

Krajský úřad Ústeckého kraje

Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor životního prostředí a zemědělství

Datum: 13. 11. 2017
JID: 171092/2017/KUUK
Číslo jednací: 3187/ZPZ/2007
Vyřizuje/linka: Ing. Jan Koutecký / 970
E-mail: koutecky.j@kr-ustecky.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále jen "závazné stanovisko")

podle § 9a odst. 1 až 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a v souladu s čl. II odst. 1 přechodných ustanovení zákona č. 326/2017 Sb.

Výroková část

Povinné údaje

Název záměru: Obchvat silnice I/13 Klášterec nad Ohří

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je výstavba obchvatu na silnici I/13 v Klášterci nad Ohří. Řešení záměru je předkládáno ve čtyřech návrhových variantách: **varianta 1** (varianta nejbližší středu města), **varianta 2**, **varianta 2a** (prostřední trasy v souladu s nově projednávaným územním plánem města, s minimálními rozdíly) a **varianta 3** (severní trasa nejdále od města, jejíž součástí je tunel).

	Varianta			
	1	2	2A	3
délka řešeného úseku komunikace	4 334 m	4 902 m	4 902 m	5 399 m
kategorie komunikace	S 11,5/80	S 11,5/80	S 11,5/80	S 11,5/80
stavební řešení	směrově nedělená dvoupruhová			
šířka komunikace	šířka zpevněné části koruny je 11,5 m			

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:

Záměr je ve smyslu přílohy č. 1 zákona zařazen do kategorie II., bod 9.1 „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).“

Tel.: +420 475 657 111
Fax: +420 475 200 245

Url: www.kr-ustecky.cz
E-mail: urad@kr-ustecky.cz

IČ: 70892156
DIČ: CZ70892156

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.
č. ú. 882733379/0800

Umístění záměru: kraj: Ústecký
obec: Klášterec nad Ohří
k. ú.: Klášterec nad Ohří (665622), Miřetice u Klášterce nad Ohří (665657), Verněřov (780227), Mikulovice u Verněřova (694355).

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR.

IČ oznamovatele: 659 933 90

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Krajský úřad Ústeckého kraje jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) zákona na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Obchvat silnice I/13 Klášterec nad Ohří“

v provedení záměru ve variantách označených 2 a 2A.

Krajský úřad Ústeckého kraje na základě § 9a odst. 1 zákona stanoví následující závazné podmínky pro navazující řízení, jejichž předmětem bude umístění nebo provedení záměru „Obchvat silnice I/13 Klášterec nad Ohří“.

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- 1) Před vydáním územního rozhodnutí bude pravomocně projednáno udělení výjimek ze zákazů pro zvláště chráněné druhy podle ustanovení § 56 zákona č. 114/1992 Sb.
- 2) Šířka volného prostoru umožňujícího prostup pro biotu u mostních objektů přes vodní toky musí zajistit migrační funkci mokřadního biokoridoru tj. minimálně 20 m. Prostor pod těmito mosty bude obsahovat i možnost suché cesty mimo vodní hladinu. Jedná se o:
 - Most přes lokální biokoridor v nivě bezejmenné vodoteče v km 0,3 (SO 201)
 - Most přes nivu Širokého potoka v km 0,585 (SO 202)
 - Most přes nivu Kláštereckého potoka v km 1,890 (SO 203)
 - Most přes nivu Podmileského potoka v km 3,390 (SO 204)
- 3) Návrhy mostních objektů přes lokální biokoridory vázané na bezejmennou vodoteč, Široký potok, Klášterecký potok a Podmileský potok, budou provedeny ve spolupráci s osobou odborně způsobilou k projektování ÚSES.
- 4) V rámci dokumentace pro územní řízení bude zpracován projekt vegetačních úprav a projekt rekultivace ploch dočasného záboru. Koncepce výsadby zeleně bude založena na aktualizaci dendrologického průzkumu. Návrh bude obsahovat výsadby dřevin stromového i keřového patra o druhovém složení v souladu s místně příslušnou potenciální přirozenou vegetací. Dílčím cílem vegetačních úprav bude začlenění tělesa obchvatu do struktury zeleně okolní krajiny a omezení jeho vizuální expozice.
- 5) Výsadby zeleně v záplavových územích a jejich aktivních zónách Podmileského, Kláštereckého a Širokého potoka, budou navrženy tak, aby vegetace nečinila překážku proudění vody a nedocházelo k ovlivnění povodňových průtoků.

- 6) Výběr ploch pro dočasné zábory (zařízení stavenišť, deponie výkopků zemin a skládky surovin) bude proveden s ohledem na zachování stávající vzrostlé zeleně a nebude zasahovat do prvků ÚSES, do významných krajinných prvků a přírodních biotopů.
- 7) V dokumentaci pro územní řízení budou upřesněny trvalé zábory PUPFL. Dočasné zábory PUPFL zřizovány nebudou.
- 8) V dokumentaci pro územní řízení bude upřesněna bilance zemních prací a způsoby nakládání s přebytkem materiálu z výkopu. Materiál z výkopů bude využit v maximální míře pro budování násypů v rámci této stavby a v rámci hrubých terénních úprav. Nevyužitelný přebytek bude předán oprávněné osobě k jinému využití.
- 9) V dokumentaci k územnímu řízení bude proveden inženýrsko-geologický průzkum. Cílem prací bude zajištění optimálního způsobu provedení stavby s ohledem na zajištění svahové stability.
- 10) Dešťové vody budou přednostně zasakovány, pokud pro zasakování nebudou vhodné vlastnosti horninového prostředí, dispoziční podmínky v území, budou vody odváděny do povrchových vod prostřednictvím retence s řízeným odtokem. Možnosti zasakování dešťových vod budou prověřeny hydrogeologickým průzkumem v dokumentaci k územnímu řízení.
- 11) Dimenzování retencí bude upřesněno a doloženo hydrotechnickým výpočtem k aktuální bilanci odvodňovaných ploch, v každém navazujícím stupni přípravy. Bude provedeno tak, aby odváděné dešťové vody nenavýšovaly povodňové průtoky a nepůsobily navýšení rozlivu povodní na vodních tocích dotčených odváděním dešťových vod (bezejmenná vodoteč, Široký, Klášterecký a Podmileský potok). To je nutné doložit odborným hydrologickým posouzením. Opatření proti rozlivu může být zajištěno také úpravou dimenzí zpevněných koryt. Návrh opatření bude proveden na základě posouzení ovlivnění pro povodně v rozsahu dob opakování 5 až 100 let (podle požadavku Povodí Ohře s.p.).
- 12) V dokumentaci pro územní řízení bude navržen způsob zasakování, který bude proveden tak, aby nedošlo k ovlivnění kvality individuálních vodních zdrojů.
- 13) V dokumentaci pro územní řízení bude doložen návrh opatření pro systém odvádění dešťových vod umožňující zachycení havarijního úniku látek škodlivých vodám před vyústěním do recipientu.
- 14) Těleso obchvatu a mostní konstrukce musí být upraveny tak, aby nedošlo k ovlivnění povodňových průtoků na žádném z dotčených vodních toků a nedošlo ke změnám v rozsahu záplavových území (Široký, Klášterecký a Podmileský potok). Křížení vodotečí bude navrženo přemostěním bez směrových a výškových úprav a přeložek vodních toků.
- 15) Pro období výstavby a stavební činnosti v jednotlivých etapách bude zpracovaný Povodňový plán. Povodňový plán bude předložen k dokumentaci pro stavební řízení.
- 16) Ve stupni projektové přípravy pro územní řízení budou stanoveny plochy zařízení stavenišť včetně ploch pro mezideponie zemin a surovin s ohledem na nutnost ochrany zdraví lidí před hlukem a znečištěním ovzduší, v dostatečné vzdálenosti od domů určených k bydlení.
- 17) Ve stupni projektové přípravy pro stavební řízení bude zpracován projekt organizace výstavby, který upraví organizaci stavebních činností uvnitř staveniště, staveništní dopravu, souběh a dobu působení akustických zdrojů, definuje trasy stavební dopravy a definuje optimální protihluková opatření tak, aby byly dodrženy hlukové limity (aktuálně ve smyslu NV č. 272/2011 Sb.) vůči nejbližším hlukově chráněným objektům, potenciálně nejvíce exponovaným hluku ze staveniště a podle potřeby také

hluku ze stavební dopravy podél konkrétní trasy. Účinnost opatření bude prokázána hlukovou studií.

- 18) Projekt organizace výstavby upraví organizaci a způsob provádění stavebních činností za účelem omezení prašnosti a ostatních emisí znečišťujících látek do ovzduší.
- 19) Ve stupních projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení bude podle aktuálních předpokladů dopravního zatížení, upřesnění stavebního řešení, umístění záměru a podmínek v území znovu prověřeno hlukové zatížení z provozu obchvatu vůči hlukově chráněným objektům a chráněnému území formou hlukové studie, a v případě nutnosti bude aktualizován návrh protihlukových opatření tak, aby předpokládané zatížení nepřekračovalo limity hluku stanovené na ochranu zdraví lidí.

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- 20) Staveniště bude zajištěno tak, aby během intenzivních dešťů nedocházelo ke splachování nečistot do systému odvodnění a do vodních toků. Nesmí rovněž docházet ke znečišťování navazujících komunikací.
- 21) Stavba bude provedena v souladu s plánem havarijních opatření pro případ úniku látek škodlivých vodám takovým způsobem, aby nedošlo ke kontaminaci půdy, povrchových a podzemních vod cizorodými látkami.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

- 22) Po uvedení obchvatu do provozu je nutné autorizovaným měřením vyhodnotit skutečné hlukové zatížení z dopravy u potenciálně nejvíce zatížených hlukově chráněných objektů a území a v případě překračování hlukových limitů uplatnit dodatečná protihluková opatření k zajištění jejich plnění.
- 23) Před uvedením obchvatu do plného provozu bude pro systém odvodnění dešťových vod zpracovaný provozní řád a havarijní plán pro případ úniku látek škodlivých vodám. Dokumenty budou obsahovat předpis evidence, kontrol, čištění a jiné údržby, a zajistí postup činností zamezujících rizikům v případě nestandardních provozních stavů a havárií.

ODŮVODNĚNÍ

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Posuzovaným záměrem je stavba obchvatu města Klášterec nad Ohří na silnici I/13. Cílem je eliminace tranzitní dopravy ze zastavěného středu města do nezastavěného území při jeho okraji. Stávající trasa prochází podélnou osou osídlení v těsném kontaktu s obytnými domy, vykazuje již v současnosti vysoké dopravní zatížení a související vlivy hluku a znečištění ovzduší.

Záměr byl podroben zjišťovacímu řízení v roce 2008. V závěru zjišťovacího řízení bylo určeno, že záměr bude posuzován podle zákona. V dokumentaci bylo požadováno řešit zejména variantu navrženou zastupitelstvem města Klášterec nad Ohří, vliv jednotlivých navržených variant na zdraví obyvatel a přírodovědný průzkum zaměřený na chráněné druhy. V dokumentaci bylo také požadováno zohlednit a vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí byla v březnu 2017 předložena příslušnému úřadu dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zpracovaná v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace“). Dokumentace akceptovala požadavky závěru zjišťovacího řízení včetně vypořádání vyjádření došlých k oznámení záměru. Záměr je v dokumentaci posuzován ve čtyřech aktivních variantách, včetně varianty požadované zastupitelstvem města a v jedné nulové variantě představující zachování stávajícího stavu. Posouzení vlivů

je provedeno ve všech návrhových variantách ve vztahu k variantě nulové, podle odborných studií.

V rámci dokumentace bylo dále provedeno vyhodnocení všech složek životního prostředí v dotčeném území a jeho okolí, které vycházelo z aktuálních a spolehlivých zdrojů a místních šetření, při kterých byly získány základní informace o posuzované lokalitě, které byly využity při hodnocení současného stavu únosnosti posuzované lokality v kapitole C dokumentace a současně pro aktualizaci a zpracování vstupů studií, které měly za cíl vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na okolní životní prostředí a veřejné zdraví.

Vlivy na kvalitu ovzduší byly vyhodnoceny autorizovanou rozptylovou studií vytvořenou společností ATEM - Ateliérem ekologických modelů, s.r.o., v listopadu 2016. Z výstupů studie je patrné, že vybudování obchvatu přinese snížení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby města Klášterec nad Ohří podél trasy stávající silnice I/13. Naproti tomu dojde k nárůstu koncentrací znečišťujících látek podél trasy obchvatu. Tento nárůst se však projeví převážně mimo obytnou zástavbu, s výjimkou severovýchodního okraje místní části Ciboušov a Miřetice u Klášterce nad Ohří. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik není překročen imisní limit v důsledku realizace záměru. Z pohledu hodnocených variant jsou rozdíly mezi jednotlivými variantami velmi málo významné. Hledisko kvality ovzduší proto není pro volbu konečné varianty rozhodující.

Vlivy hluku včetně návrhu a prověření opatření byly posouzeny podle výsledků akustické studie zpracované společností ATEM - Ateliérem ekologických modelů, s.r.o., v listopadu 2016. Studie byla zpracovaná na základě modelu HLUK+. Z výstupů akustické studie vyplývá, že po realizaci navrhovaného obchvatu dojde k výraznému poklesu akustické zátěže v území podél stávající trasy silnice I/13 a současně bude hygienický limit ve všech řešených variantách u chráněné zástavby splněn. Pro zajištění hygienického limitu byly ve studii navrženy protihlukové stěny, jejich výčet u jednotlivých variant uvádí tabulka č. 15 akustické studie (str. 26). Návrh je brán jako koncepční, který se bude v navazující přípravě upřesňovat podle vývoje podmínek v území a technického řešení komunikace. Podkladem pro obě studie byly dopravní podklady poskytnuté ŘSD.

Možnosti ovlivnění zdraví obyvatelstva hlukem a imisemi z dopravy po veřejných komunikacích byly posouzeny na základě autorizovaného Hodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracovaného MUDr. Bohumilem Havlem v listopadu 2016. Z výsledků hodnocení vyplývá, že z hlediska dlouhodobé hlukové zátěže je stávající průtah silnice I/13 Kláštercem nad Ohří pro obyvatele přilehlé obytné zástavby zdrojem významného zdravotního rizika a realizace obchvatu tento stav významně zlepší. Vypočtené navýšení hluku z dopravy u dotčené okrajové zástavby města pod úrovní hlukových limitů nedosahuje zdravotně významné úrovně a bude spíše záležitostí zhoršení akustického komfortu prostředí. Pro menší část exponovaných obyvatel přesto může vést k obtěžování a rušení spánku. Podle kvantitativního odhadu tohoto účinku u jednotlivých tras obchvatu vychází relativně nejpriznivěji varianta 3, následovaná variantami 2 a 2A, nejméně příznivá je varianta 1. Rozdíly jednotlivých variant obchvatu z hlediska ovlivnění kvality ovzduší u obytné zástavby Klášterce nad Ohří jsou natolik malé, že z hlediska ukazatelů zdravotního rizika znečištění ovzduší je nelze kvantitativně postihnout a jsou prakticky zanedbatelné.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy jsou hodnoceny RNDr. Oldřichem Buškem v autorizovaném biologickém hodnocení z listopadu 2016 ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., založeném na archivních rešerších a nově provedeném průzkumu. Součástí hodnocení je i dendrologický průzkum. Z hodnocení vyplývá, že v území navržených tras byly zjištěny jen běžné, ekologicky nepříliš vyhraněné druhy cévnatých rostlin. Jediným zvláště chráněným druhem zde je koniklec luční (*Pulsatilla pratensis*), vyskytující se ve dvou fragmentech přirozené vegetace teplomilných trávníků v trase varianty 1. Na lokalitě byly zjištěny hlavně běžné druhy bezobratlých otevřených i lesních stanovišť střední Evropy. Zvláště chráněné druhy bezobratlých zjištěné v lokalitě jsou svým výskytem vázány na plošně rozsáhlé, hlavně nelesní biotopy, jsou poměrně početné a jejich populace budou proto ovlivněny jen velmi lokálně. Perspektiva další existence těchto druhů v území realizací

záměru nebude ohrožena. V lokalitě byl zjištěn poměrně velký soubor zvláště chráněných druhů, především ornitofauny. Realizace obchvatu se dotkne přímo hlavně druhů hnízdících v porostech mezofilních křovin, eventuálně v trvalých travních porostech (křepelka polní) či v údolních luzích (žluva hajní, slavík obecný). Lokální populace žádného z bezprostředně dotčených druhů nebude ale realizací stavby ohrožena na svém bytí. Zjištěné druhy se vyskytují (roztroušeně, často i početně) i na dalších místech v širším okolí záměru. Z hlediska zájmů ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů se jako nejméně konfliktní jeví varianta 3, varianta 1 je z tohoto ohledu nejméně vhodná.

Vlivy na krajinný ráz byly hodnoceny Ing. Michalem Kovářem, Ph.D., samostatnou studií z listopadu 2016 vypracovanou ve vztahu k ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., jímž je definovaná ochrana krajinného rázu. V celkovém porovnání negativního vlivu variantních tras vychází nejvýrazněji negativní vliv u varianty 1, vedené v trase nejbližší k zastavěnému území Klášterce nad Ohří. Vliv variant 2 a 2A je vyhodnocen přibližně srovnatelně. Nejmenší negativní vliv vychází u varianty 3. To je dáno především tím, že přes 1000 m trasy (20 % její celkové délky) je vedeno tunelem, kde je její vliv na krajinu nulový. Současně se tato varianta v poloze krajinného rázu označeného ve studii PKR – 2 projevuje nejvýrazněji negativně. V dané poloze krajinného rázu má také nejdelší úsek z hodnocených variant. Vliv varianty 3 v poloze krajinného rázu označené jako PKR – 5 je pak druhý nejvýrazněji negativní.

Z výsledků posouzení vyplývá, že všechny aktivní varianty jsou řešitelné v míře únosného zatížení za předpokladu uplatnění odpovídajících zmírňujících opatření. Jako nejvhodnější byla vyhodnocena trasa ve variantách 2 a 2A. Varianty 2 a 2A představují totožnou trasu pouze s minimálními nevýznamnými rozdíly. Trasy ve variantách 1 a 3 jsou označeny jako nevhodné. Varianta 1 z hlediska nejvyšší míry ovlivnění mezi aktivními variantami a z hlediska zásahu do hmotného majetku, varianta 3 z hlediska ovlivnění hmotného majetku a horninového prostředí. Varianta 0 je nedoporučená, protože představuje nejvyšší zatížení životního prostředí a zachování negativní dopravní situace průjezdu tranzitní dopravy napříč městem a oddělovací historické jádro od novějších obytných čtvrtí. Představuje ovlivnění hlukové situace ve výhledu intenzit roku 2040 nad míru únosného zatížení v intervalu nejistoty použité metody. V kritických místech může docházet k překračování limitů pro hluk z dopravy po veřejných komunikacích i se zohledněním korekcí pro starou zátěž. Rovněž výhled do roku 2040 může vykazovat velkou míru nejistoty v intenzitách dopravních zátěží.

K dokumentaci bylo doručeno celkem 6 vyjádření a k posudku 5 vyjádření (všechna od dotčených správních úřadů a dotčených úřadů samosprávních celků). Veškeré relevantní požadavky vyplývající z došlých vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, popřípadě jsou zapracovány do tohoto závazného stanoviska. Vzhledem k tomu, že příslušný úřad neobdržel žádné odůvodněné nesouhlasné vyjádření k dokumentaci, veřejné projednání podle § 17 zákona se v souladu s § 9 odst. 9 zákona nekonalo.

Zpracovatel posudku konstatuje, že z hlediska předepsaného obsahu je dokumentace úplná a dostačující k procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí a ztotožňuje se se závěry dokumentace, s ohledem na významnost a rozsah souvisejících vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Během procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebyly nalezeny důvody závažného negativního ovlivnění životního prostředí v důsledku realizace tohoto záměru v posuzovaném rozsahu doporučené varianty 2 resp. 2A za předpokladu dodržení všech navržených opatření. Zpracovatel posudku navrhuje vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 28 podmínkami.

Na základě výše uvedeného, výsledků autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace, závěrů hodnocení posudku a vyjádření k nim uplatněných, se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a došel k závěru, že proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek a u navržené aktivní varianty 2 resp. 2A nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy.

Z pohledu akceptovatelnosti dopadů varianty 2, resp. 2A na životní prostředí lze konstatovat, že v procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebyl zjištěn natolik významný faktor, který by byl důvodem k vydání nesouhlasného stanoviska. Předmětný záměr lze v podobě varianty 2 resp. 2A při respektování podmínek tohoto stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Podmínky v tomto stanovisku vzešly z průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Stanovené podmínky vychází z návrhu zpracovatele posudku a jsou z časového hlediska orientovány jak do období přípravy stavby, tak do období výstavby i vlastního provozu areálu. Podmínky z návrhu stanoviska zpracovatele posudku a připomínky a požadavky dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů obdržené v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které vyplývají ze zákonných požadavků, do podmínek závazného stanoviska zahrnuty nebyly, neboť povinnost splnit takovéto požadavky ukládají oznamovateli platné právní předpisy. Příslušný úřad dále redukoval některá duplicitní opatření, jejichž splnění je dostatečně zajištěno ostatními podmínkami a některé podmínky z návrhu stanoviska přesunul do příslušné fáze přípravy, realizace nebo provozu záměru.

Odůvodnění stanovených variant a podmínek:

Všechny aktivní varianty jsou řešitelné v míře únosného zatížení, ale varianty 1 a 3 jsou autorem dokumentace vyhodnoceny jako nevhodné. Varianta 1 z hlediska nejvyšší míry ovlivnění a zásahu do hmotného majetku, varianta 3 z hlediska horninového prostředí a ovlivnění hmotného majetku. Varianta 3 navíc zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje. Podle zpracovatele posudku jsou varianty 1 a 3 mimo předpokládanou koncepci rozvoje města ve smyslu připravovaného nového územního plánu, jehož příprava je v současnosti v závěrečné fázi. Zachování nulové varianty je nedoporučeno, protože představuje vysoké zatížení životního prostředí a zachování negativní dopravní situace průjezdu tranzitní dopravy napříč městem a oddělující historické jádro od novějších obytných čtvrtí, což bude mít ve výhledu roku 2040 následek v překračování limitů hluku z dopravy po veřejných komunikacích nad únosnou míru a tranzitní doprava bude mít významné negativní důsledky na zdraví dotčených obyvatel. Podmínky souhlasného stanoviska jsou tak stanoveny pro provedení záměru ve variantách označených 2 a 2A.

Podmínka č. 1 - je-li umístění stavby možné pouze na základě pravomocného rozhodnutí o umístění stavby, přičemž v tomto rozhodnutí se určí konkrétní stavební pozemky a podmínky pro umístění stavby, mj. i požadavky na ochranu životního prostředí, vyplývá z toho nutnost předchozího povolení výjimky podle § 56 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, má-li být stavba umístěna v místě s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Pokud by výjimka podle § 56 odst. 1 citovaného zákona nebyla povolena, nemohla by na daném území ani být umístěna stavba.

Podmínka č. 2 - podmínka je uložena z důvodu, že území není vázáno pouze na zachování dostatečné propustnosti mostů přes vodní toky, ale také musí zároveň plnit funkci lokálních biokoridorů ÚSES. Ty jsou v území vymezeny v nivách vodních toků ve veřejném zájmu ochrany přírody. Návrh záměru předložený k posouzení vlivů na životní prostředí do těchto biokoridorů zasahuje zpravidla částmi mostních konstrukcí.

Podmínka č. 3 - k projektování ÚSES se vztahuje autorizovaná profese „Projektant ÚSES“ udělovaná Českou komorou architektů. Vzhledem k tomu, že záměr zasahuje do lokálních biokoridorů ÚSES a má možnost ovlivnit jejich funkci, je zapotřebí, aby návrhy mostních objektů přes lokální biokoridory byly provedeny ve spolupráci a se souhlasem autorizovaného projektanta. Jeho cílem by mělo být zachování funkce biokoridorů s ohledem na požadované parametry, podmínky v území a funkční návaznost na sousední skladebné části.

Podmínka č. 4 - odstraněním vzrostlých a perspektivních dřevin vznikne určitá ekologická újma. Vzhledem k rozsahu liniové stavby a jejímu značnému zásahu do krajinné zeleně je nezbytné, aby následné kompenzační výsadby měly již ve fázi přípravy záměru jasnou

koncepti. To je třeba i z důvodů ochrany krajinného rázu, protože nové vegetační prvky by neměly vybočovat z kontextu stávající krajinné zeleně, měly by na ní navazovat a eliminovat negativní vizuální projev tělesa obchvatu. Míra zásahu do krajinného rázu vyplývá z posouzení vlivů záměru na krajinný ráz doloženého v příloze dokumentace.

Podmínka č. 5 - opatření je uloženo z důvodu, že výsadby zeleně nejsou v aktuálních projektových podkladech nijak definované. Je nutné, aby výsadby v kritických místech neovlivňovaly průchod povodní.

Podmínka č. 6 - opatření je uloženo jako prevence konfliktů se zájmy ochrany přírody při konkretizaci projektu v rámci navazujících řízení (postup výstavby, etapizace, upřesnění ploch dočasných záborů pro zařízení stavenišť, skladování surovin, výkopy zemin, ornice apod.). K reálnému výběru vhodných ploch může dojít teprve po výběru finální varianty trasy.

Podmínka č. 7 - v dotčeném území se nacházejí části přírody, zemědělské půdy a pozemky určené k plnění funkcí lesa chráněné ve veřejném zájmu. Je proto nezbytné, aby výběr ploch pro dočasná zařízení stavenišť a skládky materiálů směřoval mimo předmět této ochrany.

Podmínka č. 8 - upřesnění objemu skrývky a terénních úprav tvoří komplexní údaj nejen z hlediska ochrany ZPF, ale také z hlediska požadavků na organizaci staveniště, staveništní a stavební dopravy. Výstavbu a související dopravu je proto nutné optimalizovat také s ohledem na ochranu před hlukem a na ochranu ovzduší.

Podmínka č. 9 - těleso obchvatu naruší přirozenou skladbu horninového prostředí zářezy, násypy, mosty apod. Optimální úroveň provedení skladby je nutné navrhnout podle detailního inženýrskogeologického průzkumu, který nebyl ve fázi EIA k dispozici. Jedná se o standardní požadavek stavebních předpisů pro zajištění optimálního způsobu založení stavby, a nutnost eliminovat možné následné sesuvy, i když nejsou v zájmovém území svahové nestability evidované.

Podmínka č. 10 a 11 - přednost zasakování vyplývá z všeobecných stavebních předpisů a technických norem hospodaření se srážkovými vodami. V projektových podkladech pro EIA nebyl v jednotlivých trasách HG průzkum proveden, protože se posuzují a vybírají čtyři varianty a hydrogeologický průzkum představuje rozsáhlé dílo. Aktuální řešení je tedy postaveno na odvádění dešťových vod řízenou retencí pro 15-ti minutový návrhový déšť o periodicitě 0,2 s vypuštěním objemu po ukončení deště, bez úvahy, že určitou retenci a podíl zasakování obstarají odvodňovací příkopy. Jako opatření je tedy stanoveno, že hydrogeologický průzkum ověří možnosti zasakování, a bude se zasakovat tam, kde to technické řešení stavby a podmínky v území umožní. Protože recipienty pro odvedení dešťových vod jsou potoky v dolních částech povodí, pro něž jsou následně v průchodu zastavěným územím Klášterce nad Ohří vyhlášena záplavová území Q5 až Q100, je nezbytné, aby řízené vypouštění srážek z retencí nenavyšovalo povodňové průtoky a možné rozlivy povodní. To je nutné doložit hydrologickým posouzením na základě hydrotechnického výpočtu aktualizovaného podle poslední verze záměru a rozsahu a charakteru odvodňovaných ploch.

Podmínka č. 12 - podíly zasakování a odvádění dešťových vod do vodotečí nejsou aktuálně známe – viz výše. Projektová dokumentace tedy neobsahuje konkrétní údaje o umístění, charakteru a kapacitě zasakovacích zařízení. Zasakování musí být navrženo takovým způsobem, aby nedošlo k ovlivnění kvality individuálních vodních zdrojů, které se v území vyskytují.

Podmínka č. 13 - způsob a charakter návrhu odvodnění se bude vyvíjet v závislosti na projektové dokumentaci. V případě možné dopravní nehody těžkého nákladního vozidla může dojít k úniku značného množství látek škodlivých vodám – např. pohonných hmot z objemné nádrže a bez opatření by došlo k přímému odvedení těchto látek do drobné vodoteče a relativně krátkým průchodem městem do řeky Ohře s omezenými možnostmi zásahu. Došlo by k ovlivnění ekologického potenciálu a následné okamžité ekologické újmě na těchto tocích.

Podmínka č. 14 - návrhy mostních konstrukcí doložené jako podklad k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí zasahují do aktivních zón záplavových území Q100 na Podmíleském a Kláštereckém potoce, a mohou tak ovlivňovat povodňové průtoky a rozsah záplavových území. Míra vlivu na povodňové průtoky nebyla k doloženému projektovému řešení vyjádřena, možná změna rozlivu tak může následně ovlivnit hmotný majetek. Proto je nutné upravit šířku mostních konstrukcí. Šířka mostů musí být dostačující i pro zachování funkcí lokálních biokoridorů vymezených v nivách potoků. I z těchto důvodů stanovil autor dokumentace ve výsledku hodnocení vlivů, že křížení vodotečí bude navrženo přemostěním bez směrových a výškových úprav a přeložek vodních toků.

Podmínka č. 15 - výstavba bude nezbytně probíhat i v plochách záplavových území a v aktivních zónách záplavových území, a bude trvat dlouhé období, předpokládá se 5 let. Proto je nutné definovat povodňový plán pro stavební činnosti, který zajistí optimální postup pro případ povodně s cílem eliminovat škody na životním prostředí a hmotném majetku. V případě pochybností o nutnosti zpracovat povodňový plán, rozhoduje vodoprávní úřad.

Podmínka č. 16, 17, 18 a 19 - v dotčeném území se nacházejí stavby chráněné před hlukem a pobytový prostor lidí. Je proto nezbytné, aby výběr ploch pro dočasná zařízení staveniště a skládky materiálů byl vybrán tak, aby nepůsobil zatížení v těchto vlivech nad únosnou míru. Zároveň je nutné v tomto směru přizpůsobit i organizaci výstavby. Postup výstavby je nutné ověřit na základě reálných informací modelovým hlukovým výpočtem a podle potřeby a výsledků dopředu stanovit efektivní opatření zajišťující únosnou míru hluku. Prašnost v období výstavby bude silně závislá na zvoleném postupu, na okamžitých klimatických podmínkách v době výstavby a na uplatnění opatření proti prašnosti. Proto je nutné tato opatření definovat předběžně podle reálných a detailních informací o výstavbě v projektu organizace výstavby.

Podmínka č. 19 - příprava liniových staveb bývá časově náročná a dlouhá. Stavba se obvykle vyvíjí umístěním, profilem tělesa i stavebním řešením a technologií a mění se také podmínky v území. Proto je nezbytné, aby míra ovlivnění hlukem včetně ověření účinku navržených opatření byla doložena výpočtem k aktuálnímu profilu a umístění tělesa, podle aktualizovaných předpokladů o dopravním zatížení a podle aktuálních podmínek v území.

Podmínka č. 20 a 21 - během výstavby může dojít k vyplavování znečištěných vod z nezpevněných částí staveniště, nebo odvodněním stavebních jam, a následně ke znečištění povrchových vodních útvarů. Podobně může dojít k haváriím mechanizace spojených s úniky látek škodlivých vodám do horninového prostředí. Výstavba musí být prováděna tak, aby k tomu nedocházelo a havarijním stavům se přecházelo.

Podmínka č. 22 - kontrolní měření hluku po uvedení obchvatu do provozu je nezbytné k ověření, zda předpoklady hlukového zatížení podle modelů byly správné a zda protihluková opatření zajišťují míru hluku v mezích limitů. Výsledné skutečné provedení stavby může být také v určité míře odlišné oproti projektové dokumentaci ke stavebnímu řízení, to může vést k mírně odlišné hlukové expozici, než bylo původně předpokládáno.

Podmínka č. 23 - skutečné provedení stavby se může v určité malé míře odlišovat od původního projektu, proto by před uvedením stavby do provozu měly být vyhotoveny: provozní řád a havarijní plán pro případ úniku látek škodlivých vodám. Tyto povinné dokumenty zajišťující provoz stavby z hlediska ochrany vod a případných havarijních situací v optimální a efektivní úrovni.

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

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze hodnotit jako nízké a akceptovatelné, rozsahem jako lokální. Negativní vlivy na obyvatele a veřejné zdraví nejsou očekávány. Imisní vliv dopravy po posuzovaném úseku silnice I/13 podle výpočtu pro rok 2040 nepředstavuje významný podíl na celkovém riziku znečištění ovzduší. Snížení tohoto příspěvku u obytné zástavby v centrální části Klášterce nad Ohří po realizaci obchvatu proto z hlediska efektu

pro zdravotní stav populace nelze přeceňovat a v kvantitativním odhadu se projevuje pouze nepatrně v nejcitlivějších ukazatelích respirační nemocnosti. Rozhodně však tento příznivý efekt převyší mírné navýšení imisí z dopravy v okolí trasy obchvatu, dotýkající se pouze okrajové zástavby s podstatně nižším počtem obyvatel. Rozdíly jednotlivých variant obchvatu jsou z hlediska ovlivnění kvality ovzduší natolik malé, že z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší je nelze kvantitativně postihnout a jsou prakticky zanedbatelné.

Z hlediska expozice hluku je stávající průtah silnice I/13 Kláštercem nad Ohří zdrojem významného zdravotního rizika pro obyvatele přilehlé obytné zástavby a realizace obchvatu tento stav významně zlepšuje. Předpokládaný nárůst hluku z dopravy u okrajové zástavby města vlivem obchvatu I/13 při dodržení hlukových limitů sice nedosahuje zdravotně významné úrovně a je spíše záležitostí akustického komfortu prostředí, nicméně může být pro menší část exponovaných obyvatel zdrojem obtěžování a rušení spánku.

Z ostatních hledisek, jako jsou sociální a ekonomické důsledky, jsou všechny varianty hodnoceny shodně a přijatelně. Každá z variant řeší problém vysoké dopravní zátěže procházející napříč centrem města, která je zdrojem řady sociálních a psychických problémů.

Vlivy na kvalitu ovzduší a klima lze považovat velikostí za nízké, významem za pozitivní i negativní (podle varianty a sledované lokality), rozsahem místní. Z provedených výpočtů vyplývá, že imisní zátěž vyvolaná realizací záměru nezpůsobí překračování imisních limitů hodnocenými škodlivinami - NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyrenu. V důsledku realizace obchvatu v aktivních variantách dojde při srovnání s variantou nulovou ke snížení imisních koncentrací posuzovaných znečišťujících látek v převážné části obytné zástavby, přičemž nejvýznamněji se tento pokles projeví u obytné zástavby situované v bezprostřední blízkosti silnice I/13. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v okolí navržených tras. Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou všechny aktivní varianty velmi podobné. Celková imisní zátěž zájmového území při zahrnutí vlivu všech ostatních zdrojů znečišťování ovzduší (např. bodových a dálkových přenosů znečištění) nebude dosahovat hodnot imisních limitů a vliv posuzovaného záměru nebude významný v žádné z hodnocených variant. Ovlivnění klimatických podmínek vlivem realizace záměru není předpokládáno.

Vlivy na hlukovou situaci i další fyzikální faktory lze hodnotit z hlediska velikosti jako nízké až střední, významem jako pozitivní i negativní (podle varianty a sledované lokality), rozsahem místní. Při realizaci navržených protihlukových opatření lze u všech hodnocených variant ve všech výpočtových bodech očekávat splnění hygienických limitů pro hluk ze silniční dopravy na navrhované komunikaci v zájmovém prostoru v denní i noční době. Akustická problematika je tedy v daném případě spolehlivě řešitelná, možnost vzniku technicky neřešitelných vlivů hluku přesahující únosnou míru lze vyloučit. Na základě pozitiv a negativ se jako nejpriznivější jeví varianta 2, resp. 2A. Všechny varianty lze však realizovat tak, aby byly splněny požadavky hygienických předpisů, přičemž nejméně vhodná je varianta 1 a varianta nulová. Všechny varianty představují významné snížení hlukové zátěže u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávající komunikace I/13. Hluk v průběhu výstavby je obdobně řešitelný a nepředstavuje významný akustický problém.

Negativní vlivy ostatních fyzikálních resp. biologických faktorů (vibrace, záření elektromagnetické nebo radioaktivní apod.) nejsou předpokládány.

Vlivy na hydrologické charakteristiky lze za předpokladu vhodného řešení u povrchových vod hodnotit pro všechny varianty velikostí nízké, významem negativní a rozsahem lokální. Z hlediska těchto vlivů je jako vhodnější hodnocena varianta 3, varianty 2, 2A a 3 jsou pak podmíněny realizací technických opatření. Realizace obchvatu ve všech variantách vyžaduje technické řešení k ochraně dotčených vodních toků a jejich povodí tak, aby nedošlo vlivem navýšení odtoku ke změnám v rozlivu povodní a následným škodám. Z toho pohledu je vhodnější varianta 3, která údolí Kláštereckého potoka překonává vyšším mostem po výstupu z tunelu severně od lokality Útočiště. Varianty 1, 2, resp. 2A i 3 zasahují do údolí Kláštereckého potoka i Podmíleského potoka, kde bude nutné upravit navrhované řešení tak,

aby nedocházelo k omezení povodňových průtoků a ke změnám v rozsahu záplavových území.

Vlivy na kvalitu povrchových vod lze za běžného provozu hodnotit velikostí jako velmi nízké, významem negativní, rozsahem lokální. Z hlediska ovlivnění kvality povrchových vod lze jako nejvhodnější hodnotit variantu 3, nicméně rozdíly mezi variantami nejsou zásadní a všechny varianty jsou hodnoceny jako akceptovatelné.

Za předpokladu vhodného řešení lze vlivy na hydrogeologické charakteristiky podzemních vod hodnotit u všech variant velikostí nízké až střední, významem negativní, rozsahem lokální. Z hlediska těchto vlivů jsou jako vhodnější hodnoceny varianty 2A (2) a 1, varianta 3 je podmíněna podrobným hydrogeologickým posouzením zejména v tunelovém úseku. Varianta 3 také zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje vymezeného ve svahu nad Útočištěm.

Vlivy na kvalitu podzemních vod jsou u všech variant hodnoceny velikostí jako nízké, významem negativní, rozsahem lokální.

Nejmenší nároky na zábor zemědělské půdy má varianta 3 s dlouhým tunelovým úsekem. Varianty vedené výhradně na terénu si vyžádají trvalý zábor zemědělské půdy většího rozsahu. Z větší části jsou však tyto zemědělské půdy vedeny ve IV. a V. třídě ochrany (jedná se o půdy s podprůměrnou až nízkou produkční schopností, s omezeným nebo nízkým stupněm ochrany). Souhrnně je možné konstatovat, že mezi navrženými variantami není výrazný rozdíl z pedologického hlediska. Z hlediska záboru jsou srovnatelné varianty 1 a 3, ačkoli se průběhem trasy výrazně liší. Varianta 2A (2) vyžaduje vyšší zábor ZPF a více fragmentuje zemědělský půdní fond (ZPF), ale varianty 1 a 3 nebudou mít oporu v míře veřejného zájmu, který je nutný u veřejně prospěšné stavby obchvatu k vynětí z ochrany zemědělského půdního fondu. Aktuálně se dokončuje nový územní plán, jeho příprava je v konečné fázi projednání a varianty 1 a 3 v něm nemají oporu. Vlivy na půdu lze u všech aktivních variant hodnotit z hlediska velikosti jako střední, významem negativní, rozsahem lokální.

Nejmenší vliv na horninové prostředí a morfologické charakteristiky má varianta 1, ve které je rozsah zářezů nejnižší. Ve variantě 2A (2) jsou zejména ve střední části navrženy úseky se zářezy hloubky 5 - 8 m, kde dojde k odtěžení povrchových hornin. Ve variantě 3 je navržený ražený tunel o délce 1 160 m, což představuje výrazný zásah do horninového prostředí. Žádná z variant nebude mít vliv na přírodní léčivé zdroje Klášterec nad Ohří. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje lze u všech variant 1 a 2, 2A hodnotit jako nízké velikosti, negativního významu, s nízkým rizikem možného ovlivnění, lokální. U varianty 3 jsou tyto vlivy hodnoceny jako střední velikosti, negativního významu, se středním rizikem možného ovlivnění, lokální.

Vlivy na faunu a flóru a ekosystémy lze hodnotit u variant 2, 2A a 3 velikostí jako nízké, z hlediska významu jako negativní, rozsahem jako lokální, bez zásadních negativních dopadů na zjištěné současné druhy a jejich populace. U varianty 1 lze tyto vlivy hodnotit velikostí jako střední, z hlediska významu negativní, rozsahem lokální. Pro kolize tras s výskytem zvláště chráněných druhů je nutné požádat výjimky ze zákazů. Vlivy na prvky ÚSES lze hodnotit z hlediska velikostí jako nízké (varianty 2A a 3), resp. jako střední (varianty 1), z hlediska významu jako negativní, rozsahem lokální. Vlivy na VKP lze hodnotit u všech variant velikostí jako nízké, z hlediska významu jako negativní, rozsahem lokální. K ovlivnění zvláště chráněných území, evropsky významných lokalit a ptačích oblastí nedojde.

Vlivy na krajinný ráz ve variantách (1, 2, 2A, 3) se projeví v míře únosného snížení. Celkově nejmenší ovlivnění představuje varianta 3, menší varianty 2 a 2A, varianta 1 představuje nejhorší zásah do krajinného rázu v důsledku zásahu do ÚSES, zásahu do mimolesních imisních výsadeb pod Ciboušovem v návaznosti na charizmatický reliéf s otevřeným prostorem extenzivních luk a s plochami s výskytem koniklece lučního.

Z hlediska vlivu záměru na hmotný majetek a kulturní památky všechny trasy obchvatu zasahují do ploch zahrádek s chatami, které pravděpodobně vznikly v průběhu vývoje jako nelegální stavby, a to možná i z toho důvodu, že byl v Klášterci dlouhodobě držen široký

koridor pro obchvat. V současnosti jsou již tyto plochy často stabilizované se zapojenou zelení a dlouhou dobu plně slouží k individuální rekreaci, již se obyvatelstvu sociálně – komunistických sídlišť nedostává. Všechny varianty tedy představují demolice některých chat včetně zrušení souvisejících zahrad. Zastupitelstvo města, které ve veřejném zájmu připravuje nový územní plán (ten je v závěrečné fázi procesu přípravy), rozhodlo o legalizaci tohoto vývoje v území a některé tyto plochy jsou již vymezeny jako zastavěná území. Zatímco varianty 2 a 2A nejmenší měrou zasahují do zahrádek, jsou v souladu s novým územním plánem – je zde pro ně připraven koridor, trasy 1 a 3 zasahují do kolonií, které jsou již vymezeny jako zastavěná území (SO a RI) a ve veřejném zájmu tak vzniká podklad k jejich legalizaci. Podporu nového územního plánu varianty 1 a 3 nemají. Pokud bychom nebrali v úvahu územně plánovací hlediska, trasa ve variantách 2 a 2A zasahuje do hmotného majetku nejméně, varianty 1 a 3 jsou mírně horší a na stejné úrovni.

Obchvat není standardním investičním záměrem, je veřejně prospěšnou stavbou a míru veřejného zájmu vyjadřují stanoviska voleného orgánu územně samosprávného celku – zastupitelstva města, vydaná k návrhu zadání, společnému jednání i veřejnému projednání nového ÚP, i když nový územní plán stále není závazným podkladem pro rozhodování v území. Žádná z variant nemá vliv na nemovitě kulturní památky.

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

Posuzovaný záměr představuje výstavbu obchvatu města Klášterec nad Ohří na silnici I/13, která je silnicí a místní komunikací první třídy a převádí tranzitní dopravu podél severočeské hnědouhelné pánevní oblasti. Samotný záměr nepředstavuje nový dopravní zdroj. Cílem obchvatu je vymístění tranzitní dopravy mimo podélnou osu středu osídlení, na okraj města, do nezastavěného území, do míst kde je dlouhodobě držena pro tento záměr územní rezerva (nedošlo zde k vymezení rozvojových ploch), kde jsou expozice lidí hlukem a znečištěním ovzduší proti stávající trase minimální.

Technické řešení nové komunikace je prezentováno v úrovni dostačující k provedení posouzení vlivů na životní prostředí. Jsou definovány půdorysy, podélné řezy, mostní konstrukce, konstrukce, způsoby odvodnění, zachování meliorací. Dokumentace hodnocení vlivů na životní prostředí dále uvádí soubor opatření technického charakteru, jako např. retenční nádrže, protihlukové stěny a nutnost rozšíření mostů mimo záplavová území.

Znečištění ovzduší a možnosti úkapů provozních kapalin automobilů budou generované složením a intenzitou dopravního proudu, tedy jevy, na které předkládaný záměr nemá technickým řešením žádný vliv.

Hlukové zatížení je závislé na povrchu vozovky a na uplatnění protihlukových stěn. Detailní upřesnění návrhu stěn bude provedeno v navazující projektové přípravě, neboť je nutné průběžně aktualizovat hluková posouzení podle podmínek v území (ty představují hlavně intenzity dopravy a rozvoj území). Podobně je nutné aktualizovat údaje o možné přítomnosti zvláště chráněných druhů, protože ty obsazují přírodu spontánně podle okamžitých podmínek a plánováním dopravních staveb se neřídí.

Dodržení stavebních a technických norem a předpisů pro konkrétní technologie výstavby tělesa obchvatu bude sledováno v rámci územního a stavebního řízení, zejména s ohledem na zakládání tělesa a geologické podmínky horninového prostředí, dimenzování odvodnění, a další části konstrukčního řešení.

Z hlediska ovlivňování charakteristik životního prostředí je záměr popsán dostatečně, bereme-li v úvahu všechny odborné podkladové studie, které jsou přílohou dokumentace.

Chybějící údaje ve smyslu detailního definování postupu a organizace výstavby budou předmětem navazujících řízení ve smyslu stavebního zákona. Pro tato řízení jsou definována opatření, podmínky, které odpovídají podmínkám v území, umístění a charakteru předkládaného záměru.

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

Záměr je hodnocen ve čtyřech návrhových aktivních variantách (1, 2, 2A a 3) a jedné nulové pasivní variantě. Varianty představují odlišné vedení tras, přičemž varianty 2 a 2A se od sebe téměř neliší, liší se pouze v detailech, které nejsou z hlediska provedení posouzení v rozlišitelné podrobnosti (převod cyklostezky u Verného, mírně jinak trasovaná přeložka pravého ramene Kláštereckého potoka). Všechny aktivní varianty jsou řešitelné v míře únosného zatížení, ale varianty 1 a 3 jsou označeny jako nevhodné. Varianta 1 z hlediska nejvyšší míry ovlivnění a zásahu do hmotného majetku, varianta 3 z hlediska horninového prostředí a ovlivnění hmotného majetku.

Varianty 1 a 3 jsou mimo předpokládanou koncepci rozvoje města ve smyslu připravovaného nového územního plánu, jehož příprava je v současnosti v závěrečné fázi, takže už můžeme hovořit o určité míře veřejného zájmu, který územní plán představuje. Obě necitlivě ovlivňují hmotný majetek a varianta 3 navíc zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje.

Varianta 0 je nedoporučená, protože představuje vysoké zatížení životního prostředí a zachování negativní dopravní situace průjezdu tranzitní dopravy napříč městem a odděluje historické jádro od novějších obytných čtvrtí. Míra ovlivnění hlukové situace ve výhledu dopravních intenzit pro rok 2040 může přesahovat míru únosného zatížení v intervalu nejistoty použité metody. V kritických místech může docházet k překračování limitů pro hluk z dopravy po veřejných komunikacích i se zohledněním korekcí pro starou zátěž.

Pořadí variant z hlediska míry ovlivnění je následující:

- nejmenší ovlivnění představují varianty 2 a 2A;
- varianta 3 představuje střední ovlivnění;
- varianta 1 je hodnocena jako trasa s celkovou největší mírou vlivů mezi aktivními variantami;
- varianta 0 představuje celkově nejhorší ovlivnění, a to z hlediska vlivů na obyvatelstvo (zdraví – hluk a imisní zatížení ovzduší, sociální vlivy – oddělovací efekt / funkční využití a rozvoj města, bezpečnost apod.), i když nevytváří nové vlivy na povrchové vody, horninové prostředí, na půdu, ovlivnění krajinného rázu ani vlivy na flóru, faunu a ekosystémy.

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí

Dne 14. 12. 2007 bylo krajskému úřadu doručeno oznámení záměru.

Dne 19. 12. 2007 krajský úřad rozeslal oznámení v souladu s § 6 odst. 6 zákona a dne 28. 12. 2017 jej dle ustanovení § 16 zveřejnil na úřední desce (dne 9. 1. 2008 byla tato informace zveřejněna na úřední desce města Klášterec nad Ohří).

Dne 8. 9. 2008 krajský úřad zveřejnil závěr zjišťovacího řízení na úřední desce (dne 12. 09. 2008 byl závěr zveřejněn na úřední desce města Klášterec nad Ohří).

Dne 6. 3. 2017 byla krajskému úřadu předložena dokumentace.

Závěry dokumentace:

Záměr byl posuzován ve čtyřech návrhových variantách. Jako nejvýhodnější a nejméně zatěžující varianty byly hodnoceny varianty 2 a 2A, s doporučením výsledné varianty 2A. Zpracovatel dokumentace nedoporučil k řešení varianty 1 a 3. Zároveň nebylo doporučeno zachování stávajícího stavu posuzovaného jako varianta 0.

Z výsledků posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel vyplývá, že vlivy variant 2 a 2A lze hodnotit souhrnně jako nízké až střední, většinou lokálního a výjimečně celoměstského rozsahu. Záměr přináší významný pozitivní efekt spočívající ve vymístění tranzitní dopravy na okraj města mimo významný kontakt s obytnou zástavbou a s tím související úbytek hluku a znečištění ovzduší z dopravy v městském středu. Žádný ze střetů specifikovaných v dokumentaci není u doporučené varianty kritický a natolik významný, že by vylučoval realizaci záměru. Za předpokladu uplatnění podmínek definovaných na základě posouzení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí posuzovaný záměr nezpůsobí zhoršení celkové úrovně životního prostředí v zájmovém území nad přípustnou mez.

Vlivy přesahující státní hranice byly vyloučeny.

Dne 13. 3. 2017 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.

Dne 21. 3. 2017 byla dokumentace zveřejněna na úřední desce krajského úřadu a současně zveřejněna na úřední desce města Klášterec nad Ohří.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 6 vyjádření. Krajský úřad neobdržel k dokumentaci odůvodněné nesouhlasné vyjádření.

Dne 11. 5. 2017 byl pověřen zpracovatel posudku. Dne 10. 8. 2017 byl na krajský úřad předložen zpracovaný posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci za akceptovatelnou. Po vyhodnocení dokumentace a připomínek k ní obdržených doporučuje zpracovatel posudku příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí za předpokladu respektování navržených podmínek. Záměr doporučil realizovat ve variantách 2A nebo 2.

K posudku příslušný úřad obdržel celkem 5 vyjádření (2 vyjádření od dotčených územních samosprávných celků a 3 vyjádření od dotčených úřadů státní správy). Žádné z obdržených vyjádření neobsahuje negativní připomínku. Doporučení vyřazení podmínek 3 a 25 bylo zpracovatelem posudku zohledněno v návrhu stanoviska.

Dne 19. 10. 2017 byl krajskému úřadu doručen konečný návrh stanoviska.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

- Ústecký kraj,
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem,
- Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje,
- Město Klášterec nad Ohří, odbor místního hospodářství, dopravy a životního prostředí,
- Městský úřad Kadaň, odbor životního prostředí,
- Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly řádně vypořádány v části V. posudku a byly vzaty do úvahy při formulaci tohoto stanoviska. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, Česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru ULK398 v části Posudek.

Vypořádání vyjádření k posudku

K uveřejněnému posudku obdržel příslušný úřad celkem 5 vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávných celků. Ze strany zástupců veřejnosti nebylo k posudku doručeno žádné vyjádření.

K posudku byla obdržena vyjádření následujících subjektů:

Rada Ústeckého kraje, výpis z usnesení č. 052/24R/2017 ze dne 2. 10. 2017. Rada Ústeckého kraje souhlasí s vydáním souhlasného stanoviska k záměru.

Vypořádání vyjádření: vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, č.j.: ČIŽP/44/2017/1611 ze dne 21. 9. 2017. Česká inspekce životního prostředí po prostudování předloženého posudku konstatuje, že k němu nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření: vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje, č.j.: KHSUL 42885/2017 ze dne 26. 9. 2017. Krajská hygienická stanice uvádí, že v předloženém posudku jsou mimo jiné v návrhu stanoviska uvedené podmínky, které je nutno respektovat během přípravy, realizace a provozu záměru (podmínka č. 1, 21 – 24 a č. 28). Tyto podmínky pro ochranu obyvatelstva

respektují požadavky krajské hygienické stanice stanovené během zjišťovacího řízení a v rámci projednávání dokumentace. Na základě výše uvedeného je tedy z hlediska ochrany veřejného zdraví možné doporučit předložený posudek s navrženým souhlasným stanoviskem k záměru „Obchvat silnice I/13 Klášterec nad Ohří“ ke kladnému projednání.

Vypořádání vyjádření: vzhledem k obsahu vyjádření pouze konstatujeme, že výše uvedené podmínky stanovisko obsahuje. Z důvodu dodatečného vypuštění některých navržených zákonných opatření z návrhu stanoviska však byly přečíslovány.

Město Klášterec nad Ohří, odbor místního hospodářství, dopravy a životního prostředí, zn. OMH/162/17/KOL ze dne 22. 8. 2017. Město Klášterec nad Ohří sděluje, že k předloženému posudku na dokumentaci vlivů na životní prostředí záměru "Obchvat silnice I/13, Klášterec nad Ohří" nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření: vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j.: 3187/ZPZ/2007, JID 157422/2017/KUUK ze dne 2.10.2017. Krajský úřad nemá k předloženému posudku a návrhu stanoviska zásadní připomínky. Volba variantního řešení obchvatu je v souladu s vyjádřením k dokumentaci. V konečném návrhu stanoviska doporučujeme vypustit podmínky č. 3 a č. 25. Vlastní řízení o výjimkách ze zákazů je vedeno samostatně a není řízením navazujícím, takže podmínky pro toto řízení nemá smysl stanovovat. Vyloučení některých prací v době hnízdění bude v rámci řízení o povolení výjimek ze zákazů ošetřeno.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona, pokud oznamovatel písemně prokáže, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím. Platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle § 9a odst. 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.

POUČENÍ

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 správního řádu je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Stanovisko vydáno dne: 14. 11. 2017

(otisk kulatého razítka č. 39)

Ing. Monika Zeman, MBA
zástupce ředitele krajského úřadu pro výkon přenesené působnosti,
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 3 zákona žádáme o neprodlené zveřejnění závazného stanoviska na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 4 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (koutecky.j@kr-ustecky.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

Do podkladů lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, Česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru ULK398.

Rozdělovník k č.j.: 3187/ZPZ/2007

Oznamovatel:

1) Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

Dotčené územní samosprávné celky:

2) Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

3) Město Klášterec nad Ohří, nám. Dr. E. Beneše 85, 431 51 Klášterec nad Ohří

Dotčené správní úřady:

4) Městský úřad Kadaň, odbor životního prostředí, Mírové náměstí 1, 432 01 Kadaň

5) Městský úřad Klášterec nad Ohří, odbor místního hospodářství, dopravy a životního prostředí, nám. Dr. E. Beneše 85, 431 51 Klášterec nad Ohří

6) ČIŽP OI, Výstupní 1644, 400 07 Ústí nad Labem

7) KHS, územní pracoviště Chomutov, Kochova 1185, 43012 Chomutov

Na vědomí:

8) MŽP, odbor posuzování vlivů na ŽP, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

9) MŽP, odbor výkonu st. správy IV, Školní 5335, 430 01 Chomutov

10) Ing. Alexandr Mertl, M-envi s.r.o., Brtnice 357, 588 32 Brtnice u Jihlavy

11) Ing. Petr Hosnedl, Perunova 7, 130 00 Praha 3