

# Krajský úřad Ústeckého kraje

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

Datum: 21.3.2011  
JID: 47991/2011/KKUK  
Číslo jednací: 616/ZPZ/2007/305 – stan.  
Vyřizuje/linka: Ing. Dagmar Hyblerová/170  
E-mail: hyblerova.d@kr-ustecky.cz

## STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU ÚSTECKÉHO KRAJE

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

### I. Identifikační údaje

**1. Název záměru:** Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah

### 2. Kapacita (rozsah) záměru:

Posuzovaná silnice I/13 je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5 v celém posuzovaném úseku. V dokumentaci jsou posouzeny celkem tři aktivní varianty (A, B, C) a varianta nulová (0).

**Varianta A** (východní obchvat) je vedena východně od města Bíliny. Od stávající silnice I/13 se odpojuje v údolí Bíliny v prostoru západního úpatí kopce Bořeň. Trasa silnice stoupá po západních svazích kopce Bořeň a po severních svazích Skalky, prochází zahrádkářskou kolonií jižně od Újezdského i Pražského předměstí, v blízkosti křižovatky se silnicí na Kučlín kříží silnici II. třídy č. 257 Bílina – Louny. Trasa kříží Žižkovo údolí potoka Syčivka v jeho nejvyšší části a kříží v horní partii údolí Lukovského potoka, kde obchází lesopark Bezovka. Pro následujících 2,5 km trasy na úpatí Radovesické výsypky je využito opuštěného pásu, kterým byly vedeny dopravníky a doprovodné komunikace v době ukládání hlusiny na výsypku. Na stávající silnici I/13 se napojuje před mostním objektem přes Bílinu. Délka varianty A je 7 788 m.

Křižovatky jsou v trase navrženy výhradně mimoúrovňové v km 0,390, 2,758, 5,486 a 7,339. S ohledem na členitost terénu a křížení s řadou komunikací, je navrženo několik mostních objektů a několik dlouhých opěrných a zárubních zdí. Největší navržený podélný sklon je 6%. V trase je navrženo ve dvou úsecích zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání, oba vpravo ve směru staničení.

**Varianta B** (zkrácený východní obchvat) je zkrácenou modifikací varianty A. Od stávající silnice I/13 se odpojuje stejně jako varianta A v údolí Bíliny v prostoru západního úpatí kopce Bořeň. Trasa stoupá po západních svazích kopce Bořeň a po severních svazích Skalky, prochází zahrádkářskou kolonií jižně od Újezdského i Pražského předměstí. V blízkosti křižovatky se silnicí na Kučlín kříží silnici II. třídy č. 257 Bílina – Louny a odklání se od předchozí červené trasy. Trasa kříží Žižkovo údolí potoka Syčivka a kříží i údolí Lukovského potoka s lesoparkem Bezovka. Prochází dále po zemědělských pozemcích a kolem km 6,8 se napojuje na červenou trasu. Pokračuje po úpatí Radovesické výsypky. Na stávající silnici

I/13 se napojuje stejně jako varianta A před mostním objektem přes Bílinu. Délka varianty B je 7 116 m.

Křižovatky jsou v trase navrženy výhradně mimoúrovňové a to v km 0,390, 2,752, 4,863 a 6,666. S ohledem na členitost terénu a křížení s řadou komunikací je navrženo několik mostních objektů a několik dlouhých opěrných a zárubních zdí. Terén je ve střední části výrazně členitější než ve variantě A. Zejména hloubka údolí Lukovského potoka je v této poloze výrazně větší. Největší navržený podélný sklon je 6%. V trase je navrženo ve dvou úsecích zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání. Jeden vpravo, druhý vlevo ve směru staničení.

**Varianta C** (průtah městem po estakádě) je vedena středem města v trase stávající silnice I/13 v odlišné výškové úrovni.

Začátek varianty C je oproti předchozím variantám posunut o zhruba 800 m blíž k městu Bílina do oblasti, kde končí současné čtyřpruhové uspořádání silnice I/13, na které varianta C navazuje. Dále je vedena v trase stávající silnice I/13 jako estakáda v takové výšce, aby byl ve všech křižovatkách na současné výškové úrovni umožněn příčný pohyb vozidel pod estakádou. Osa estakády je posunuta doleva od osy stávající silnice I/13 do prostoru současného levého jízdního pruhu. Napojení průtahu na stávající silnici I/13 není ve stejném místě jako u předchozích variant. Je ukončeno o cca 0,415 km blíže k městu, na začátku současného čtyřpruhu. Délka varianty C je 3 858 m.

Kromě sjezdů a nájezdů na začátku a na konci trasy nejsou navrženy žádné další mimoúrovňové křižovatky. Křižovatkové pohyby se budou odehrávat na stávající úrovni na souběžné sběrné místní komunikaci, skryté částečně pod estakádou.

Stavba průtahu na estakádě si vyžádá celkovou změnu řešení komunikace pod estakádou, která slouží v současnosti jako průtah (silnice I/13). Stávající silnice I/13 o šířce minimálně 12 m mezi obrubníky se změní na dvoupruhovou silnici, odsunutou osově tak, aby byla zachována pravá strana s obrubníkem a podélným chodníkem. Stojky mostní konstrukce jsou navrženy do prostoru současného levého jízdního pruhu, takže i chodník po levé straně může být po úpravách zachován. Prostory mezi jednotlivými stojkami estakády je možné využít pro podélné parkování vozidel. Silnice v současné úrovni bude místní komunikací sběrnou v kategorii MS 17,5/8,8/50 ve většině délky s oboustrannými chodníky. Současně s úpravami této komunikace budou upravena křížení s příčnými ulicemi.

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnným způsobem zásadní parametry jednotlivých aktivních variant:

parametr	varianta		
	A	B	C
délka řešeného úseku komunikace	7 788 m	7 116 m	3 850 m
kategorie komunikace	S 11,5/80		
stavební řešení	směrově nedělená dvoupruhová		
šířka komunikace	šířka zpevněné části koruny je 11,5 m		

Varianta nulová (0) předpokládá zachování stávajícího stavu.

<b>3. Umístění záměru:</b>	Kraj:	Ústecký
	Obec:	Bílina
	Katastrální území:	Bílina-Újezd, Bílina, Chudeřice u Bíliny
	Obec:	Želenice
	Katastrální území:	Liběšice u Želenic

- 4. Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic ČR  
**5. IČ oznamovatele:** 65993390  
**6. Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

## **II. Průběh posuzování**

### **1. Oznámení:**

Ing. Alexandr Mertl  
M-envi s.r.o.  
Brtnice 357  
588 32 Brtnice u Jihlavy  
Číslo osvědčení odborné způsobilosti: 961/196/OPV/93  
Číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 45335/ENV/06  
oznámení bylo příslušnému úřadu předloženo dne 28.2.2007

### **2. Dokumentace:**

Ing. Alexandr Mertl  
M-envi s.r.o.  
Brtnice 357  
588 32 Brtnice u Jihlavy  
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 961/196/OPV/93  
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 45335/ENV/06  
dokumentace byla příslušnému úřadu předložena dne 20.8.2010

### **3. Posudek**

RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.  
EIA SERVIS s.r.o.  
U Malše 20  
370 01 České Budějovice  
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 2721/4692/OEP/92/93  
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 45099/ENV/06  
posudek byl příslušnému úřadu předložen dne 7.1.2011

### **4. Veřejné projednání**

Veřejné projednání se konalo dne 22.2.2011 od 15.00 hodin ve velké zasedací místnosti v budově Městského úřadu města Bílina, Břežanská 50/4, Bílina. Proběhlo v souladu s § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a s § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Veřejného projednání se zúčastnilo cca 39 osob. Z veřejného projednání pořídil příslušný úřad zápis pod č.j. 616/ZPZ/2007.

### **5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti**

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními 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, a vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Vlivy záměru „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek. Účast jednotlivých subjektů při posuzování předmětného záměru je patrná z přehledu uvedeného v následujícím bodu 6. tohoto stanoviska. Dosavadní průběh procesu je patrný z následujícího přehledu:

- 28.2.2008 - Krajský úřad obdržel oznámení dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen zákon), zpracované oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.
- 5.3.2007 - oznámení bylo zveřejněno a zahájeno zjišťovací řízení. Oznámení bylo rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 7.5.2007 - byl vydán závěr zjišťovacího řízení, kde příslušný úřad dospěl k závěru, že záměr „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“ bude dále posuzován podle citovaného zákona.
- 20.8.2010 - Krajský úřad obdržel dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu, zpracovanou oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona
- 31.8.2010 - dokumentace byla zveřejněna a rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 14.9.2010 - zpracováním posudku byl pověřen RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.
- 7.1.2011 - Krajský úřad obdržel posudek
- 20.1.2011 - posudek byl zveřejněn a rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 10.2.2011 - Krajský úřad rozeslal oznámení o konání veřejného projednání záměru „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“
- 11.2.2011 - Krajský úřad zveřejnil informaci na úřední desce o konání veřejného projednání
- 22.2.2011 - veřejné projednání záměru „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“ ve velké zasedací místnosti v budově Městského úřadu města Bílina
- 10.3.2011 - Krajský úřad zveřejnil zápis z veřejného projednání dokumentace a posudku záměru „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“
- 24.2.2011 - Krajský úřad obdržel návrh stanoviska od zpracovatele posudku

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

1. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
2. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem
3. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, územní pracoviště Most
4. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem
5. Městský úřad Bílina, odbor životního prostředí
6. Rada Ústeckého kraje
7. Magistrát města Mostu, odboru životního prostředí a mimořádných událostí
8. Město Bílina
9. Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
10. Pan J. Čechura, zástupce mysliveckého sdružení MS Bořeň Bílina o.s.
11. Pan P. Rais

## **III. Hodnocení záměru**

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

Jak vyplývá z hodnocení provedeného v dokumentaci EIA a z doručených vyjádření k dokumentaci EIA, je nejvýznamnějším vlivem posuzovaného záměru bez ohledu na variantu vliv na krajinný ráz. Významnost ostatních vlivů se liší v závislosti na konkrétní



variantě. V případě obchvatových variant byly jako nejzávažnější vlivy vyhodnoceny vlivy na faunu, flóru a ekosystémy, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na půdu a horninové prostředí. V případě varianty C byly jako nejvýznamnější vyhodnoceny vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na jednotlivé složky životního prostředí byly k další přípravě doporučeny varianty A a C. Varianta B byla pro realizaci vyhodnocena jako nevhodná. V navazujícím textu jsou proto dále hodnoceny pouze varianty doporučené, tj. varianty A a C.

### **Negativní vlivy během realizace záměru**

Významnými negativními vlivy při výstavbě komunikací bývají hluk a emise ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Jedná se o vlivy časově omezené, doba výstavby posuzované komunikace se odhaduje přibližně na dva roky.

Dalším negativním vlivem je zábor zemědělské (ZPF) a lesní půdy (PUPFL). Zábor zemědělské půdy představuje cca 7,5 ha ve variantě A nebo maximálně 1 hektar ve variantě C. Zábor PUPFL je ve variantě C nulový, ve variantě A činí cca 0,64 ha. Že Trasy se dotýkají všech tříd ochrany ZPF, převažuje však IV. a V. třída ochrany a zábor je tak vyhodnocen jako akceptovatelný. Vliv varianty A na pozemky určené k plnění funkcí lesa lze vzhledem k velikosti záboru považovat za akceptovatelný.

Významným negativním vlivem při výstavbě silničních staveb jsou vyvolané demolice. V případě varianty A bude nezbytná demolice několika chatků cca v km 1,7 – 1,92. Realizace varianty C by si vyžádala demolici dvou čerpacích stanic pohonných hmot cca v km 3,5.

Během výstavby mohou být negativně ovlivněny povrchové vody. Při výstavbě je proto nezbytné respektovat preventivní opatření před znečištěním povrchových vod. Příslušná opatření jsou uvedena v návrhu stanoviska, potenciální negativní vliv je vyhodnocen jako akceptovatelný.

Možné ovlivnění hladiny podzemních vod lze obecně očekávat v místech zahloubení komunikace pod původní terén. Varianta A bude vedena místně v zářezech hlubokých až 15 m od povrchu současného terénu, hladina podzemní vody se v těchto místech pohybuje v hloubkách 14 až 30 m (nebo více). Při výstavbě silnice ve variantě C (estakáda) nebude hladina podzemních vod zasažena. Vlivy obou variant na podzemní vody jsou vyhodnoceny jako malé a akceptovatelné. Pro variantu vybranou k realizaci bude nezbytné zpracovat podrobné hydrogeologické posouzení, které upřesní ochranná či kompenzační opatření.

Všechny posuzované varianty procházejí ochranným pásmem zdrojů minerálních vod II. stupně. Podle dosavadních znalostí by realizace žádné z navržených variant řešení neměla negativním způsobem ovlivnit tvorbu Bílinské kyselky ve zřidelní struktuře. Při realizaci stavebních a zemních prací, obzvláště při variantě C, je nutný monitoring zdrojů kyselky, aby mohla být v případě poklesu jakosti nebo vydatnosti zdroje co nejdříve odstraněna příčina takového stavu.

Dalším negativním vlivem při výstavbě je kácení dřevin rostoucích mimo les. Tato skutečnost je při výstavbě silnic v novém směrovém vedení nevyhnutelná, lze ji však kompenzovat odpovídající náhradní výsadbou. Kácení je však potřeba omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu komunikace, kácení dřevin na plochách dočasného záboru je nežádoucí.

### **Negativní vlivy provozu silnice**

Nejvýznamnějším negativním vlivem posuzované silnice I/13 je dle zpracované dokumentace EIA vliv na krajinný ráz. Varianta A představuje negativní zásah do přírodně hodnotného zázemí města především do okrajového území přírodních partií pod vrchem Bořeň. Varianta C zachovává nadměrnou intenzitu dopravy v bezprostřední blízkosti obytné zástavby i historického jádra Bíliny. Při rozhodování mezi těmito variantami, tedy proti sobě

stojí zásah do okrajových partií přírodně hodnotného území po vrchem Bořeň (varianta A) a degradace městského prostředí (a jeho obytných i historicky hodnotných partií) nadměrnou dopravou (varianta C). Z hlediska krajinného rázu je varianta A akceptovatelnější než varianta C.

Dalším významným vlivem, který bude posuzovaná silnice v případě realizace varianty A vykazovat, budou negativní vlivy na povrchové vody. Výstavbou nových zpevněných ploch v krajině může lokálně docházet ke zrychlení odtoku srážkových vod, což může krátkodobě ovlivnit hydrologické parametry křížených drobných vodních toků, které budou recipienty dešťových vod ze silnice. Zaústění dešťové kanalizace z komunikace by mohlo způsobit významné kolísání průtoku s možností poškození koryta a zhoršení kvality vody v tocích. V další fázi přípravy záměru bude nutné upřesnit technické řešení odvádění dešťových vod včetně umístění a parametrů dešťových usazovacích nádrží. Objem dešťových usazovacích nádrží bude doložen hydrotechnickým výpočtem. Varianta C je vedena podél řeky Bíliny, která bude recipientem dešťových vod ze silnice. Varianta v estakádě navíc nezvyšuje významným způsobem podíl zpevněných ploch v krajině neboť současnou silnici I/13 prakticky „přestřeší“. Obě varianty jsou z hlediska vlivů na povrchové vody akceptovatelné, jako vhodnější je vyhodnocena varianta C.

Negativní vlivy na podzemní vody (zdrojů individuálního zásobování) lze očekávat v případě realizace varianty A, která je v některých úsecích navržena v zářezech až 14 metrů. V případě realizace varianty A bude nezbytné zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum, jehož součástí bude identifikace potenciálně ovlivněných zdrojů vody a stanovení ochranných nebo kompenzačních opatření.

Negativní vliv na faunu a flóru lze očekávat zejména u varianty A, která je vedena na rozhraní města Bílina a volné krajiny. Veškerá flóra bude v místě stavby odstraněna, pro větší živočichy vznikne v lokalitě nová liniová bariera. Vzhledem ke skutečnosti, že se bude jednat o dvoupruhovou komunikaci a že je silnice vedena na rozhraní průmyslového města volné krajiny, nebude silnice představovat významnou bariéru pro migraci zvířat v širším území. Obě varianty jsou akceptovatelné, varianta C je však z tohoto hlediska k realizaci vhodnější.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje u všech variant lze hodnotit jako střední velikosti, negativního významu, se středním rizikem možného ovlivnění, lokálního až regionálního významu (v případě zdrojů bílinské kyselky). V další fázi přípravy záměru bude nezbytné zpracovat pro vybranou variantu speciální studie (hydrogeologický průzkum, inženýrsko geologický průzkum, studie změn odtokových poměrů), které zpřesní dosud známé údaje a navrhnou odpovídající ochranná opatření.

Dalším obvykle velmi významným negativním vlivem je vliv hluku z projíždějících automobilů. Vyhodnocení hlukové zátěže je v dokumentaci zpracováno standardním způsobem pomocí programu LimA 5. Z hlukové studie vyplývá, že v některých výpočtových bodech (všech posuzovaných variant) bude po realizaci záměru překročen hygienický limit. V hlukové studii jsou proto navržena taková protihluková opatření, která zajistí plnění limitů. Všechny varianty jsou z hlediska hluku akceptovatelné, jako nejvhodnější byla vyhodnocena varianta C.

Celkově je možné posuzovaný záměr „*Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah*“ ve variantách A a C hodnotit z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako akceptovatelný nebo podmíněně akceptovatelný.

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

Silnice je standardní stavba, která vyvolává poměrně jednoznačné, dobře známé a poměrně snadno pochopitelné negativní vlivy na svoje okolí. Z hlediska vlivů na životní prostředí je nejdůležitějším parametrem vhodné směrové vedení silnice a vhodné výškové uspořádání (podélný profil). Vhodným zvolením těchto dvou parametrů lze ve volné krajině většinu negativních vlivů eliminovat do té míry, že není nutné realizovat žádné nadstandardní



technické řešení. Pokud se nepodaří pouhou úpravou směrového vedení a nivelety komunikace odstranit všechny významné negativní dopady, je třeba uplatnit odpovídající prvky nadstandardního technického řešení (např. protihlukové valy nebo stěny, průchody pro zvěř, opěrné zdi, překryté zářezy, vedení komunikace v tunelu atd.).

Technické řešení všech posuzovaných variant záměru je v dokumentaci popsáno podrobně. Varianty A a B jsou vedeny volnou krajinou v novém směrovém vedení poměrně členitým územím. V její trase je řada zářezů, násypů a poměrně velkých mostních objektů. Za nadstandardní prvky technického řešení lze označit pilotové stěny, zárubní zdi a opěrné zdi. Jejich navržení je vyvoláno komplikovanými geologickými podmínkami území.

Variantu C, která je vedena na estakádě nad stávající silnicí I/13, lze charakterizovat jako neobvyklé technické řešení. Tranzitní doprava není vyvedena mimo zastavěné území, jako v případě variant A a B, ale prochází centrem Bíliny v trase stávající silnice I/13, ale v jiné výškové úrovni. Z hlediska vlivů na životní prostředí je nejvýznamnějším důsledkem tohoto řešení zachování zdroje hluku a emisí do ovzduší v zastavěném území a negativní vlivy výstavby průtahu na obyvatele žijící v okolní zástavbě. Maximální pozornost v případě této varianty musí být věnována minimalizaci negativních vlivů na veřejné zdraví během výstavby a během provozu přeložky.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru v obou doporučených variantách A a C považovat za vhodné. Nezbytným předpokladem je zahrnutí podmínek výstavby a provozu záměru uvedených ve stanovisku do dalších fází přípravy záměru.

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

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané dokumentace mají dobrou vypovídací schopnost a jsou zpracovány na dobré úrovni. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, resp. vyloučení negativních vlivů na životní prostředí. Dokumentace EIA předložila soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je třeba za zásadní opatření považovat požadavky ke snížení akustické zátěže, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí a k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel. Navržená opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví vycházejí z procesu posuzování vlivů podle zákona a jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru.

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

Na základě posouzení dokumentace EIA a při uvážení jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku je možné předložené varianty seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

1. varianta C (průtah městem po estakádě)
2. varianta A (východní obchvat)
3. varianta 0 (varianta nulová)
4. varianta B (zkrácený východní obchvat)

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko k variantám A (východní obchvat) a C (průtah městem po estakádě) posuzovaného záměru, s mírnou preferencí varianty C.

## **5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení) a k posudku**

Předmětem tohoto vypořádání nejsou připomínky k oznámení záměru, které byly vypořádány jednak souhrnně v rámci Závěru zjišťovacího řízení ze dne 7.5.2007, č.j. 616/ZPZ/2007/305-závěr, jednak zpracovatelem dokumentace v kapitole „Vypořádání připomínek“.

### **5.1. Vypořádání vyjádření k dokumentaci**

K dokumentaci zaslaly vyjádření následující dotčené územní samosprávné celky, dotčené správní úřady a veřejnost:

1. Ústecký kraj, usnesení Rady Ústeckého kraje č. 15/56R/2010 ze dne 15.9.2010
2. Město Bílina, vyjádření ze dne 29.9.2010
3. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření č.j. 616/ZPZ/2007/305 ze dne 1.9.2010
4. Magistrát města Mostu, odboru životního prostředí a mimořádných událostí, vyjádření č.j. MmM/129103/2010/OŽPaMU/PF ze dne 1.10.2010
5. Městský úřad Bílina, odbor životního prostředí, vyjádření č.j. OŽP/28895/V-163/10 ze dne 29.9.2010
6. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, vyjádření č.j. ČIŽP/44/IPP/0708051.003/10/UJP ze dne 5.10.2010
7. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, vyjádření č.j. KHSUL 30487/2010 ze dne 15.10.2010
8. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, územní pracoviště Most, vyjádření č.j. KHSUL 30794/2010 ze dne 1.10.2010
9. Pan J. Čechura, zástupce mysliveckého sdružení MS Bořeň Bílina o.s., vyjádření ze dne 6.10.2010
10. Pan P. Rais, vyjádření ze dne 13.9.2010

### **Ústecký kraj, usnesení Rady Ústeckého kraje č. 15/56R/2010 ze dne 15.9.2010**

K realizaci doporučuje variantu C – průtah městem po estakádě.

#### **Vypořádání:**

V návrhu stanoviska jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

### **Město Bílina, vyjádření ze dne 29.9.2010**

Jelikož varianty B, D, a 0 nejsou v EIA doporučeny z provozních důvodů nebo technických důvodů realizace, má město Bílina připomínky pouze k variantě A a C.

#### **Připomínky k variantě A (červená – dlouhá východní)**

Město Bílina požaduje v místě průchodu zahrádkářskou kolonií zakrytí zářezů jištěných pilotovými stěnami s ozeleněním tak, aby opticky nebyla narušena kontinuita území.

#### **Vypořádání:**

Dle podélného profilu, který je součástí příloh dokumentace, je v km 1,7 – 2,18 (tj. v místě průchodu varianty A zahrádkářskou kolonií) počítáno s pilotovou stěnou. Zakrytí zářezu není součástí posuzovaného technického řešení. Příslušný úřad doporučuje tento problém vyřešit v navazujících fázích přípravy záměru (v územním a stavebním řízení).

Znovu upozorňujeme na požadavek čtyřpruhového uspořádání, které je v souladu s připravovanou změnou územního plánu.



#### Vypořádání:

Dokumentace EIA řeší obchvat silnice I/13 jako dvoupruhový, uvedeno je rovněž zdůvodnění navrženého technického řešení. Přeložka bude využívána tranzitní dopravou, stávající silnice I/13 dopravou místní. Po realizaci záměru tedy vzniknou na silnici I/13 v profilu města Bíliny čtyři jízdní pruhy, které budou prostorově rozděleny do dvou samostatných komunikací. Dle dosavadních výstupů, zjištěných při projektové přípravě záměru, lze takto navržené šířkové řešení silnice I/13 považovat za dostatečné. Pokud by obchvat silnice I/13 měl být realizován v čtyřpruhovém uspořádání, představovalo by to, s velkou pravděpodobností, vyhodnocení záměru v novém procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

#### Připomínky k variantě C (zelená – průtah městem po estakádě)

Město požaduje ukončení prací na této variantě. Důvodem je nevhodné vedení dopravy středem města, nemožnost odvětrání trasy a nemožnost jejího rozšíření na čtyřpruh.

#### Vypořádání:

Varianta C je v dokumentaci EIA i ve zpracovaném posudku posudku z hlediska vlivů na životní prostředí vyhodnocena jako realizovatelná. Vyloučení varianty C z další přípravy je proto nutné provést na základě jiných kritérií, než jsou vlivy na životní prostředí.

#### **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření č.j. 616/ZPZ/2007/305 ze dne 1.9.2010**

Krajský úřad Ústeckého kraje doporučuje variantu C – průtah města po estakádě, která má z hlediska vlivů na lokality chráněných druhů, lokality Natura, prvky ÚSES, VKP nejmenší negativní vlivy.

#### Vypořádání:

V návrhu stanoviska jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

Upozorňuje, že v případě nutnosti udělení výjimek ze zákazů pro zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin je pro všechny kategorie věcně a místně příslušným orgánem Krajský úřad Ústeckého kraje (nutno opravit v textu str. 174, 175).

#### Vypořádání:

Místní příslušnost pro udělení výjimky k zásahu do zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je upřesněna v kapitole posudku *B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.*

Na základě aktuální ÚPD se v zájmovém území nachází regionální biocentrum „Bořeň“, ostatní prvky uváděné v dokumentaci jsou pravděpodobně lokální úrovně.

#### Vypořádání:

Kategorie prvků ÚSES v zájmovém území je v posudku aktualizována.

Z hlediska ochrany vod nejsou připomínky, pouze upozornění na nutnost souhlasu pro stavbu v zátopovém území Syčivky.

#### Vypořádání:

Nutnost souhlasu pro stavbu v zátopovém území Syčivky vyplývá z platných právních předpisů, tento požadavek proto není zařazen do návrhu stanoviska.

Odvodnění komunikace je součástí stavby a není vodním dílem. Ochranné pásmo lázeňských vod Kyselka je odděleno tokem Bílina.

#### Vypořádání:

Jedná se o upřesnění nejednoznačně vymezeného ochranného pásma lázeňských vod Kyselka v dokumentaci EIA. Tato nepřesnost nemá vliv na výsledky hodnocení vlivů na životní prostředí a vydání stanoviska.

**Magistrát města Mostu, odbor životního prostředí a mimořádných událostí, vyjádření č.j. MmM/129103/2010/OŽPaMU/PF ze dne 1.10.2010**

Bez připomínek.

**Městský úřad Bílina, odbor životního prostředí, vyjádření č.j. OŽP/28895/V-163/10 ze dne 29.9.2010**

Ochrana přírody a krajiny

Z provedeného hodnocení a následného porovnání variant lze doporučit k realizaci variantu A nebo variantu C. Za předpokladu dodržení podmínek a kompenzačních opatření popsaných v dokumentaci, zejména v kapitole D.IV. týkající se opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Státní správa lesů

Za předpokladu dodržení podmínek a kompenzačních opatření popsaných v dokumentaci, zejména v kapitole D.IV. týkající se opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na zájmy státní správy lesů z hlediska zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vodoprávní úsek

Považuje za nejvhodnější variantu východní obchvat „A“.

Ochrana ovzduší

Rozptylovou studií byla vyhodnocena za nejlepší z hodnocených variant aktivní varianta „A“. K tomuto hodnocení nemáme připomínky.

Zemědělský půdní fond

K závěru nemá orgán ochrany ZPF připomínky.

Vypořádání:

V návrhu stanoviska jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

**Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, vyjádření č.j. ČIŽP/44/IPP/0708051.003/10/UJP ze dne 5.10.2010**

Z hlediska ochrany ovzduší

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod

Vzhledem k faktu, že trasy ve všech variantách zasahují do ochranného pásma II. stupně léčivých zdrojů lázeňského místa Bílina a trasy A a B i do ochranného pásma II. stupně zdrojů lázeňského místa Teplice v Čechách bude, jak je uvedeno v předložené dokumentaci, projektová a realizační dokumentace stavby předložena Českému inspektorátu lázní. V případě předložení záměru k posouzení Českému inspektorátu lázní nemá ČIŽP připomínky.

Vypořádání:

Požadavek předložit navazující projektové dokumentace k posouzení Českému inspektorátu lázní je zařazen do návrhu stanoviska.

#### Z hlediska odpadového hospodářství

ČIŽP požaduje, aby součástí dokumentace ke kolaudaci byla průběžná evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi, vedená v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění.

#### Vypořádání:

Požadavek je zařazen do návrhu stanoviska.

#### Z hlediska státem chráněných zájmů ochrany přírody a krajiny

1) Nezbytné kácení dřevin je nutné provádět v mimohnízdním období, tj. v období vegetačního klidu. Dále ČIŽP upozorňuje, že ke kácení dřevin rostoucích mimo les je třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání povolení, aby nedošlo ke střetu s příslušným stanovením zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

#### Vypořádání:

Požadavek je zařazen do podmínek stanoviska.

2) ČIŽP upozorňuje, že vzhledem k výskytu zvláště chráněných druhů živočichů v uvedené lokalitě ve všech třech variantních řešeních, je nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání výjimky ze zákazů zvláště chráněných živočichů dle ust. § 56 zákona. Rozhodnutí podle ust. § 56 je jedním z podkladů pro vydání rozhodnutí podle zvláštních předpisů.

#### Vypořádání:

Požadavek je zařazen do podmínek stanoviska.

3) ČIŽP upozorňuje, že vzhledem ke skutečnosti, že realizací záměru ve variantě A, B, C dojde k zásahu do VKP vodní tok, údolní niva, les, je třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání stanoviska k zásahu do těchto významných krajinných prvků.

#### Vypořádání:

Nutnost souhlasu pro stavbu ve významných krajinných prvcích vyplývá z platných právních předpisů, tento požadavek proto není zařazen do návrhu stanoviska.

4) ČIŽP doporučuje v případě realizace akce „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“ volbu variantního řešení C. Z předložených podkladů vyplývá, že volbou varianty C dojde k minimalizaci vlivů na regionální a lokální prvky ÚSES, významné krajinné prvky, prvky soustavy Natura 2000, maloplošná zvláště chráněná území, stanoviště zvláště chráněných druhů rostlin živočichů a krajinný ráz.

#### Vypořádání:

V návrhu stanoviska jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

#### **Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, vyjádření č.j.KHSUL 30487/2010 ze dne 15.10.2010**

Skutečnou hlukovou situaci předmětného záměru a účinnost realizovaných protihlukových opatření bude však třeba ověřit kontrolním měřením hluku po výstavbě obchvatu, resp. průtahu.

#### Vypořádání:

Požadavek je zahrnut do podmínek stanoviska.

Z hlediska hlukového a imisního zatížení ovzduší provozem záměru jsou všechny navrhované varianty poměrně srovnatelné, vždy každá varianta přinese částečné zlepšení



v místech odkud odvede dopravu a naopak zhoršení v místech, kudy bude nově doprava vedena. Bude proto nutné v dalších stupních projektové přípravy stavby zaměřit se na návrh a realizaci takových opatření, aby varianta, která bude nakonec vybrána a realizována, měla co nejmenší nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatel žijících v nejbližším okolí.

#### Vypořádání:

K minimalizaci negativních vlivů na veřejné zdraví jsou do návrhu stanoviska zařazena odpovídající opatření.

#### **Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, územní pracoviště Most, vyjádření č.j.KHSUL 30794/2010 ze dne 1.10.2010**

Bez připomínek.

#### **Pan J. Čechura, zástupce mysliveckého sdružení MS Bořeň Bílina o.s., vyjádření ze dne 6.10.2010**

Pan J. Čechura píše jako zástupce mysliveckého sdružení MS Bořeň Bílina o.s., kde působí jako myslivecký hospodář. Zaráží ho, že jako organizace, která provozuje právo myslivosti v okolí města Bíliny a na pozemcích, kde by měl obchvat vést, nebyli o záměru informováni, nebyl z žádného úřadu zájem o jejich názor, i když se to MS velice dotýká.

#### Vypořádání:

Informace o připravovaném záměru (oznámení i dokumentace EIA) byly zveřejněny standardním způsobem a v souladu se zákonem č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Obchvat okolo Bíliny přijde panu Čechurovi nesmyslný. Za nejvhodnější variantu považuje výstavbu silnice jež by vedla nad úroveň již stávající silnice vedoucí středem města. Varianta obchvatu by se velice dotkla životního prostředí v okolí Bíliny. Obchvat v okolí Bíliny by vedl k tomu, že by velice často docházelo k velikým ztrátám na zvěři jelikož v místech, kde by obchvat měl vést se nachází velké množství zvěře (černé, srnčí, drobné hlavně bažantí), u které by došlo téměř k decimaci chovu. Obchvat by také znemožnil myslivecké hospodaření v okolí obchvatu a v místech mezi silnicí a městem.

#### Vypořádání:

Dle popisu pana Čechury je zřejmé, že k jako vhodnější k realizaci považuje variantu C. Tato varianta není dokumentací EIA ani předkládaným posudkem z další přípravy vyloučena. V návrhu stanoviska jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

Varianta, která by vedla okolím Bíliny by nic neřešila, řešila by pouze to, že by se město uzavřelo do pruhu silnic a místa, která jsou veřejností často navštěvována z důvodu procházek přírodou by byla silnicí zničena (... kdo by chodil několik kilometrů, aby se silnici vyhnul a byl v čisté přírodě).

#### Vypořádání:

Varianty A a C (které byly na základě vyhodnocení vlivů na životní prostředí klasifikovány jako akceptovatelné) vykazují rozdílné negativní vlivy na své okolí. Lze souhlasit s panem Čechurou, že obchvatová varianta A vykazuje horší dopad na přírodní složky životního prostředí, naproti tomu varianta C je horší z hlediska vlivů na obyvatele. V územním plánu města Bílina je dlouhodobě uvažováno s východním obchvatem města a dle aktuálního vyjádření města Bílina k dokumentaci EIA je tato snaha zachována a město preferuje realizaci varianty A. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

Prašnost bude stále, protože je zde časté proudění směrem do města.



#### Vypořádání:

Problematika prašnosti je řešena v rozptylové studii. Z jejích výsledků vyplývá, že denní příspěvky koncentrace prachových částic PM<sub>10</sub> z dopravy se ve variantě C pohybují v rozmezí 0,0 – 0,8 µg/m<sup>3</sup> a ve variantě A v rozmezí 0,0 – 0,68 µg/m<sup>3</sup>.

Ve městě provoz stejně zůstane, protože je to kratší. Nejschůdnější varianta je výstavba silnice, která by vedla přímo nad silnicí stávající s tím, že by byla přímo průjezdná městem a zakryta zástěnami kvůli hluku či prachu.

#### Vypořádání:

Ve městě zůstane zachován pouze provoz místní nebo cílové dopravy. Transzitní doprava bude v případě realizace varianty A odvedena mimo centrum města. Rozhodujícím kritériem pro řidiče zda volit trasu přes město nebo po obchvatu je prakticky vždy rychlost a plynulost provozu. Lze oprávněně předpokládat, že oba aspekty lépe uspokojí varianta obchvatu než využití současné silnice I/13.

Varianta okolo Bíliny bude také dražší z důvodu terénních úprav.

#### Vypořádání:

Podrobný finanční rozpočet nebyl pro posuzované varianty dosud zpracován, investiční náklady jsou však pro variantu A předběžně odhadovány na 2,898 mld. Kč, pro variantu C na 3,090 mld. Kč.

#### **Pan P. Rais, Litoměřická 17/46, Bílina (vyjádření ze dne 13.9.2010)**

Pan Rais uvádí námitky proti výstavbě „krátké„ varianty obchvatu kolem města Bíliny:

1. V letošním roce byly na silnici I/13 zprovozněny poblíž centra města celkem 3 kruhové objezdy, které měly za následek zklidnění a plynulost přesunu automobilů po této trase. Věčné dopravní zácpy, tolik nepopulární při dřívějším semaforovém značení křižovatek, se tak zmenšily na více či méně páteční dopravní špičku. Koncem tohoto roku se má navíc u nádraží ČD otevřít přechod silnice I/13 po lávce a tím umožnit další zvýšení plynulosti provozu.
2. Několik let již nefunguje pasovka, která od těžebních společností dopravovala hlušinu na Radovesickou výsypku. Z místa, kudy by obchvat vedl, se tímto stalo území jedinečné svým klidem a tichostí, v okolí Bílin srovnatelné snad jen s jižní stranou bílinské hory Bořeň. Tento rozsáhlý prostor je nyní vstupní branou do Českého středohoří a ohraničují jej až silnice č. 258, 15 a 8. Není divu, že je tato vstupní část hojně navštěvována nejen zvěří a ptactvem, ale i lidmi.
3. Posledním důvodem, proč nesouhlasím s obchvatem města, je jev nazývaný dopravní indukce. Motoristům se sice v případě vybudování obchvatu krátkodobě odlehčí současná silnice I/13, leč bohužel za dalších cca 20 let by mohl provoz opět nabýt hustoty se současným stavem, a to jak na silnici I/13, tak i na odkloněném obchvatu. Čili jednoduše řečeno, za dalších cca 20 let se budou případně hledat další varianty, jak odlehčit zaplněnému obchvatu s následkem dalšího rozdělování krajinného celku.

Vážené MŽP nedopustíte, prosím, destrukci krajiny a její rozměňování na stále menší kousky, kde již nebude pro volně žijící živočichy místo a pro člověka zmizí jednou pro vždy další tichý kout k procházkám a rekreačnímu sportu. Raději pojďme společně hledat alternativy, které budou přínosné, jak pro motoristy, tak i milovníky přírody (např. varianta tunelu pod městem nebo taková varianta, kde už komunikace a provoz po ní funguje a tuto jen rozšířit a doplnit biokoridory).

#### Vypořádání:

Není úplně jasné, kterou „krátkou“ variantu obchvatu kolem města Bíliny má pan Rais na mysli. Z kontextu vyjádření však vyplývá, že kritika se týká obou obchvatových variant, tedy varianty A (východní obchvat) a B (zkrácený východní obchvat). S názorem pana Raise lze

souhlasit - území na východ od Bíliny je v kontextu s širším okolím skutečně poměrně zajímavé a zásah obou hodnocených variant obchvatu do krajiny je významný. Tento aspekt byl v dokumentaci EIA odpovídajícím způsobem vyhodnocen. Na základě provedeného hodnocení nebyla k další přípravě a k realizaci doporučena varianta B. Ve variantě A nebyly zjištěny natolik závažné negativní vlivy na posuzované složky životního prostředí, které by opravňovaly tuto variantu z další přípravy záměru vyloučit.

Nárůst dopravních intenzit na posuzované silnici I/13 byl vyhodnocen firmou Pragoprojekt a.s. Byla zpracována analýza stavu dopravy a koncept dopravní obslužnosti s výhledem pro rok 2030. Posuzovaná stavba je navrhována tak, aby s určitou rezervou vyhovovala dopravním intenzitám, které lze na základě našich současných znalostí v roce 2030 očekávat. Problém indukce dopravy se týká všech hodnocených aktivních variant (A, B a C).

V probíhajícím procesu EIA je možné hodnotit pouze varianty, které jsou součástí dokumentace EIA. K jiným variantám (např. zmiňovaná varianta tunelu pod městem) se příslušný úřad nemůže vyjadřovat. Varianta s minimálními vlivy na přírodu a krajinu, kterou pan Rais požaduje, je varianta C (průtah městem po estakádě). Součástí hodnocených variant je i varianta nulová (zachování provozu na stávající silnici I/13), tato varianta není doporučena k další přípravě a k realizaci.

V návrhu stanoviska jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

## **5.2. Vypořádání vyjádření k posudku**

K posudku se vyjádřily následující dotčené územní samosprávné celky, dotčené správní úřady a veřejnost:

1. Ústecký kraj, usnesení Rady Ústeckého kraje č. 36/70R/2011 ze dne 2.2.2011
2. Město Bílina, vyjádření ze dne 14.2.2011
3. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, vyjádření č.j. ČIŽP/44/IPP/1102332.001/11/UPT ze dne 21.2.2011
4. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, vyjádření č.j. KHSUL 4696/2011 ze dne 11.2.2011
5. Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, vyjádření ze dne 30.9.2010
6. Pan P. Rais, vyjádření ze dne 13.2.2011

### **Ústecký kraj, usnesení Rady Ústeckého kraje č. 36/70R/2011 ze dne 2.2.2011**

Souhlasí s vydáním souhlasného stanoviska a preferuje realizaci varianty C.

#### **Vypořádání:**

Ve stanovisku jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.

### **Město Bílina, vyjádření ze dne 14.2.2011**

Město Bílina zásadně nesouhlasí s variantou C obchvatu, která řeší průtah městem po estakádě. Průtah městem po estakádě shledáváme jako zcela nevhodné řešení, které nevyhovuje požadavkům města.

#### **Vypořádání:**

Varianta C je ve stanovisku klasifikována jako akceptovatelná, stejně jako varianta A. Výběr varianty k realizaci doporučuje příslušný úřad provést na základě rozhodnutí města Bílina.



**Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, vyjádření č.j. ČIŽP/44/IPP/1102332.001/11/UPT ze dne 21.2.2011**

Z hlediska ochrany vod, ochrany ovzduší a ochrany přírody a krajiny nemá ČIŽP OI Ústí nad Labem k předloženému posudku připomínky.

ČIŽP trvá na zařazení požadavku, aby součástí dokumentace ke kolaudaci byla průběžná evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi.

**Vypořádání:**

Tento požadavek je součástí stanoviska jako opatření č. 41.

**Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, vyjádření č.j. KHSUL 4696/2011 ze dne 11.2.2011**

Orgán ochrany veřejného zdraví s předloženým posudkem souhlasí. K návrhu stanoviska i k uvedeným podmínkám pro fázi přípravy, výstavby i provozu záměru nemáme připomínek.

**Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, vyjádření ze dne 30.9.2010**

Děti Země preferují výstavbu var. C (průtah na estakádě). Děti Země jako velké riziko této varianty vidí nutnost detailně zajistit technickou a organizační fázi výstavby. Tuto věc je nutné detailně zohlednit v podmínkách stanoviska EIA.

**Vypořádání:**

Varianta C je jednou z doporučených variant (spolu s variantou A). Pro fázi realizace záměru jsou ve stanovisku uvedena obecná opatření, která by měla být zohledněna v zásadách organizace výstavby (ZOV) a během vlastní realizace záměru. Konkrétní podmínky pro výstavbu vybrané varianty bude možné stanovit až na základě příslušné projektové dokumentace v územním a stavebním řízení.

**Pan P. Rais, Litoměřická 17/46, Bílina (vyjádření ze dne 13.2.2011)**

Posudek EIA sice východní variantu zvolil jako druhou nejlepší možnost, těsně za estakádou, ale domnívám se, že by se tato varianta mohla s klidným svědomím zařadit ještě za verzi nulovou.

**Vypořádání:**

Varianta nulová byla zařazena za variantu A (východní obchvat) proto, že stávající situaci nijak neřeší. Zachovává všechny negativní vlivy dopravy vedené zastavěným územím Bíliny.

1) U varianty nulové totiž nikdo nebere v potaz to, že automobilová doprava bude v době předpokládané realizace obchvatu či estakády radikálně utlumena v důsledku ropného zlomu. Díky vysoké ceně pohonných hmot si lidé nebudou moci dovolit využívat automobil tak, jako dnes.

**Vypořádání:**

S poklesem dopravních zátěží v důsledku ropného zlomu oficiální prognózy vývoje dopravy nepočítají. Zpracovatel dokumentace musí vycházet z prognózy dopravy, kterou na základě sčítání dopravy a očekávaného vývoje zpracovává Ředitelství silnic a dálnic ČR. A tato prognóza předpokládá nárůst dopravy.

2) Krátce po zprovoznění obchvatu by nastal doslova masakr zvěře, protože ta ve sledovaných lokalitách nachází lákavé útočiště. Obávám se, že biokoridory tuto otázku řeší jen částečně.

**Vypořádání:**

Ke střetu se zvěří může na východním obchvatu, pokud bude tato varianta realizována, docházet, jako na kterékoliv jiné silnici. Minimalizovat toto riziko bude nezbytné navržením a realizací oplocení v rizikových úsecích silnice. Problém střetů se zvěří bude v tomto případě

lokálním problémem, nikoliv problémem přerušení migračních tras. Dálková migrace zvěře v tomto území nemůže probíhat vzhledem k navazující zástavbě města Bílina, lokální migrace bude umožněna díky mostním objektům, kterými silnice překonává údolí v trase.

3) Jediná možnost dosáhnout pěstitelských úspěchů, bude v době ropné krize využití přirozených dopravních vazeb, tím pádem snaha o zachování druhové rozmanitosti, jakožto podmínky k zachování ekologické stability.

#### Vypořádání:

Výstavba obchvatu s sebou vždy nese zábor půdy a nahrazení přirozeného vegetačního krytu asfaltovým povrchem. Negativní vlivy, které z toho vyplývají, mohou být do určité míry zmírněny výběrem vhodné trasy. Proto byla odmítnuta varianta B (zkrácený východní obchvat). U varianty A (východní obchvat) byly negativní vlivy vedení trasy volnou krajinou vyhodnoceny jako akceptovatelné. Jako akceptovatelná je vyhodnocena rovněž varianta C (průtah městem po estakádě), u které jsou vlivy na volnou krajinu minimální, případně nulové.

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

Na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných  
vzdává

odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje jako příslušný úřad podle § 22 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, v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě dokumentace EIA, vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanských sdružení, iniciativ a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru stavby

### **Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah**

Na základě posouzení dokumentace EIA a s uvážením jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku je možné předložené varianty seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

1. varianta C (průtah městem po estakádě)
2. varianta A (východní obchvat)
3. varianta 0 (varianta nulová)
4. varianta B (zkrácený východní obchvat)

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko k variantám A (východní obchvat) a C (průtah městem po estakádě) posuzovaného záměru, s mírnou preferencí varianty C. Příslušný úřad doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace zpracovat jednu z variant A nebo C, podle rozhodnutí města Bílina. Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo uvedených v dokumentaci EIA, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými orgány státní správy, samosprávy a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřily.



## **6.1. Podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu záměru**

### **A. Podmínky pro fázi přípravy stavby**

#### **Pro fázi přípravných prací**

##### **Společná opatření pro variantu A a C**

1. Převzít trasu vybrané varianty přeložky silnice I/13 do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR) a do územního plánu města Bílina.
2. V územním plánu města Bílina stanovit regulační opatření pro výstavbu v území ovlivněném provozem na přeložce silnice I/13.
3. Projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR), případně projektovou dokumentaci pro stavební povolení (DSP) zpracovat v souladu s technickým řešením předloženým do procesu EIA s dořešením následujících problémů.
4. Stanovit přesný rozsah trvalých a dočasných záborů půdy. Zpracovat bilanci skřívky svrchních kulturních vrstev půdy (pedologický průzkum) a plán na jejich využití.
5. Upřesnit bilanci zemních prací. V případě přebytku výkopového materiálu zajistit přednostně jeho další využití, případně uložení na odpovídající skládku.
6. Pro vybranou variantu upřesnit hlukovou studii pro provoz posuzované silnice na základě zaměření jednotlivých objektů. Stanovit hlukovou zátěž všech obytných objektů podél silnice a konkretizovat technické řešení protihlukových opatření.
7. Zpracovat inženýrsko-geologický průzkum pro vybranou variantu. Na základě výsledků průzkumu navrhnout opatření k zajištění stability násypů, zářezů, opěrných a zárubních zdí včetně pilotových stěn.
8. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro vybranou variantu. V rámci hydrogeologického průzkumu prověřit mimo jiné i riziko ovlivnění zdrojů Bílinské kyselky. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout v navazujících projektových dokumentacích opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod včetně případného monitoringu. Projektové dokumentace předložit Českému inspektorátu lázní a zřidel.
9. Pro vybranou variantu zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky. Navržené technické řešení musí zajistit bezpečné odvádění dešťových vod, které neohrozí koryta recipientů a zajistí vyrovnání přítoku dešťových vod do recipientu a vyrovnání koncentrací znečišťujících látek v dešťových vodách. Technické řešení bude doloženo hydrotechnickým výpočtem, při kterém budou zohledněny existující povodňové plány.
10. V případě potřeby (vyrovnání průtoků) navrhnout před zaústěním do recipientu retenční nádrž ve formě rybníční nádrže se zemními hrázemi a úpravou okolí do přírodě blízkého stavu. Umístění a stavební provedení retenčních nádrží konzultovat s orgánem ochrany přírody. Objem retenčních nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
11. Dešťové vody odváděné do recipientů předčistit v dešťových usazovacích nádržích schopných zachycovat pevné splaveniny a ropné látky. Preferovat nádrže ve formě přirozených rybníčních nádrží, v případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů. Objem dešťových usazovacích nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
12. Pro vybranou variantu zpracovat dendrologický průzkum, který stanoví rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.

13. Zpracovat projekt sadových úprav silničního tělesa. Pro výsadby doporučuji použít domácí dřeviny, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště.
14. Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny zajistit odpovídající náhradní výsadbu za pokácené dřeviny. Náhradní výsadbu směřovat přednostně do prvků ÚSES.
15. Provést předběžný archeologický průzkum v trase vybrané varianty. V případě požadavku orgánu památkové péče zpracovat projekt záchranného archeologického průzkumu.
16. Zajistit zachování sítí technické infrastruktury ve funkčním stavu.
17. Zajistit odpovídající dostupnost pozemků v okolí silnice.
18. Pro vybranou variantu stanovit rozsah nutných demolic.
19. Aktualizovat biologický průzkum pro vybranou variantu před zahájením stavby tak, aby výsledky nebyly starší dvou let. Průzkum aktualizovat v rozsahu a v lokalitách, v nichž byl pro příslušnou variantu vypracován při posuzování vlivů na životní prostředí.
20. Požádat o udělení výjimek podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se zásahem do stanoviště a přirozeného vývoje konkrétních zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, kterých se realizace stavby bude přímo dotýkat. Součástí udělených výjimek budou podmínky zásahu (např. nařízení záchranného transferu, kompenzační opatření apod.). Pravomocné výjimky doložit pro potřeby územního řízení.
21. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV). Do ZOV zahrnout řešení následujících problémů:
  - a) Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nezasahovaly do cenných biotopů, významných krajinných prvků a prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů). Umístit je pokud možno v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jeho provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.). Mytí nákladních automobilů a stavebních strojů zajistit v zařízení staveniště v systému s uzavřeným okruhem mycí vody.
  - b) Respektovat podmínky ochranného pásma I. a II. stupně lázeňského místa Bílina.
  - c) Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů.
  - d) Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu silnice. Stanovit objem zemin a ornice přemisťovaných během výstavby.
  - e) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště budoucí silnice, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, vyloučit poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
  - f) Specifikovat množství, druhy vznikajících odpadů a prostory pro jejich shromažďování.
  - g) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů. Hluk ze stavební činnosti nesmí překročit nejvyšší přípustné limity.

- h) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby, např. zřízení protierozních sedimentačních jámk v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.
- i) Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví, orgánů ochrany životního prostředí a správců vodních toků.
- j) Zpracovat plán dopravních opatření během výstavby (především ve variantě C).

#### **Opatření pro variantu A**

- 22. V dostatečném předstihu navrhnout úpravy lesních hospodářských plánů, které umožní stabilizaci dotčených lesních porostů.
- 23. Stanovit rozsah nezbytného mýcení lesních porostů, mýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky. Po dohodě s orgánem ochrany přírody realizovat náhradní zalesnění za mýcené lesní porosty.
- 24. Na základě inženýrsko-geologického průzkumu stanovit míru rizika aktivace sesuvu v úvodním oblouku trasy A a navrhnout opatření pro jeho eliminaci.
- 25. Provéřít případné střety varianty A s jednotlivými částmi Radovesické výsypky, v případě potřeby vyřešit technické detaily střetů.
- 26. Střety s jednotlivými prvky ÚSES řešit ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny následovně:
  - a) RBC 8 Bořeň.....upravit hranice biocentra
  - b) RBK 4a..... biokoridor nově vymezit tak, aby nebyl v kolizi s připravovanou MUK silnice I/13 a II/257
  - c) LBC 3 Trumpelík..... staveniště omezit na plochu trvalého záboru, dočasný zábor v prostoru LBC je nepřipustný.
  - d) LBC 31 Bezovka..... upravit hranice LBC
  - e) LBK 29..... staveniště omezit na plochu trvalého záboru
  - f) LBK 30..... staveniště omezit na plochu trvalého záboru
  - g) LBC Radovesická výsypka..... upravit hranice LBC
- 27. Křížení silnice I/13 s VKP Syčivka realizovat navrženým mostním objektem.

#### **Opatření pro variantu C**

- 28. Vyřešit vedení objízdny trasy přes překryté koryto Bíliny, zohlednit možnost povodňových stavů.
- 29. Zpracovat povodňový plán pro etapu výstavby.
- 30. V dostatečném předstihu konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny předpokládaný způsob a rozsah zásahu do biokoridoru Bílina a do významného krajinného prvku vodního toku a nivy řeky Bíliny během výstavby.

#### **Pro fázi realizace záměru**

##### **Společná opatření pro variantu A a C**

- 31. Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků. Dočasné zábory půdy omezit jen na nezbytnou minimální plochu, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
- 32. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
- 33. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.



34. Stavební stroje v průběhu stavby odstavovat mimo ochranné pásmo přírodních minerálních vod I. stupně lázeňského místa Bilina a dále mimo koryta vodních toků a další místa, kde může hrozit jejich zaplavení vodou.
35. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
36. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť.
37. Zajistit průběžnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
38. Zajistit ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. Vybavit zařízení staveniště prostředky pro zachyt úniku ropných látek. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit u odborné firmy.
39. Při výstavbě dodržovat podmínky na ochranu archeologických památek dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. V předstihu oznámit termín zahájení zemních prací příslušnému orgánu památkové péče, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče. V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu
40. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby. Organické odpady kompostovat, štěpkovat nebo energeticky využít.
41. V rámci kolaudačního řízení předložit průběžnou evidenci druhů a množství odpadů vzniklých v průběhu výstavby a doložit způsob s jejich nakládáním.
42. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu. Vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – srpen).
43. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
44. Na ploše staveniště provádět pravidelnou likvidaci invazních druhů rostlin.
45. Riziková místa na staveništi (jímký, jámy, příkopy) opatřit přiměřenými funkčními zábranami, znemožňující přístup a uvíznutí živočichů.
46. Po dobu výstavby ustanovit biologický dozor, který bude provádět autorizovaná osoba (autorizace k provádění biologického hodnocení dle zákona č 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů).
47. V průběhu stavby dodržovat podmínky stanovené v závazných stanoviscích k zásahům do významných krajinných prvků a prvků ÚSES.
48. Plochy dočasného záboru půdy a ostatní plochy dotčené v průběhu výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu, případně na trvalé travní porosty s porosty domácích dřevin napojené na okolní plochy zeleně nebo na lesní porosty.
49. Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů.
50. Období výstavby maximálním způsobem zkrátit.

#### **Opatření pro variantu A**

51. Stavbu realizovat s maximálním ohledem zejména na biologicky cennější úseky:



- a) km 0,0 – 1,2 – průchod komunikace lesními porosty, kontakt komunikace s regionálním biocentrem RBC 8 a EVL Bořeň
- b) km 3,0 – 3,8 – přechod komunikace nivou Syčivky, kontakt komunikace s lokálním biocentrem LBC 3 a průchod lesními porosty
- c) km 3,8 – 4,5 – průchod komunikace lesními porosty na hřbetu mezi Syčivkou a údolím Lukovského potoka, kontakt komunikace s lokálním biocentrem LBC 31.

52. Zahájení stavebních prací rozdělit do dvou fází:

- 1. fáze – prvotní terénní práce (úpravy terénu, odstranění vegetačního krytu a sejmutí ornice) provést v celém rozsahu stavby v prvním roce realizace záměru v mimohnízdním období ptáků, tedy od konce srpna do konce února.
- 2. fáze – vlastní výstavbu silnice zahájit neprodleně po ukončení první fáze výstavby, nejpozději na začátku března.

53. Zemní práce v rizikových úsecích komunikace (vedení po svazích Bořeně v km 0,0 – 2,5 a kontakt s výsypkovým prostorem někdejšího lomu Jirásek v km 7,2 - 7,7) provádět za geotechnického dozoru. V případě nutnosti přijmout adekvátní opatření k ochraně okolních objektů i vlastní stavby komunikace.

54. Zajistit přeložku a nové značení zelené turistické trasy a naučné stezky Bořeň v místech křížení s trasou silnice (km 0,8 – 1,6) včetně jejího napojení na stávající trasu. Turistickou trasu křížit se silnicí I/13 mimoúrovňově.

#### **Opatření pro variantu C**

55. V případě povodňového stavu postupovat podle schváleného povodňového plánu.

#### **Pro fázi vlastního provozu**

##### **Společná opatření pro variantu A a C**

- 56. Po uvedení stavby do provozu provést kontrolní měření hluku u objektů, pro které hluková studie stanovila překročení hygienických limitů nebo dosažení hodnot blízko hygienických limitů. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření, nebo zajistit změnu užívání stavby.
- 57. V případě nařízeného transferu některého ze zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů zajistit péči a kontrolu o tyto druhy v jejich náhradních lokalitách. Zajištění této činnosti svěřit odborně způsobilé osobě či oprávněné organizaci, výsledky monitoringu poskytnout příslušnému orgánu ochrany přírody a krajiny.
- 58. Zajistit pravidelnou údržbu systému odvádění dešťových vod ze silnice.
- 59. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny po dobu minimálně pěti let. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
- 60. Při zimní údržbě optimalizovat množství aplikovaných posypových solí a způsob jejich použití.
- 61. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství provozovatele.

##### **Opatření pro variantu A**

- 62. Po uvedení stavby do provozu sledovat úmrtnost živočichů (savci, ptáci, plazi, obojživelníci) v důsledku kolize s automobily. Rozsah a způsob sledování stanovit po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny. Na základě výsledků navrhnout a realizovat odpovídající opatření k odstranění nebo zmírnění rizik střetů zvířat s automobily (instalace zábran, oplocení, naváděcích pásů, výstražných dopravních značek apod.).

## **POUČENÍ**

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Správní úřad příslušný pro vydání rozhodnutí nebo opatření dle zvláštních právních předpisů je povinen, v souladu s § 10 odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, zahrnout do svého rozhodnutí nebo opatření dle zvláštních právních předpisů požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku, nebo ve svém rozhodnutí, popřípadě opatření uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen zčásti.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

  otisk úředního razítka

**Ing. Tat'ana Krydlová**

vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

#### **Obdrží**

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