivitami, a to těžbou hlubinnou i povrchovou – což se projevuje vysoušením dobývacích prostorů, odčerpáváním důlních vod, překládáním vodních toků a vodních nádrží a zabezpečováním lomů před přívalovými povrchovými vodami.
- ▼ Hydrologická situace území určeného k obnově silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice je ovlivňována jak hlubinnou, tak lomovou těžbou :
 - Ø Větší část trasy vede poddolovaným územím, z něhož je sice důlní voda odčerpávána, ale vzhledem k tomu, že zde v nadloží převládají téměř nepropustné jílové horniny, povrchová voda se zde na mnoha

bezodtokových místech poklesových kotlin hromadí a způsobuje zamokření až zvodnění značné části tohoto území.

- Ø Část povrchové i podzemní vody tohoto území odtéká do sousedního prostoru zbytkového lomu Ležáky – Most, který je v rámci sanace a rekultivace určen k částečnému zaplavení, s cílem vytvořit zde polyfunkční jezero s plochou hladiny cca 320 ha. Toto jezero bude cca 70 m hluboké a vodní hladina dosáhne 199 m n. m. To znamená, že bude dlouhodobě zaklesnutá pod úroveň okolního terénu, takže bude i nadále příjemcem podzemní a povrchové vody z místního povodí.

Hydrologickou specifikou tohoto jezera Most je skutečnost, že jeho prvotní napuštění (cca 70 mil. m³ vody) bude dotováno prostřednictvím průmyslového přivaděče z řeky Ohře.

C.II.3 *Půda*

V celé trase posuzované silnice se jedná o půdy, které byly v širších souvislostech s těžbou významně kvalitativně transformovány. I v těchto souvislostech je situace odlišná podle toho, zda se jedná o výsypku, nebo o poddolované či dříve zastavěné území.

- Ø **Vnitřní výsypka** bývalého lomu Ležáky – Most je tvořena prostorově nepravidelně lokalizovanou směsí jílových, písčitých až štěrkopísčitých zemin - v dominanci miocénních jílu, které byly ve spodních vrstvách nevětralé, a v podorničních polohách silně zvětralé. Jako celek se jeví jako velmi málo propustné. Základními pedologickými aspekty těchto výsypkových substrátů jsou :

- extrémní jemnozrnnost, která se bude v průběhu příštích let v důsledku rozpadu dočasné fosilní struktury vlivem zvětrávání zvyšovat,
- extrémní fyzikální vlastnosti – především nízká pórovitost, nízké obsahy půdního vzduchu a vysoká vlhkost,
- nízké obsahy organických substancí a s tím souvisící nízká úroveň mikrobiálních aktivit,

- neuspokojivé mineralogické zásoby, avšak nedostatečná úroveň přístupných živin (hlavně fosforu a dusíku),
- relativně dobré sorpční schopnosti.

Tento úsek trasy je v současném období rekultivován tak, že je zatravněn a vybaven skupinovou výsadbou dřevin. Především traviny zde působí kořenovým systémem půdotvorně.

Souhrnně lze konstatovat, že se zde jedná o *iniciální stádium antropogenně ovlivněných výsypkových půd*.

- Ø Odlišná je situace v území, které nebylo bezprostředně dotčeno lomem, ale pouze **hlubinnou těžbou** (popř. dřívější zástavbou).

Tam se původně jednalo o pestrou směsici půdních typů, mezi nimiž převládaly zemědělsky ohospodařované půdy, především hnědozemního charakteru. Během poklesů povrchu území zde docházelo k jejich zamokřování, zbahňování a dílče i k zaplavení. V souvislostech s tím byl půdní charakter těchto pozemků degradován – s orientací na zhoršování fyzikálních veličin, a celkově na *oglejení*.

- Ø Část předmětného území je v současné době naopak *vysušována* sousedním prostorem lomu Ležáky – Most.
- Ø Část předmětného území byla dříve využívána k různé zástavbě a k výstavbě technické a dopravní infrastruktury – čímž došlo rovněž k totální transformaci původních půdních charakteristik.

Celkem lze k půdám v území zasaženém výstavbou předmětné silnice konstatovat, že jejich pedologická kvalita je mimořádně nízká.

C.II.4 *Horninové prostředí a přírodní zdroje*

Dominantním přírodním zdrojem tohoto území je hnědouhelná sloj, jejíž hlubinná i povrchová těžba významně horninové prostředí ovlivňuje.

Území, v němž je trasována silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice, je v kontextu s horninovým prostředím a přírodními zdroji charakteristická výskytem

hnědouhelné sloje, která zde byla vyvinuta v rozmezí cca 10 až 30 m. Území s malým nadložím bylo exploatováno lomově, hlouběji uložené partie hlubinně.

Podloží uhelné sloje je zde tvořeno krušnohorským krystalinikem, které je překryto slabou vrstvou tufitických jílů. Na to navazuje vývoj hnědouhelné sloje, která je zde ve spodní části prolnta jílovitými proplásky. Uhelná sloj zde měla až 30 m mocnost. Částečně byla proražena v mladotřetihorním období vulkanity v podobě čediče, znělce, tufů či brekcií. Místy došlo v okolí vulkanitů k prohoření sloje a k přepálení okolních jílů do podoby přírodního porcelánu (porcelanity). Nadložní vrstvy zde jsou zastoupeny především šedými miocénními jíly, nepravidelnými výskyty písků a povrch je částečně tvořen aluviálními náplavy a zeminami sprašového původu (spraše, sprašové hlíny, svahoviny).

Původní horninový profil byl v minulém období v prostoru celé trasy posuzované komunikace narušen těžební činností – především těžbou hlubinnou, ale v prostoru historické části města Mostu i těžbou povrchovou.

C.II.4.1 *Vlivy hlubinné těžby na horninové prostředí*

Trasa posuzované stavby silnice III/2565 prochází bývalými dobývacími prostory Most, Kopisty I a Kopisty II a částečně i bývalým dobývacím prostorem Souš I.

V tomto prostoru působila celá řada hlubinných dolů : Venuše, Kohinoor, Minerva, Julius III, Oldřich, Poseidon, Julius IV, Mistr Jan Hus, Anna Pomocná, Evžen, Theresia, Betlém, Ludmila, Johann Nepomuk, Ležáky a Richard. Těžba se zde

- ▼ v místech s **malým skrývkovým poměrem** projevovala různě tvarovanými poklesy terénu, které jsou buď suché, ale častěji zamokřené, zbahnělé až zvodnělé,
- ▼ v místech s **velkým skrývkovým poměrem** došlo zpravidla pouze k závalu vyrubaných prostor nadložními horninami, přičemž se jednotlivé závaly neprojevovaly až na povrch. V těchto případech se vlivy těžby projevíly pravidelným poklesem bez větší výškové členitosti, jako spojitě přetváření terénu.

Na poddolovaném území v tomto prostoru došlo postupně k celkovému poklesu až o 10 m. To se samozřejmě projevilo i ovlivněním režimu podzemních vod, které se obecně přiblížily k povrchu území. Hydrologická situace tohoto území je však korigována jednak čerpáním důlních vod, jednak sousedstvím zbytkové jámy lomu Most, která své okolí drenáží a svádí podzemní vody do zaplavovaného prostoru jezera Most.

C.II.4.2 *Vlivy lomové těžby na horninové prostředí*

Výchozí část trasy posuzované komunikace vede prostorem vyuhleného lomu Most, který byl zasypán cca do výše původního terénu **vnitřní výsypkou**, která byla sypána cca před patnácti až dvaceti léty. Její mocnost je rovněž nepravidelná, neboť hloubka lomu zde byla proměnlivá (uhelná sloj zde vykličovala směrem k vrchu Hněvín) – dosahuje 30 až 50 m.

Z obdobných situací, kdy v nadloží (a proto i na výsypkách) převládaly terciérní jíly je zřejmé, že tato výsypka je v současném období zkonsolidována asi na 90 %. Za předpokladu koeficientu nakypření 1,1 se tedy celkový pokles projeví 3,0 až 3,5 m. Lze předpokládat, že až dosud povrch výsypky poklesl cca o 2,7 m až 3,15 m. Z toho vyplývá, že povrch této výsypky bude ještě klesat, což nutno při projektování a realizaci respektovat.

Tato specifická problematika, spojená se zakládáním staveb, bude v tomto případě aktuální na cca 1.000 m dlouhé trase, vedoucí po výsypce.

C.II.5 *Flóra a fauna*

C.II.5.1 *Flóra*

Před kolonizací se na tomto území vyskytovaly v podstatě lužní polohy s převahou olšin, vrb a jaseňin, které na vyšších suchých stanovištích přecházely do pásma dubo-habrových poloh – v podstatě lesostepní povahy. Následná kolonizace toto území přetvořila nejdříve v zemědělsko – kulturní step a kolonizace průmyslová v území s převahou ruderální flóry.

Návrh trasy předmětné silnice je většinou situován po okraji vytěženého prostoru lomem Ležáky – Most. Tím je pochopitelně ovlivněna i floristická orientace tohoto území.

Jižní a západní část trasy vede rekultivovaným územím. Vnitřní výsypka zde byla úspěšně zatravněna a je vybavena pomístně skupinovou výsadbou listnatých dřevin.

Západní část trasy je dílče sukcesivně zarůstána náletovými dřevinami (akát, bez černý, javor jasanolistý, jíva, topol kanadský a j.), a v podrostu zde výrazně dominují plevelné druhy (pcháč rolní, pýr plazivý, lebeda lesklá, truskavec ptačí, třtina křovištní, psineček výběžkatý, pelyněk černobýl, heřmánkovec nevonný, hadinec obecný a j.).

V severozápadní části se trasa dotýká zalesněného odvalu M.Jan Hus, kde ve stromovém patře dominuje jasan ztepilý a v bylinném chudém patře opět typická plevelná vegetace (třtina křovištní, hadinec obecný, turanka kanadská a j.).

Severní až severovýchodní část trasy prochází částečně po současné komunikaci a po bývalých zemědělských pozemcích, kde dominuje sukcesivní vegetace převážně plevelného charakteru (na suchých stanovištích třtina křovištní, laskavec ohnutý, chmel otáčivý, mrkev obecná pravá, ježatka kuří noha, růže šípková a ostružiník ježiník. Na podmáčivých stanovištích pak většinou rákos obecný, rdesno blešník, řepeň polabská a j.).

Na posuzovanou plochu nikde bezprostředně nenavazují přirozená či původní rostlinná společenstva s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin (dle vyhlášky 395/1992 Sb.).

C.II.5.2 *Fauna*

Předmětné území je osídleno i faunou. V rámci posuzování předmětné stavby byl proveden i faunistický průzkum, a to v souladu s vyhláškou MŽP č. 395/1992 Sb. se zaměřením na obratlovce : obojživelníky, plazy, ptáky a savce. Jejich největší výskyt byl zjištěn hlavně v severovýchodní části předmětné silniční trasy, která je silně sukcesivně zarostlá, což v této málo frekventované části území vyhovuje i zvířeně.

Ø Z **obojživelníků** byl zjištěn výskyt : *skokana hnědého* a *ropuchy obecné*

Ø Z **plazů** to byli : *ještěrka obecná* a *slepýš křehký*

- Ø Největší zastoupení zde mají **ptáci** : celkem 43 druhů, jejichž seznam je obsažen v příloze „Základní inventarizační přírodovědný průzkum“
- Ø **Savci** zde mají zastoupení v hraboších, myšicích, rejsku, krtkovi, ježkovi, kuně, lišce, zajíci, srnci, muflonu a divokém praseti.

Pozn.: V trase posuzované silnice není přímo žádná vodní plocha, ve které by se přítomní obojživelníci rozmnožovali.

Ze zjištěných plazů jsou zvláště chráněni ještěrka obecná a slepýš křehký – oba druhy se hojně vyskytují i na okolních lokalitách, které nebudou stavbou dotčeny.

Ze zjištěných 43 druhů ptáků je 7 druhů zvláště chráněných (bramborníček černohlavý, koroptev polní, rorýs obecný, slavík obecný, strnad luční, vlašťovka obecná a ůuhýk obecný). Buď se jedná o druh, který zde byl sledován pouze na tahu, při přeletech a nebo mimo stavbou bezprostředně dotčené území. Stavbou proto nebude žádná z těchto populací ovlivněna.

Z hledisek hnízdění ptáků je zde taková situace,

- že druhy chráněné (koroptev, slavík, strnad a ůuhýk) hnízdí vesměs mimo zájmové území, takže výstavbou této silnice nebude ovlivněna populace těchto druhů v dané lokalitě,
- že ze zjištěných 20-ti druhů ptáků, které hnízdí přímo v trase silnice (v SV části) žádný není zařazen mezi zvláště chráněné druhy.

Ze 13-ti druhů zjištěných savců je chráněn pouze netopýr vodní, který se však vyskytuje pouze v širším okolí po okrajích vodních ploch.

S ohledem na výše uváděné lze konstatovat, že **ve vztahu k fauně bude nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody** (v tomto případě Správa CHKO Labské pískovce, pracoviště Klášterec nad Ohří) **o výjimečné sejmutí zákonné ochrany pro zvláště chráněný silně ohrožený druh ještěrky obecné**, pro kterou bude výstavba předmětné silnice znamenat zásah do biotopu a populace druhu.

Pozn.: Podrobnější údaje o vztahu k flóře a fauně jsou provedeny v příloze „Základní inventarizační a přírodovědný průzkum“.

C.II.6 *Ekosystémy*

Trasa posuzované silnice III/2565 vede z velké části územím vybaveným různou zelení a zčásti v trase současné silniční komunikace.

- Ø Jižní až jihozápadní část trasy je vedena po rekultivovaných výsypkách, na kterých lze vysledovat iniciální stadia dosud ekologicky nestabilních ekosystémů, které mají iniciální povahu (hlavně travnaté a sporadicky osazované plochy).
- Ø V západní až severozápadní části trasy se jedná o sukcesivně se vyvíjející ekosystémy ruderální povahy.
- Ø Část severního úseku trasy je vedena po současné komunikaci.
- Ø Ekologicky nejstabilnější je severovýchodní část trasy, která je tvořena původně zemědělskými pozemky. Ty leží již dlouhou dobu ladem a jsou proto osídleny sukcesivní vegetací, která poskytuje v bylinném, keřovém a částečně i stromovém patru vhodné prostředí pro flóru a hlavně faunu.

C.II.7 *Krajina*

Předmětná silnice je lokalizována v typicky **průmyslové krajině**, která je poznamenána kontaminací až devastací těžebními a průmyslovými aktivitami. Je součástí rozsáhlé těžebně – průmyslové aglomerace, ve které dlouhodobě dochází k výrazným **transformacím všech přírodních i sociálně ekonomických subsystémů**, a to ve sférách geomorfologie, horninového prostředí, půd, vodního režimu, mikroklimatu až mezoklimatu a biotických složek území (fyto, zoo a mikrobiální sféra). Sociálně – ekonomická sféra zde prochází transformací v rámci subsystémů obytného prostředí, průmyslu, vodního hospodářství, zemědělství, lesnictví, technické infrastruktury a subsystémů spojených s využíváním volného času (sport, rekreace, ...).

Jako protiváha výše uváděným tendencím je zde dlouhodobě prováděna sanace a rekultivace narušeného území, s cílem žádoucího obnovení všech přírodních a

sociálně ekonomických subsystémů této krajiny. Jednou z dílčích revitalizačních akcí, kterými se obnovuje dříve narušená dopravní infrastruktura, je i posuzovaná silnice, kterou se obnoví spojení Most – Mariánské Radčice a zpřístupní prostor rekultivovaného lomu Ležáky – Most.

C.II.8 *Obyvatelstvo, hmotný majetek, kulturní památky*

Trasa posuzované silnice vede **neosídleným územím**, které bylo ovšem původně intenzivně osídleno – a to dlouhodobě, v kontinuitě již od neolitu. Významně však až od období kolonizace tohoto příhraničního území, to znamená mezi desátým až čtrnáctým stoletím našeho letopočtu. Především se zde jednalo o sídlo Most, které patřilo mezi největší královská města, dále o obce Kopisty a Pařidla. Kopisty a Pařidla byly zlikvidovány v souvislosti s hlubinnou těžbou a historická část města Most v kontextu s exploatací lomem Ležáky.

V průběhu těchto změn však nedošlo k odlivu **obyvatelstva** z této oblasti. Obyvatelé likvidovaných částí sídelních útvarů byli přemísťováni do nové náhradní výstavby v okolních sídlech (Most, Litvínov, Jirkov, Chomutov a j.). Proto patří tato oblast i nadále k nejintenzivněji osídleným oblastem České republiky. Za této situace je proto důležité, aby zde došlo i k obnově účelného silničního spojení mezi sídly – čemuž odpovídá i posuzovaný záměr.

Veškerý **hmotný majetek** a **kulturní památky**, které byly v trase posuzované silnice, byly zlikvidovány nebo přemísťovány. Především se jednalo o historickou zástavbu města Mostu, která byla zdemolována během šedesátých až sedmdesátých let minulého století – s výjimkou záchraného transferu mosteckého Děkanského kostela Nanebevzetí Panny Marie, který byl v roce 1975 přesunut na před těžbou ochráněné místo o 841 m, do blízkosti výstavby nového (náhradního) města Mostu.

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

Celé území, kterým je vedena trasa obnovované silnice III/2565, bylo ve všech svých subsystémech extrémně devastováno.

Jako protiváhu proti negativní extremitě životního prostředí jsou zde

- Ø prováděny rekultivace, které se realizují v širokém okolí
- Ø a probíhají přirozené přírodní procesy – sukcese, které se však kladně projevují pouze v přírodní sféře.

Stavba posuzované silnice je v tomto prostoru nejen environmentálně únosná, ale přímo žádoucí, neboť nejen že umožní obnovu silničního spojení Most - Mariánské Radčice, ale zpřístupněním okolí budoucího jezera Most se bude podílet na celkové kultivaci tohoto prostoru.

D ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

D.I.1 *Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů*

Stavby na obyvatelstvo působí jednak během výstavby, jednak během provozu. Přímou působí buď blokací pozemků, které by mohly být využity účelněji, vztahy k hmotnému majetku a ke kulturním památkám, a tím, jak ovlivňují okolí ve sféře hygienicky působících aspektů – především

- Ø emisní produkcí různých škodlivin
- Ø a hlukovou situací, resp. působením dalších fyzikálních či biologických veličin.

Za důležité nutno považovat i sociálně ekonomické vlivy.

Posuzovaná silniční stavba se bude v těchto souvislostech projevovat negativně i kladně :

- ✓ Předně lze vyloučit negativní působení na pozemky, které by mohly být obyvatelstvem účelněji využity :
 - Ø jedná se o devastované území, které je do značné míry dosud mimo běžnou dostupnost,
 - Ø nejvíce je v těchto souvislostech využívána místní komunikace mezi silnicí I/27 v úseku Kopisty a průmyslovým areálem PONS.
- ✓ Stavbou nebude (s výjimkou pozemků) ohrožen žádný hmotný majetek
- ✓ Ani při výstavbě a pak ani během provozu nebude tato silniční stavba emitovat množství znečišťujících látek, které by překračovalo v daném území hodnotu imisních limitů vyhlášených nařízením vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší (viz více v kapitole D.I.2)
- ✓ Obyvatelstvo nebude během výstavby a ani v průběhu následného provozu touto silnicí negativně ovlivňováno v souvislosti s hlukem, neboť

- Ø vypočtené hodnoty příspěvků ekvivalentní hladiny akustického tlaku z výstavby této komunikace nepřekročí hygienický limit ze stavební činnosti,
 - Ø hluk z provozu po této komunikaci nepřekročí dle výpočtu hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v denní a ani v noční době (viz přiloženou hlukovou studii).
- ▼ Výrazně kladně se ve vztahu k obyvatelstvu tato nová komunikace projeví
- Ø v lepším propojení sídel Most, Mariánské Radčice a Lom, což se projeví i ve zdokonaleném dojíždění za prací
 - Ø a v lepší dostupnosti značné části příměstského prostoru pro oddych, sport a rekreaci, který v tomto období vzniká v celém prostoru zbytkového lomu Ležáky – Most a jeho výsypek (areál budoucího jezera Most).

Další předností bude lepší napojení na stávající silnici I/13 a I/27 a vybudování odboček pro budoucí napojení komunikací k přesunutému Děkanáskému kostelu, k Technickému Krušnohorskému muzeu v areálu bývalého dolu Julius III a k průmyslové zóně PONS.

V souvislostech s působením na obyvatelstvo se tato posuzovaná silnice projeví nejen hygienicky únosně, ale environmentálně výrazně kladně.

D.I.2 *Vlivy na ovzduší a klima*

Výstavba a ani provoz této silnice v žádném případě negativně neovlivní žádnou z **klimatických** charakteristik daného území.

Realizací této stavby budou vytvořeny určité zdroje emisí, a to jak během výstavby, tak při provozu. Bude se jednat o emise ze vznětových motorů stavebních strojů a vozidel : SO₂, NO_x, CO, C_xH_y, benzen a PM₁₀.

- ▼ V době výstavby dojde v daném územním prostoru k nárůstu provozu stavebních strojů a automobilů, což způsobí oproti současnému stavu určité navýšení znečišťujících látek z výfukových plynů. Vzhledem k nepodstatnému navýšení vypočtených hodnot (viz kap. III.1 a přílohu „Rozptylová studie“) se

zde současná koncentrace znečišťujících látek navýší výrazně podlimitním způsobem, a to i za maximálně nevýhodných klimatických podmínek.

- ▼ Obdobná situace, i když ještě příznivější, vznikne a bude působit **během provozu**. I v tomto případě bylo vycházeno z modelování, které respektuje současné pozadí a příslušné navýšení, a to při výhledové intenzitě 3.158 vozidel (z toho 616 NA) – což s velkou rezervou odpovídá obdobným silnicím v okolním území. Referenční body byly umístěny k nejbližším okrajům obytných zón podle trasy budoucí silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice (viz mapovou přílohu rozptylové studie). Z výsledků výpočtu imisního navýšení lze zdůraznit, že

- Ø **během výstavby** se v prostoru výjezdu ze silnice I/13 dočasně projeví vyšší koncentrace NO_x imisí, které budou dosahovat 50% až 60% limitu pro krátkodobé hodinové hodnoty, což znamená do cca 3% limitu pro roční hodnoty.

K tomu lze podotknout, že význam mají hlavně dlouhodobé hodnoty průměrných ročních koncentrací, jejichž vypovídací schopnost je výrazně vyšší oproti hodnotám krátkodobým.

- Ø **Během provozu** silnice III/2565 bude docházet k maximálnímu navýšení v okolí začátku trasy v Mostě. I zde však se značnou rezervou nedojde k překračování krátkodobých ani dlouhodobých hodnot (u hodinové koncentrace NO_x o max. $21,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což odpovídá 3,5% limitu.

Závěrem lze k této problematice zdůraznit, že imisní navýšení způsobené výstavbou této silnice bude zcela bezvýznamné. Vypočtené hodnoty imisí jsou velmi nízké a v každém z množiny referenčních bodů (situovaných do nejbližších okrajů obytné zástavby) jsou pod imisními limity určenými pro ochranu veřejného zdraví i pro náročnější ochranu ekosystémů.

D.I.3 *Vlivy na hlukovou situaci*

Úvodem lze zdůraznit, že z možných fyzikálních charakteristik (např. ionizační radiace, elektromagnetické záření, stroboskopické efekty a pod.) se v této kauze bude uplatňovat pouze **hlukové navýšení**, ke kterému v daném prostoru (v současnosti

hlukově zatíženém pouze okolním pozadím) bude během výstavby i provozu docházet.

Až dosud je předmětné území hlukově ovlivňováno pouze **pozadím hluku ze silniční, železniční a tramvajové dopravy**. V chráněném venkovním prostoru dvou výpočtových bodů, zvolených u nejbližší obytné zástavby, byly v rámci hlukové studie (viz přílohu) vypočteny pro denní a noční dobu následující hodnoty :

Výpočetní bod	Denní doba	Noční doba
A	50,2 +/- 1,8	45,1 +/- 1,8
B	53,1 +/- 1,8	48,0 +/- 1,8

vypočtené hodnoty L_{Aeq} /dB/

Silnice se promítne **hlukovým navýšením**, a to během výstavby i následného provozu :

- Ø Výpočet hlukových emisí v **období výstavby** předpokládá, že na stavbě budou využívány běžné stavební mechanizmy, u nichž lze očekávat hodnoty hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 3 m cca 90 dB. Navíc lze předpokládat odpovídající vzdálenostní atmosférický útlum, a to v rozmezí 34,1 až 64,4 dB.

Za těchto reálně zvolených podmínek lze očekávat příspěvky hluku v souvislosti s výstavbou posuzovaného záměru v rozsahu cca 30 až 50 dB (A). Tyto hodnoty představují okamžité hodnoty hladin akustického tlaku A. Hygienický limit je však stanoven pro ekvivalentní hladinu akustického tlaku A, což je veličina závislá na době působení hluku, a je o 3 až 8 dB nižší nežli hodnota okamžitá.

Propočty akustické studie prokazují, že v průběhu výstavby nedojde k překračování nejvyšší povolené hladiny akustického tlaku 65 dB.

- Ø Během provozu silnice III/2565 lze na základě výpočtu předpokládat tyto hodnoty :

Výpočetní bod	Denní doba	Noční doba
A	30,2 +/- 1,8	22,0 +/- 1,8
B	32,6 +/- 1,8	24,4 +/- 1,8

vypočtené hodnoty L_{Aeq} /dB/*Pozn.* : specifikace výpočetních bodů :

A	Most, ul. Na Novém světě č.p. 1174
B	Most, ul. Jana Žižky, novostavba RD

Ø Vychází-li se z toho, že

- ✓ hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v chráněném venkovním prostoru má po dobu mezi 7. a 21. hodinou 65 dB,
- ✓ hygienický limit pro hlučnost provozu po obnovené silnici III/2565 má pro den po platných korekcích hodnotu 55 dB a pro noční dobu 45 dB,
- ✓ hygienický limit pro sledovaný venkovní chráněný prostor z provozu silnice I/13 má pro denní dobu hodnotu 60 dB a pro noc 50 dB,
- ✓ a vycházejí z následujícího vývoje hlukové situace ve výpočtových bodech pro denní a noční dobu

Výpočetní bod	Stávající situace	Po realizaci stavby		
		stávající	III/2565	Celkem
A	50,2	50,2	30,2	50,2
B	53,1	53,1	32,6	53,1

vývoj hlukové situace **v denní době**

Výpočetní bod	Stávající situace	Po realizaci stavby		
		stávající	III/2565	Celkem
A	45,1	45,1	22,0	45,1
B	48,0	48,0	24,4	48,0

vývoj hlukové situace **v noční době**

Z těchto údajů je zřejmé, že příspěvek hluku ze silnice III/2565 bude eliminován v podstatě vzdáleností (atmosférický útlum). Hluková situace bude v referenčních bodech i nadále určována současnou hlučností z provozu silnice I/13 a železniční trati Most – Chomutov. V souvislosti se stavbou silnice III/2565 se projeví tak,

- Ø že nepřekročí hygienický limit hlučnosti ze stavební činnosti
- Ø a nepřekročí ani patný hygienický limit hlučnosti z denního i nočního hluku, vzniklého provozem obnovené silnice.

D.I.4 *Vlivy na povrchové a podzemní vody*

Nelze předpokládat, že by se posuzovaná stavba projevila negativně ve vztahu k režimu povrchových či podzemních vod předmětného území. V těchto souvislostech se jeví jako environmentálně únosná (viz kap. C.2.2).

D.I.5 *Vlivy na půdu*

Stavba se prostorově omezuje na nutný zábor půdního fondu. Ten má však prakticky po celé trase v kontextu s předchozími těžebními vlivy výrazně nízkou kvalitu. Veškeré tyto pozemky jsou buď nevyužívané, nebo v úvodní fázi rekultivačního procesu.

Potřebné údaje o záborech půdy jsou uvedeny podrobněji v kapitole B.II.1.

Rovněž v souvislostech s půdním fondem je tento posuzovaný záměr silniční novostavby environmentálně bezproblémový a únosný (viz kap. C.II.3).

D.I.6 *Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje*

Horninové prostředí prošlo v souvislosti s exploatací významného přírodního zdroje tohoto území radikální transformací (viz kap. C.II.4).

Výstavbou a ani provozem obnovené silnice III/2565 nevzniknou ve vztahu k horninovému prostředí a ani přírodním zdrojům žádné negativní následky. I v těchto souvislostech se posuzovaný záměr jeví jako bezproblémový a environmentálně únosný.

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

Podrobná charakteristika této tématické oblasti je zpracována

Ø v kapitole C.II.5 a C.II.6 tohoto oznámení

Ø a v základním inventarizačním přírodovědném průzkumu, který je uveden v příloze.

Vlivy na flóru jsou ovlivněny především tím, že v daném území převládá sukcesivní flóra ruderální povahy, bez výskytu zvláště chráněných druhů rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Zastoupení živočichů odpovídá typu stanovišť, která budou stavbou silnice III/2565 postižena. Byl zde zjištěn výskyt 2 druhů obojživelníků, 2 druhů plazů, 43 ptačích druhů, 13 druhů savců, 3 druhů střeplíků a 7 druhů denních motýlů.

Ze zvláště chráněných druhů pouze ještěrka obecná, která patří mezi silně ohrožené druhy, by byla ohrožena přímým zásahem do biotopu a populace druhu, a proto se doporučuje u příslušného orgánu ochrany přírody (v tomto případě SCHKO – Správy chráněné krajinné oblasti Labské pískovce, pracoviště Klášterec nad Ohří) vyžádat výjimku ze zákona, sejmutím ochrany u tohoto druhu v souvislostech s výstavbou posuzovaného záměru výstavby silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice.

D.I.8 *Vlivy na krajinu*

Předmětná nová silnice v žádném ohledu nenaruší ráz krajiny.

Trasa komunikace bude téměř po celé délce v podstatě kopírovat výšku daného území – s minimálními výkopy a násypy.

Výjimkou bude mostní konstrukce na počátku trasy, navazující na současnou dopravní infrastrukturu na okraji zástavby města Mostu, která nebude vedena po násypu (jak se původně předpokládalo), neboť by se mohla dostat do stabilně kolizní situace, ale po mostní konstrukci, jejíž stabilita bude jištěna pilotáží. Pohledově bude tento objekt odpovídat svému okolí a bude jen pokračováním současného přemostění silnice I/13.

Vlivy posuzované silniční stavby na krajinu budou v těchto souvislostech bezproblémové.

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

Již v kapitole C.II.8 bylo poukázáno na to, že v souvislostech s lomovou i hlubinnou těžbou došlo na celém území posuzované silnice nejen ke znehodnocení veškerého hmotného majetku a kulturních památek, jejichž výrazně vysoká hodnota byla soustředěna do území historické části města Mostu, kterým prochází trasa předmětné silnice po vnitřní výsypce lomu Ležáky – Most.

Navrhovaná novostavba silnice III/2565 proto vede územím, kde se již žádný hmotný majetek a ani kulturní památky nevyskytují.

D.II **Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Ø **Vlivy na obyvatelstvo**

- ▼ Částečné negativní vlivy se v tomto směru mohou ve vztahu k obyvatelstvu projevit během období výstavby této silniční stavby, a to hlavně v souvislostech s dopravou mimo staveniště.
- ▼ Významně kladně se ve vztahu k obyvatelstvu tato nová silnice projeví ve zlepšené dostupnosti prostoru Most – Mariánské Radčice a Lom
- ▼ a v komunikační obslužnosti celého zrekultivovaného prostoru bývalého lomu Ležáky – Most, který je budován v současném období s perspektivní orientací do podoby příměstské rekreačně – sportovní zóny nového Mostu i širší oblasti.
- ▼ V těchto souvislostech se posuzovaný záměr jeví jako mnohostranně výrazně společensky prospěšný.

Ø **Klimatické charakteristiky**, a vzhledem k odlehlé situaci stavby od urbanizovaného prostoru i **kvalita ovzduší**, nebudou tímto záměrem negativně dotčeny.

Ø Vlivy na **hlukovou situaci** budou vzhledem k nízké hlukové zátěži stavby, její odlehlosti od chráněného obytného prostoru a současnému hlukovému pozadí zanedbatelné, a to nejen v denní, ale i v noční dobu.

Ø Stavbou nebudou dotčeny ani žádné další charakteristiky **fyzikálního** či **biologického prostředí**.

- Ø Podzemní **vody** stavbou narušeny nebudou a režim vod povrchových bude spíše vylepšen, a to systémem bezpečného odvádění povrchových vod v prostoru vlastní silnice – což bude řešeno i v širším kontextu s okolím.

Samozřejmostí bude i jištění proti nekontrolovanému odtoku vod znečištěných provozem po nové silnici.

- Ø Vzhledem k tomu, že trasa nové silnice vede územím s těžbou devastovanými půdami, lze hodnotit její vliv na **kvantitu i kvalitu půd** jako bezvýznamný a únosný.

- Ø **Přírodní zdroje** v podobě ložiska hnědého uhlí byly v tomto území lomově úplně a hlubinně částečně exploatovány. Došlo přitom k významným transformacím v prostoru **horninového prostředí**. Vlastní záměr výstavby nové silnice v tomto prostoru se v těchto souvislostech jeví jako nekonfliktní a plně únosný.

- Ø Problematika vlivů staveb na **flóru, faunu a ekosystémy** bývá zpravidla dominantním problémem hodnocení těchto záměrů z hledisek jejich vlivu na životní prostředí. V tomto případě se lze opřít o kvalifikovaný inventarizační přírodovědný průzkum, z jehož závěrů vyplývá, že tato silniční stavba je vedena územím, které je

✓ z hledisek vlivů na **flóru** bezkonfliktní,

✓ ve vztahu k vlivu na **živočichy** je důležité zdůraznit, že i když se zde vyskytuje poměrně značný druhový počet obojživelníků, plazů, ptáků a savců, z nichž řada je zákonně chráněna, lze předpokládat, že okolní prostředí dané komunikace je dostatečnou základnou pro jejich existenci.

Přesto je nutné, alespoň u silně ohroženého druhu ještěrky obecné, zajistit sejmutí zákonné ochrany výjimkou ze zákona.

✓ V daném území s jedná vesměs o silně narušené **ekosystémy** (nejen přímým narušením těžbou, ale i prostřednictvím narušení kontaminací průmyslových imisí z ovzduší.

- Ø Koncepce situování silnice do **krajiny** se v tomto případě jeví jako bezkonfliktní.

Ø **Hmotný majetek** ani **kulturní památky** touto silniční stavbou nebudou narušeny.

Komplexně lze posuzovaný záměr „Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“ z hledisek vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví považovat za nekonfliktní a únosný.

D.III **Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice**

Přeshraniční vlivy této stavby jsou vyloučeny.

D.IV **Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů**

Ve spojitosti s dosud úplně nestabilizovaným územím, tvořeným vnitřní výsypkou lomu Ležáky – Most, by mohlo dojít k rizikové situaci především na úseku mostního objektu.

Částečně riziková situace je i v poddolovaném úseku, neboť zde nejsou dokonale zdokumentována stará důlní díla, z nichž mohou být některá dosud nezavalená. V takovém případě může dojít k časově opožděným závalům, které narušují příslušnou část nadložních hornin tak, že dojde na povrchu území buď k plynulému, nebo k výraznému poklesu formou propadlin. Dodatečný průzkum s případnou sanací by měl tyto situace eliminovat.

Během výstavby, ale i provozu na silnici, může dojít k havárii stavebních či dopravních prostředků, při které by byla kontaminována zemina či voda ropnými produkty.

K prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů mohou sloužit následující opatření.

D.IV.1 ***Opatření k prevenci a vyloučení nepříznivých vlivů při přípravě a realizaci stavby***

Pro prevenci a vyloučení nepříznivých vlivů musí

Ø projekt této silniční stavby důsledně respektovat skutečnost, že celá trasa vede těžbou ovlivněným územím, a to těžbou hlubinnou (viz ČSN 73 0039, navrhování objektů na poddolovaném území), tak těžbou povrchovou

(výsypka lomu Most). U těžby hlubinné nelze vyloučit dodatečné závaly dosud nezavalených vyrubaných prostor, a na vnitřní výsypce nutno počítat s dosud nedokončenou konsolidací, která je na úrovni cca 90%, takže zde budou poklesy ještě pokračovat. To je nutno respektovat v kontextu s problematikou zakládání staveb, přičemž nutno zdůraznit nutnost provedení stavebně geologického průzkumu.

- Ø Mostní konstrukci zvolit tak, aby bezpečně zvládla vlivy nepravidelných projevů očekávaného nerovnoměrného sedání v nehtněné části vnitřní výsypky (kde lze předpokládat ještě doznívání poklesů), i v prostoru výsypky hutněné – neboť tyto přechodové partie bývají v kontextu se zakládáním staveb nejkomplikovanější.

D.IV.2 *Opatření ve vztahu k obci a občanovi*

V tomto směru se jeví tento záměr jako potenciálně jednoznačně nekonfliktní a společensky žádoucí. Žádný z okolních sídelních útvarů a ani občanská veřejnost nebudou realizací negativně dotčeny. Vliv této komunikace bude v těchto souvislostech jednoznačně prospěšný, takže není nutné ukládat konkrétní opatření.

D.IV.3 *Opatření k čistotě ovzduší*

- Ø Stavební stroje a dopravní prostředky, používané při výstavbě, musí splňovat emisní limity stanovené pro jednotlivé škodliviny.
- Ø Pravidelně bude kontrolován stav techniky, používané při výstavbě, se zaměřením na sledování emisí.
- Ø V případě přípravy sypkého prašného materiálu zabránit jeho úsypu a úletu (zaplachtováním).
- Ø Práce na staveništi organizovat tak, aby se minimalizovaly pojezdy a chod mechanismů naprázdno.
- Ø Před výjezdem na veřejné komunikace dopravní prostředky, techniku i znečištěné silnice čistit.

D.IV.4 *Opatření k vlivům na fyzikální prostředí*

- Ø Během výstavby udržovat strojový park v řádném technickém stavu za účelem minimalizace hlučnosti, která by se mohla negativně projevit v zastavěném obytném území.
- Ø V maximální míře budou využity stavební mechanizmy se sníženou hlučností (např. odhlučňené kompresory).
- Ø Obsluhu zdrojů hluku a vibrací vybavit adekvátními ochrannými pomůckami.
- Ø Dokonalou organizací práce vyloučit zbytečné průjezdy dopravních prostředků a stavebních strojů a běh jejich motorů naprázdno.
- Ø Ostatní sféry fyzikálního prostředí výstavbou ani provozem obnovené silnice dotčeny nebudou.

D.IV.5 *Opatření k ochraně vod*

- Ø Pro stavbu vypracovat plán havarijních opatření po případ úniku látek škodlivých vodám, se kterým budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci.
- Ø Všechny mechanizmy, které se budou podílet na výstavbě, musí být v dobrém technickém stavu. Nutno je pravidelně kontrolovat z hledisek možných úkapů ropných látek.
- Ø Na staveništi nebudou skladovány látky škodlivé vodám, včetně PHM a staveniště bude vybaveno nezbytným množstvím účinných sanačních prostředků (např. CHEZACARB, VAPEX, SYMPL, GREEN a j.).
- Ø Všechna technická a technologická zařízení, která budou obsahovat látky nebezpečné kvalitě vod, budou spolehlivě technicky zabezpečena proti únikům (např. těsnění, dostatečně velké vany) v případě havárie.
- Ø Opravy a údržbu stavebních strojů a dopravních prostředků provádět na zvláštní, k tomu určené a upravené ploše.

- Ø V maximální možné míře používat při výstavbě ekologické pohonné hmoty a mazadla.
- Ø Celá délka nové silnice musí být vybavena soustavou sloužící k bezpečnému **odvádění povrchových vod** – a to nejen z hledisek odvodnění, ale i bezpečného odtoku vod znečištěných provozem předmětné komunikace.
- Ø Důsledně respektovat vyhlášku MLVH ČSR č. 6/1977 Sb., o ochraně jakosti povrchových i podzemních vod.

D.IV.6 *Opatření k ochraně půdy*

- Ø V souladu se zákonnou povinností v úsecích trasy, kde je přítomna vrchní vrstva kulturních humózních zemin (ornice), zajistit její selektivní skrývku. Takto zachráněné úrodné substráty v maximální míře využít v rámci vlastní stavby k ohumusování příslušných částí tělesa komunikace, resp. blízkého okolí.
- Ø Svažité místa co nejrychleji zatravnit a eliminovat tak urychlenou vodní erozi.
- Ø Případnou kontaminaci půd ropnými látkami, jako důsledku havárie, je třeba řešit odtěžením znečištěných zemin a jejich řádnou dekontaminací.
- Ø Na staveništi budou umístěny sběrné nádoby (kontejnery) pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů, a to dle způsobu dalšího nakládání s nimi (pro recyklovatelné odpady, pro spalování, pro ukládání N-odpadů a pod.).
- Ø Odpady vzniklé v souvislostech s předmětnou stavbou budou řádně zneškodňovány akreditovanou firmou, což zhotovitel smluvně zajistí.

D.IV.7 *Opatření k vlivům na horninové prostředí a přírodní zdroje*

- Ø Vlivy předmětné stavby na horninové prostředí budou nevýznamné, neboť jsou zde nevýrazné morfologické poměry, což umožní minimalizaci výkopů a násypů.

- Ø Jediným využitelným přírodním zdrojem je v daném území ložisko hnědého uhlí, jehož částečné, dosud nevytěžené zásoby, jsou v hlubinně exploatovaném úseku. Těžba v tomto území již nepřipadá v úvahu, a proto není v tomto směru zapotřebí žádných opatření

D.IV.8 *Opatření k ochraně flóry, fauny a ekosystémů*

- Ø Pro ochranu flóry není zapotřebí přijímat žádná opatření.
- Ø Z důvodů většího počtu hnízdících ptáků v SV části trasy je nutno v tomto úseku stavební práce provádět mimo období hnízdění (březen až červen).
- Ø Vlastní komunikaci účelně vybavit dle situace erozně ochrannou a doprovodnou zelení.
- Ø K ochraně ekosystémů není nutné specifikovat zvláštní opatření. Prevence škod na ekosystémech v okolí stavby by měla spočívat v maximálním šetření zeleně.
- Ø Vzhledem k výskytu **ještěrky obecné** *Lacerta agilis* a pravděpodobnému zásahu do biotopu a populace tohoto druhu, který je uveden ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. mezi silně ohroženými a proto zvláště chráněnými druhy, nutno požádat u územně příslušného orgánu ochran přírody (což je pro tento případ SCHKO - Správa chráněné krajinné oblasti Labské pískovce, pracoviště Klášterec nad Ohří) o výjimku ze zákona č. 114/1992 Sb. a sejmutí ochrany tohoto živočišného druhu, v souvislosti s výstavbou obnovené silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice.

D.IV.9 *Opatření ve vztahu k archeologickým památkám*

Práce provádět tak, aby nedošlo ke zničení archeologických artefaktů. V předstihu proto zajistit akreditovaným archeologickým pracovištěm, které sídlí v Mostě, příslušný záchranný průzkum silniční trasy v místech, která vedou hlubinnou těžbou narušeným územím.

D.V **Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

Ve spojitosti s použitím metod prognózování a výchozích předpokladů, bylo při zpracování tohoto oznámení vycházeno

- Ø ze standardních *analogií*, z porovnání se způsoby řešení obdobných staveb dopravní infrastruktury v souvislostech s hodnocením jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví;
- Ø z *extrapolací* v případech průmětů různých situací či veličin do dlouhodobé perspektivy.
- Ø Jednotlivé vlivy na složky životního prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v příslušných právních předpisech a technických normách pro ochranu složek životního prostředí.
- Ø Komplexní charakteristika vlivů je chápána celostním způsobem, přičemž je využíváno metody *vážené integrace* taxativně stanovených veličin, resp. *intersubjektivní metody* v případech, kdy se jedná o subjektivně hodnotící faktory (např. vliv na krajinný ráz).
- Ø Výchozími předpoklady při hodnocení vlivů je zejména respektování právních předpisů environmentální oblasti a souvisících oborů.
- Ø Pro tuto akci měl zpracovatel obsáhlý okruh **podkladů**, které jsou exaktním východiskem pro věcné hodnocení vlivů posuzovaného záměru na složky i celek životního prostředí
- Ø Při zpracování tohoto oznámení byly určité neurčitosti a neúplné znalosti týkající se předpokladů trvalé stability či nestability území, kterým vede trasa obnovené silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice po poddolovaném území. Tato kauza bude vyžadovat v rámci zpracování následných stupňů dokumentace podrobnějšího objasnění s cílem dosažení maximálně možné **precizace prognózy možných deformací horninového prostředí**.

- Ø Obdobná neurčitost v souvislostech s posuzovanou stavbou zůstává v případě objektivizace prognózy dalšího **sedání povrchu** v důsledku konsolidace té části vnitřní výsypky lomu Ležáky – Most, po které je vedena trasa silnice – včetně jejích objektů. I tuto neurčitost nutno řešit upřesněním znalostí **inženýrsko-geologických poměrů v trase komunikace a hlavně v místě založení mostu** přes kolejiště ČD, rychlodráhy a řeku Bílinu, který bude situován částečně na hutněném výsypkovém tělesu (cca 25 let po nasypání), a částečně na nehutněném tělesu běžně sypané zakladačové výsypky (cca 13 – 18 let po nasypání).
- Ø Mostní konstrukce musí být zvolena tak, aby bezpečně zvládla vlivy projevů očekávaného prostorově nerovnoměrného a časově nepravidelného sedání v nehutněné části výsypkového tělesa. V těchto souvislostech se pilotová koncepce jeví jako nejvíce bezpečná.

E POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je předkládán jako **jednovariantní**.

Předkládanou variantu však lze považovat za variantu **výslednou**.

Předkládaná varianta je výsledkem několikaletých prací, orientovaných na výstavbu a koncepční precizaci předmětné silniční stavby, která je vedena netradičním a nestandardním územím výsypek a poddolovaných pozemků.

Dlouhodobě se upřesňující koncepce směrového, výškového i konstrukčního řešení této stavby, (která má 14 stavebních objektů), má řadu **územně technických souvislostí** (orientovaných na úpravu okolí Děkanského kostela v Mostě, na komunikační napojení Hornického muzea z Mostu, na program výroby bioetanolu v průmyslové zóně PONS, na územní koncepci veřejně přístupného městského parku a arboreta na vnitřní výsypce lomu Most) a je proto logické, že byla dlouho upřesňována až do této finální, jednovariantní podoby.

Původně bylo vycházeno z dílčí varianty, kdy mostní objekt navazuje komunikací v 9 m vysokém násypu nad stávajícím terénem dosud nezkonsolidované výsypky. Tato alternativa byla opuštěna z důvodu **stabilitních rizik**, takže se přešlo k variantě se 169,6 m dlouhou mostní konstrukcí, stabilněji jištěnou pilotáží (jako estakáda na vrtných pilotách).

Koncepčnímu vývoji podléhalo i směrové vedení silnice III/2565 v SZ části. Zde měla procházet blíže k okraji lomu Most. Sanačními pracemi, zajišťujícími stabilitu tohoto území, zde došlo ke změnám reliéfu, které by vyžadovalo technicky náročné a neúnosně nákladné řešení obnovované silnice. Trasa byla proto posunuta přes zalesněnou výsypku Mistr Jan Hus. Po nesouhlasu majitele bylo upuštěno i od této změny a výsledkem je návrhová varianta, jejíž realizace nevyžaduje dílčí odlesnění zalesněné výsypky.

Proto je posuzovaný záměr zpracován a posuzován jako jednovariantní.

F DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Posuzovaná novostavba obnovované silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice je k realizaci navrhována proto, aby zajišťovala účelné propojení uvedených sídel a zajišťovala dopravní obslužnost nejen po obvodě revitalizovaného území bývalého povrchového dolu Ležáky – Most, ale i severního sousedství, rovněž dříve devastovaného těžbou několika hlubinných dolů, kde je lokalizována nová průmyslová zóna PONS.

Realizací této komunikace bude uskutečněn důležitý krok k finalizaci sanace, rekultivace a revitalizace rozsáhlého území, v němž cca 200 let působila řada hlubinných a povrchových dolů v prostoru zlikvidované části Mostu a širokého okolí.

Výstavba této silnice je směrově vedena po výsypkách a poddolovaném území. Z hledisek vlivů na přírodní složky krajiny se jeví jako nekonfliktní, z hledisek vlivů na obyvatelstvo je velmi žádoucí – a to v revitalizačních i sociálně ekonomických souvislostech.

Určitá rizika vyplývají z faktu, že bude vystavěna v dosud nestabilním území. V těchto souvislostech se jeví jako technicky nejnáročnější úsek navazující na přemostění silnice I/13 u stanice SHELL v Mostě, které bude pokračovat přes kolejiště ČD a řeku Bílinu směrem do dosud neúplně stabilizovaných výsypek lomu Most. Řešeno to bude dlouhou estakádou na vrtných pilotách, neboť toto řešení se jeví jako nejméně rizikové.

Vlastní komunikace bude realizována v kategorii S 7,5/60 a bude doplněna oboustrannou 3 m širokou cyklostezkou – což odpovídá předpokládanému účelu i intenzitě provozu.

Realizace tohoto záměru se jeví

- Ø z hledisek vlivů na přírodní složky krajiny jako **únosná**,
- Ø z hledisek vlivů na veřejné zdraví jako **bezproblémová**,
- Ø z hledisek sociálně ekonomických vlivů jako **potřebná a prospěšná**

- Ø a z hledisek nutnosti po 200 let trvající těžební exploataci předmětného prostoru provést komplexní revitalizaci centrální části Mostecka jako velmi potřebná a **společensky efektivní**.

F.I **Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení**

Pro zpracování tohoto oznámení byly použity následující podklady :

- Ø platný Územní plán města Mostu - mapový podklad
- Ø Dokumentace pro územní řízení „**Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice**“, zpracovaná Báňskými projekty Teplice, 2006
- Ø Mapy z webové stránky CENIA, české informační agentury životního prostředí
- Ø Báňský posudek - Obnovení silnice III/2565, vypracovaný Ing. Kalátem, 1/2006
- Ø Odborný znalecký posudek „Základní inventarizační průzkum“ pro stavbu silnice Most – Mariánské Radčice, vypracovaný znalcem Mgr. L. Motlem (+ Ing. Ondráček, Tejrovský), 10/2007
- Ø Hluková studie „Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“, vypracovaný znalcem Ing. E. Stöhrem, 10/2007
- Ø Rozptylová studie „Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“, vypracovaná Ing. J. Talavaškem, 10/2007

Ke zpracování tohoto oznámení zpracovatel dále použil:

- Ø Studie a projekty s tematikou sanace, rekultivace a revitalizace území po těžbě lomu Ležáky – Most
- Ø příslušnou odbornou literaturu
- Ø a platnou legislativu ČR

F.II **Další podstatné informace oznamovatele**

Tato silniční stavba byla zařazena do Územního plánu statutárního města Mostu.

Jako společensky významný záměr sloužící nejen k obnově spojení města Most a obce Mariánské Radčice, ale i ke komplexnímu zpřístupnění revitalizovaného

prostoru bývalého lomu Most - Ležáky byla tato akce zařazena do vládní iniciativy, v rámci které jsou urychleně revitalizována území postížená těžbou hnědouhelných společností v předprivatizačním období v Ústeckém a Karlovarském kraji, a to jako odstraňování starých ekologických škod. Tyto akce jsou financovány v plném rozsahu ze státních prostředků.

G VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Smyslem této studie je vytvořit předpoklady k výstavbě nové silnice III/2565, která by navázala v mosteckém prostoru oblastního muzea a čerpací stanice SHELL na dosavadní přemostění silnice Bílina – Most – Chomutov vybudováním dalšího mostu přes kolejiště a řeku Bílinu do prostoru výsypek bývalého lomu Most – a dále pak podél řeky Bíliny a po okraji rekultivovaného lomu Most až po napojení na silnici Braňany – Mariánské Radčice.

Tato nová silnice bude moderní i tím, že po jejím okraji povede oboustranná 3 m široká cyklostezka.

Nová silnice povede územím, kam dosud mnoho lidí nechodí, kde byla šachta a kde v současné době probíhají rozsáhlé rekultivační práce, které mají za úkol celý tento prostor opět zkulturnit výstavbou **jezera** (většího než Máchovo jezero), výsadbou nových **lesů** a úpravou části výsypek pro založení nového městského **parku**, atraktivního **arboreta** a mnoho dalších staveb a zařízení. Úkolem tohoto oznámení je ověřit, zda nebude výstavbou této nové silnice nepříznivě ovlivněno naše zdraví a životní prostředí. V tomto směru se tato stavba jeví jako nekonfliktní.

Zabírané pozemky, po kterých je silnice vedena, mají vesměs dosud nekvalitní půdy. Kvalitu vzduchu stavba prakticky neohrozí, a protože je dosti daleko od obydlí, tak nebude znepríjemňovat ani nadměrným hlukem. Přijatelný bude i její dopad na rostliny a zvířata. A výhoda je i v tom, že po celé její délce není žádný objekt, který by musel být zlikvidován.

Tato studie navrhuje přesto řadu opatření, která budou muset být respektována, a to hlavně během výstavby této silnice.

Tato studie hodnotí novou silnici Most – Mariánské Radčice jako potřebnou ze společenských hledisek a jako únosnou z hledisek vztahů k našemu zdraví a životnímu prostředí. Její významnou předností je i to, že dopomůže oživit území, které bylo dvě století věnováno hlavně těžbě a nyní se opět vrací lidem.

H. PŘÍLOHY

H.1 Vyjádření příslušného úřadu

- H.1.1 Stanovisko MŽP ČR jako ústředního správního úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve věci „**Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice**“

H.1.2 Vyjádření příslušných stavebních úřadů ve věci „**Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice**“ z hlediska územně plánovací dokumentace

H.2 Ostatní přílohy

H.2.1 Hluková studie

„Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“

Ing. Eduard Stöhr, ECOMOST, s.r.o.

H.2.2 Rozptylová studie

„Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“

Ing. Josef Talavašek

H.2.3 **Základní inventarizační přírodovědný průzkum**

území pro stavbu silnice Most – Mariánské Radčice

Mgr. Luboš Motl, Ing. Čestmír Ondráček, Vít Tejrovský

POUŽITÉ PODKLADY

1. Dokumentace pro územní řízení
„Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“
Zpracováno : Báňskými projekty Teplice, 2006
2. Báňský posudek - obnovení silnice III/2565
Zpracoval : Ing. Kalát, technická pomoc, Báňské projekty Teplice,a.s., leden 2006
3. Oznámení záměru **„Centrum Nový Most“**
Zpracováno : ECOCONSULT PONS, spol. s.r.o., 2005
4. Dokumentace vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví
k návrhu konceptu **„3. změny územního plánu statutárního města Most“**
Zpracováno : Ing. Stanislav Štýs, DrSc., 2005
5. Dokumentace vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví
k návrhu konceptu **„4. změny územního plánu statutárního města Most“**
Zpracováno : Ing. Stanislav Štýs, DrSc., 2006
6. Bárta, Brus, Hurník, Toběrná, Tyrner
Příroda Mostecka
Severočeské nakladatelství, 1973
7. Malkovský ET AL.
Geologie severočeské hnědohelné pánve a jejího okolí
Vydal : Ústřední ústav geologický v ACADEMII Praha, 1985
8. Hurník S. :
Zavátá minulost Mostecka (Geologie)
Sborník Okresního muzea v Mostě, 2001
9. Culek M. a kol.
Biografické členění České republiky
ENIGMA Praha, 1996
10. **Atlas Československé socialistické republiky**
Ústřední správa Geodézie a kartografie, Praha 1966

11. Různé **dokumenty** týkající se rekultivační obnovy mostecké části SHP a především prostoru bývalých lomů Ležáky – Most
12. **Lexikon práva životního prostředí**
EUROLEX – Bohemian, Praha 2005
13. Oficiální webové stránky **CENIA**, české informační agentury životního prostředí

Datum zpracování oznámení : 30. září 2007

Zpracovatel oznámení :

Ing. Stanislav Štýs Ant. Dvořáka 2190
434 01 Most
tel.: + 420 602 721 058

Na zpracování oznámení se podíleli :

Mgr. Stanislav Štýs Seifertova 2168
434 01 Most
tel.: + 420 777 779 000

Ing. Anna Beránková Josefa Skupy 2352
434 01 Most
tel.: + 420 606 261 321

Mgr. Luboš Motl Okružní 314
435 13 Meziboří u Litvínova
tel.: + 420 602 643 822

Ing. Čestmír Ondráček Škroupova 1311/38
430 01 Chomutov
tel.: + 420 731 411 700

Vít Tejrovský Příčná 561
431 51 Klášterec nad Ohří
tel.: + 420 724 188 098

Ing. Josef Talavašek Jungmannova 766/2
415 01 Teplice
tel.: + 420 777 321 317

Ing. Eduard Stöhr Budovatelů 2957
434 01 Most
tel.: + 420 602 417 067

Podpis zpracovatele oznámení :