



Ing. Alexandr Mertl - Ekologické inženýrství



# SILNICE I/13 BÍLINA, OBCHVAT

## OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

## Seznam zpracovatelů oznámení

Oznámení zpracoval:



**Ing. Alexandr Mertl**  
*posuzování vlivů na životní prostředí*  
Trstěnice 106, 569 57  
IČO: 494 88 392  
DIČ: CZ6405311946 

Ing. Alexandr Mertl

držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí  
č. j. 961/196/OPV/93 ze dne 7.6.1994

Trstěnice 106, 569 57 Trstěnice u Litomyšle

tel.+fax: 461 634 530, e-mail: [mertl@iol.cz](mailto:mertl@iol.cz)

Datum zpracování oznámení: 30.10.2006

Seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Ing. Petr MYNÁŘ  
doprava, hluk

autorizovaná osoba ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Ing. Pavel CETL  
ovzduší

autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší

Mgr. Tomáš CHUDÁREK  
voda, geofaktory

autorizovaná osoba ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Mgr. Edita ONDRÁČKOVÁ  
ochrana přírody

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2003, registrovaným u společnosti Microsoft.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW 11, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

## Obsah

Titulní list	
Seznam zpracovatelů oznámení .....	1
Obsah .....	2
Seznam použitých zkratk .....	3
Úvod .....	4
<b>ČÁST A (ÚDAJE O OZNAMOVATELI)</b> .....	<b>5</b>
<b>ČÁST B (ÚDAJE O ZÁMĚRU)</b> .....	<b>6</b>
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	6
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH .....	14
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH .....	17
<b>ČÁST C (ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ)</b> .....	<b>23</b>
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ ....	23
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	25
<b>ČÁST D (ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ)</b> .....	<b>43</b>
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI .....	43
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI .....	54
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE .....	54
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ .....	54
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ .....	55
<b>ČÁST E (POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU)</b> .....	<b>57</b>
E.I. POPIS VARIANT ŘEŠENÍ STAVBY .....	57
E.II. POROVNÁNÍ VARIANT .....	57
<b>ČÁST F (DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE)</b> .....	<b>59</b>
F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE .....	59
F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE .....	59
<b>ČÁST G (VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU)</b> .....	<b>60</b>
G.I. INFORMACE O ÚČELU OZNÁMENÍ.....	60
G.II. INFORMACE O PROVĚŘOVANÉM ZÁMĚRU .....	60
G.III. INFORMACE O VLIVECH NA OKOLNÍ PROSTŘEDÍ .....	62
<b>ČÁST H (PŘÍLOHY)</b> .....	<b>65</b>
Přehled použitých podkladů .....	66

## Seznam použitých zkratk

ČIŽP	}	Česká inspekce životního prostředí
ČHMÚ	}	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	}	čistírna odpadních vod
ČSN	}	Česká státní norma
EF	}	emisní faktor
EIA	}	Posuzování vlivů na životní prostředí (oznámení, dokumentace, proces); zkratka anglického výrazu (Environmental Impact Assessment)
EVL	}	evropsky významná lokalita
KHS	}	Krajská hygienická stanice
KO	}	katalog odpadů
k.ú.	}	katastrální území
KÚ	}	Krajský úřad
LPF	}	lesní půdní fond
MŽP ČR	}	Ministerstvo životního prostředí České republiky
N	}	odpady kategorie nebezpečné
NO	}	nebezpečný odpad
NV	}	nařízení vlády
O	}	odpady kategorie ostatní
OA	}	osobní automobily
OÚ	}	obecní úřad
OZKO	}	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
PD	}	projektová dokumentace
PHO	}	pásma hygienické ochrany
PO	}	ptačí oblast
PUPFL	}	plochy určené k plnění funkcí lesa
ŘSD ČR	}	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
TNA	}	těžké nákladní automobily
ÚPD	}	územně-plánovací dokumentace
ÚSES	}	územní systém ekologické stability
ÚPSÚ	}	územní plán sídelního útvaru
ÚP VÚC	}	územní plán velkého územního celku
VKP	}	významný krajinný prvek
ZCHÚ	}	zvláště chráněné území
ZPF	}	zemědělský půdní fond
ŽP	}	životní prostředí

## Úvod

Oznámení záměru (dále jen oznámení)

### SILNICE I/13 BÍLINA, OBCHVAT

je vypracováno ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a zákona č. 163/2006 Sb., a slouží jako základní podklad pro provedení zjišťovacího řízení podle § 7 tohoto zákona.

Oznámení je zpracováno v rozsahu přílohy č. 3 zákona.

Předmětem předkládaného oznámení je záměr výstavby silnice I/13 Bílina, obchvat. V celé trase je silnice I/13 navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy kategorie S 11,5. Posuzovaný záměr spadá do kategorie II dle Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (bod 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*), tedy mezi záměry vyžadující zjišťovací řízení.

Zpracování oznámení probíhalo v období 08-10/2006. Pro zpracování byly použity podklady poskytnuté oznamovatelem záměru a údaje získané zpracovatelem oznámení během vlastních průzkumů lokality.

Účelem oznámení je poskytnout základní údaje o záměru, jeho možných vlivech na životní prostředí a rizicích vyplývajících z jeho provozu. Oznámení je podkladem pro zjišťovací řízení, které stanoví požadavky na rozsah a hloubku zpracování dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, a vymezí oblasti vyžadující zvýšenou pozornost z hlediska posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Cílem předkládaného oznámení a navazujícího zjišťovacího řízení je identifikace všech potenciálních vlivů na životní prostředí, které může realizace a provoz posuzovaného záměru vyvolat. Přestože to přímo ze zákona nevyplývá, předpokládá se, že na základě závěru zjišťovacího řízení a informací získaných ve zjišťovacím řízení bude zpracována dokumentace podle §8 v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

V příslušných kapitolách oznámení je obsažena představa o vyhodnocení nejvýznamnějších vlivů v rámci následující dokumentace, pokud bude její zpracování požadováno. Pro naplnění smyslu zjišťovacího řízení je vhodné, aby všichni účastníci zjišťovacího řízení formulovali požadavky na zpracování dokumentace ve svých vyjádřeních.

## ČÁST A (ÚDAJE O OZNAMOVATELI)

### A.1. Obchodní firma

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### A.2. IČ

6599 3390

### A.3. Sídlo

Na Pankráci 56  
145 05 Praha 4

### A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele

Ing. Jan Švarc  
technický náměstek ŘSD ČR  
tel: 241 084 204

## ČÁST B (ÚDAJE O ZÁMĚRU)

### B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### B.I.1. Název a zařazení záměru

SILNICE I/13 BÍLINA, OBCHVAT

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a zákona č. 163/2006 Sb., je následující:

<i>kategorie:</i>	<i>II</i>
<i>bod:</i>	<i>9.1</i>
<i>název:</i>	<i>Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)</i>
<i>sloupec:</i>	<i>B</i>

Dle §4 uvedeného zákona lze záměr zařadit pod odstavec (1) písmeno b) a podléhá posuzování podle zákona, pokud se ve zjišťovacím řízení stanoví, že může mít významný vliv na životní prostředí.

Příslušným úřadem je Krajský úřad Ústeckého kraje.

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

délka řešeného úseku komunikace:	7 700 m
kategorie komunikace:	S 11,5/80
stavební řešení:	směrově nedělená dvoupruhová
šířka komunikace:	šířka zpevněné části koruny je 11,5 m

#### B.I.3. Umístění záměru

Řešený úsek silnice I/13 je situován v jižní části okresu Teplice, na území města Bílina. Napojení na stávající silnici I/13 na jihu je situováno v prostoru hranice okresů Teplice a Most. Z hlediska územní správy je lokalizace následující:

kraj:	Ústecký	
okres:	Teplice (3509)	
obec:	Bílina (567451)	k.ú. Bílina-Újezd (604283) k.ú. Bílina (604208) k.ú. Chudeřice u Bíliny (604348)
okres:	Most (3508)	
obec:	Želenice (567426)	k.ú. Liběšice u Želenic (795925)

Poloha záměru je zřejmá z následujícího obrázku (podrobněji viz příloha č. 1.1. Situace širších vztahů).

Obrázek č. 1: Umístění záměru (1:50 000)



#### B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakterem záměru je novostavba silniční komunikace.

Realizace posuzovaného úseku komunikace je součástí komunikačního tahu silnice I/13 (tzv. "podkrušnohorské silnice"), který je postupně rekonstruován a homogenizován. Stávající průtah silnice I/13 městem Bílina je proveden ve dvoupruhovém příčném uspořádání, zatímco navazující úseky (jihozápadním směrem na Most, severním směrem na Teplice) jsou již provedeny v uspořádání čtyřpruhovém. To vytváří ve městě Bílina "úzké hrdlo" na silnici I/13, které s ohledem na intenzity dopravy a mísení tranzitní dopravy s dopravou cílovou (a zdrojovou) a vnitroměstskou způsobuje dopravní komplikace.

Předkládaný záměr tedy dotváří tah silnice I/13 přeložkou okolo města Bíliny (ve dvoupruhovém příčném uspořádání), která bude využívána zejména tranzitní dopravou. Pro dopravu cílovou (a zdrojovou) a dále dopravu vnitroměstskou zůstává k dispozici stávající průtah městem. Celkově tedy vzniknou na silnici I/13 v profilu města Bíliny čtyři jízdní pruhy (prostorově rozdělené do dvou samostatných komunikací), obdobně jako v navazujících úsecích silnice. Tím bude tah silnice I/13 homogenizován do ucelené podoby.

Dalším dopravním efektem silnice je zlepšení vazby mezi silnicí I/13 a silnicí II/257 ve směru na Louny (a dále Prahu). Tranzitní doprava mezi oběma silnicemi musí za stávajícího stavu zajíždět do centra města, kde se dnes nachází jejich křižovatka. Tato nevhodná situace bude po realizaci přeložky silnice I/13 vyřešena.

Záměr přeložky silnice I/13 bezprostředně nevyvolává nároky na realizaci jiných komunikačních staveb. Naopak - dotváří silniční strukturu v dotčeném území do úplné podoby, předpokládané územním plánem.



Umístěním komunikace v souladu s územním plánem města zároveň dochází k funkčnímu naplnění prostoru. Nepředpokládá se zde proto budování jiných aktivit, které by mohly vést ke kumulaci vlivů. Nelze pochopitelně vyloučit realizaci jiných aktivit v nově dopravně obsluženém území (např. obchodních center apod.), to však není bezprostředním dopravním efektem nové komunikace, ale spíše předmětem urbanistické koncepce města.

### **B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant**

#### *Zdůvodnění a význam záměru*

Silnice I/13 probíhá mezi Mostem a Teplicemi a dále až do Liberce a je důležitou součástí komunikační sítě České republiky.

Silnice I/13 je komunikace dálkového významu, součást mezinárodního tahu E442, a představuje jeden ze zásadních dopravních tahů kraje, propojující silně urbanizované pánevní oblasti, jádrové území kraje a přírodně hodnotná území CHKO Labských pískovců, s návaznostmi na multimodální koridor sítě TEN (dálnice D8) a sousední kraje Karlovarský, Liberecký (součást „Podkrušnohorské magistrály“). Ve vztahu k Šluknovskému výběžku, v návaznosti na silnice I/9 Praha – Česká Lípa – Rumburk, v regionální úrovni II/263, je hlavní součástí propojovací a přístupové trasy Ústí nad Labem - Děčín – Česká Kamenice - Nový Bor – Rumburk, v regionální úrovni Ústí nad Labem - Děčín – Česká Kamenice – Krásná Lípa – Rumburk.

Silnice je v pánevní oblasti jihozápadně od dálnice D8 po Klášterec nad Ohří postupně realizována ve čtyřpruhovém uspořádání kategorie S22,5 s novým propojovacím úsekem, tzv. „Kladrubskou spojkou“ a přesměrováním do společné trasy s dálnicí D8 v úseku MÚK Řehlovice – MÚK Knínice. Východně od dálnice D8 je silnice I/13, s ohledem na kolizní průchodnost ve stávající stopě, navrhovaná k přestavbě v převážné míře v nových trasách s rozsáhlými přeložkami v kategorii dvoupruhové silnice S11,5. V souvislosti s výstavbou dálnice D8 má zásadní realizační prioritu přeložka silnice v úseku MÚK Knínice – Děčín, jež po zprovoznění dálnice bude přenášet veškeré přepravní vztahy Děčínska k dálkovému mezinárodnímu tahu E55 Praha – Drážďany – Berlin.

V posuzovaném úseku obchvatu Bíliny probíhá stávající silnice I/13 intravilánem města Bílina. Šířkové uspořádání stávající průchodu silnice městem je nevyhovující, dochází ke kumulaci místní a tranzitní dopravy a z toho plynou jak dopravní problémy (kapacita průtahu), tak i negativní dopady na okolní životní prostředí (hluk, znečištění ovzduší, riziko dopravní nehody a pod.).

Automobilový provoz na stávající silnici I/13 vyvolává v řešeném úseku z hlediska působení na okolní prostředí řadu negativních důsledků, umocňovaných absencí základních opatření k ochraně veřejného zdraví a životního prostředí. Současně je dopravou na stávající silnici I/13 silně ohrožena bezpečnost chodců a cyklistů.

Záměr je součástí globálního plánu revitalizace pánevních oblastí severozápadních Čech (GPR).

Příprava území pro celý tah včetně posuzovaného úseku trvá řadu let a je koordinována s dotčenými správními úřady a samosprávnými územními celky (krajem i obcemi). Prověřovaný úsek obchvatu města Bílina je jedním z těch, kde dosud nebylo přijato rozhodnutí o řešení v podobě konkrétní schválené varianty. Návrh řešení prověřovaného v rámci zjišťovacího řízení vychází z předchozích studií a lze předpokládat, že směrové i výškové řešení bude předmětem dalších fází jak procesu posuzování vlivů, tak projektové přípravy stavby.

#### *Varianty řešení stavby*

Varianty směrového vedení trasy koridoru silnice I/13 v úseku Bílina - obchvat byly prověřovány v rámci předchozích studií a dále během procesu tvorby územních plánů sídelního útvaru Bílina i velkých územních celků (VÚC). Podrobně je historie hledání řešení dopravní situace města Bílina s přehledem předchozích studií a koncepčních dokumentů od roku 1963 popsána ve Studii proveditelnosti [2].

V roce 2002 byl zpracována a schválena 1. změna územní plánu sídelního útvaru Bílina. Dílčí změnou A bylo stanovení definitivní trasy silnice I/13 (přeložky stávajícího průtahu) a zrušení tzv. "velké varianty" obchvatu silnice I/13.

Současný stav je v citované změně č. 1 popsán takto (citace): ...

Schválený Územní plán sídelního útvaru Bílina obsahuje v návrhové části **východní obchvat silnice I/13, který má vyřešit nejen omezení počtu projíždějících vozidel současnou trasou průtahu silnice I/13, ale i neúnosnou situaci průjezdu automobilů po silnici II/257.**

Navržená trasa obchvatu je v Chudeřicích vedena ze stávající silnice I/13 podél Radovesnické výsypky a přes úpatí vrchu Výrovka, dále částečným přemostěním Žižkova údolí k budoucí mimoúrovňové křižovatce se silnicí II/257 u polikliniky. Odtud se trasa rozdvouje a je vedena **ve dvou variantách**, tzv. "**malé variantě**" po severním svahu Bořeně až ke zpětnému napojení na stávající trasu silnice I/13 a tzv. "**velké variantě**", vedené jižním směrem na Liběšice v okrese Most.

Variantně řešený obchvat průtahu silnice I/13 je zařazen mezi **veřejně prospěšné stavby** a **v rámci stanovených specifických regulačních podmínek** je pak vyžadováno **respektování obou tras jako územní rezervy do doby stanovení trasy definitivní.**

**Vyhláška o závazných částech územního plánu sídelního útvaru Bílina č. 24** obsahuje stejná ustanovení a určuje, že **definitivní trasa bude do územního plánu zapracována formou změn a doplňků.**

Městský úřad Bílina jako pořizovatel územně plánovací dokumentace pořídil v roce 2001 územně technický **podklad pro podporu výběru tzv. "malé varianty"** s názvem "**Studie proveditelnosti východní alternativy komunikačního obchvatu města Bíliny (I/13)**". Tím byla ověřena reálnost "malé varianty" obchvatu v délce 7,7 km z hledisek územní, technické, ekologické a ekonomické proveditelnosti.

Požadovanou změnou je tedy **zrušení části trasy** obchvatu silnice I/13 označené jako "**velká varianta**" v ÚPn SÚ Bílina i ve vyhlášce Města Bíliny č. 24.

**Součástí definitivní trasy obchvatu silnice I/13 (přeložka průtahu)** se tak stane "**malá varianta**".

...

Stanovením **definitivní trasy obchvatu silnice I/13 dochází k souladu s nadřazenou ÚPD - "2. Z a D ÚPn VÚC SHP"**, v níž je obchvat silnice I/13 kolem města Bílina zařazen do směrné části ÚPD na úseku dopravní a technické infrastruktury - a) silniční síť - pod označením - silnice I/13 Bílina (přeložka průtahu)."

V době zpracování tohoto oznámení je v platnosti ÚP VÚC Severočeské hnědouhelné pánve, schválená v roce 1977, se změnami č. 1 schválenými v roce 1985 a dále 2. změny a doplňky zpracované a schválené Zastupitelstvem Ústeckého kraje v roce 2001. V této ÚPD je trasa obchvatu Bíliny zakreslena v podobě tzv. "malé varianty".

V době zpracování tohoto oznámení je zpracován koncept ÚP VÚC Ústeckého kraje včetně jeho posouzení vlivů na životní prostředí, ve kterém se objevuje několik variant řešení obchvatu města Bílina. Návrh řešení průchodu silnice I/13 v konceptu ÚP VÚC je následující (citace):

**Průchod prostorem Bíliny** - „malý východní obchvat“ s tunelem pod úpatím Bořeně, schválený v ÚP SÚ Bíliny, je ze strany zpracovatele ÚP VÚC doporučen přehodnotit a porovnat s dalšími možnými koncepčními variantami, předloženými v konceptu ÚP VÚC.

Důvodem jsou širší souvislosti, především předpokládaný rozvoj města Bíliny, posílení významu lázní, snaha o zachování celistvosti hlavních pólů města, tj. město – lázně – vrch Bořeně a předpokládané omezené objemy dopravy, které by byly převedeny na obchvatovou trasu. V této souvislosti jsou v konceptu předloženy tři varianty řešení (v minulosti již nastíněné), které zpracovatel doporučuje v podrobnějším měřítku, nad rámec ÚP VÚC, vzájemně posoudit a vyhodnotit.

**Varianta 1** - sleduje zachování stávajícího, směrově logicky vedeného koridoru průtahu se zkapacitněním v kategorii S22,5, v kontaktním místě se zástavbou a klidovou funkcí města se zahloubením a „zakrytím“ dle původního námětu, který byl ze strany ŘSD ČR již v minulosti studijně rozpracováván. Hlavní přínos zpracovatel spatřuje v zachování logického směru trasy a z toho plynoucí maximální dopravní účinnosti řešení s možností zachování příčných vztahů pro pěší a cyklistickou dopravu ve stávající výškové úrovni a bez kolizí s motorovou dopravou. Podmínkou pro možné přijetí této koncepce je mimo jiné aktuální

zpracování technické studie a vyhodnocení reálnosti řešení. Varianta je ze strany zpracovatele doporučena jako nejpříznivější.

*Varianta 2* – v souladu se schváleným ÚPN SÚ Bíliny respektuje návrh „malého východního obchvatu“ s tunelem pod úbočím Bořeně (kat. S11,5), který je ze strany zpracovatele ÚP VÚC hodnocen kriticky především z hlediska narušení přírodních a krajinářských hodnot, prostorových souvislostí a malé dopravní účinnosti obchvatové trasy.

*Varianta 3 (modifikace schváleného návrhu)* - vylučuje tunel pod úpatím Bořeně a odklání trasu do stopy „velkého východního obchvatu“. Nevýhodou je značné prodloužení trasy, předpokládaný obtížný průchod prostorem Liběšic, kde se trasa odklání od stávajícího čtyřpruhu, opuštění již realizovaného čtyřpruhu v úseku Liběšice – Bílina, shodně se schváleným návrhem nízká atraktivita trasy pro průjezdnou dopravu a z toho vyplývající vysoký podíl dopravy, který zůstane na průjezdu Bílinou a v kolizi s příčnými vazbami pěších, tedy nízká dopravní účinnost obchvatu. Pozitivem je především zachování krajinné celistvosti Bořeně ve vztahu k městu. Přeložka je obdobně jako u schválené trasy (v ÚP VÚC - var. 2) z důvodů nízké dopravní účinnosti navrhována jako dvoupruhová kategorie S11,5. Tuto variantu zpracovatel hodnotí ve vztahu k městu Bílině a jeho krajinnému zázemí oproti schválenému řešení jako „šetrnější“, avšak s řadou výše uvedených negativ." (konce citace)

S ohledem na výše uvedené je v oznámení a následujícím zjišťovacím řízení prověřována popsaná "malá varianta" obchvatu Bíliny. Jiné varianty, které jsou předmětem konceptu ÚP VÚC Ústeckého kraje, nejsou zvažovány ani prověřovány, a budou řešeny v případě jejich požadování v navazující fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Rozsah záměru a jeho vztah k okolí je zřejmý z obrázků v textu a příloh oznámení.

### **B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru**

Předkládané oznámení je zpracováno na základě směrového vedení silnice I/13 zpracovaného v Územním plánu sídelního útvaru Bílina, které vychází z technického řešení zpracovaného v rámci studií této trasy.

V současné době nejsou k dispozici podrobnější projektové podklady a to i s ohledem na dosud neschválený koncept ÚP VÚC Ústeckého kraje. V případě navazující dokumentace EIA bude prověřeno technické řešení trasy v koridorech požadovaných podle výsledku zjišťovacího řízení.

Trasa obchvatu je vedena od Chudeřic, kde se napojuje v mimoúrovňové křižovatce na stávající silnici I/13 a pokračuje podél hrany Radovesnické výsypky ve stopě pásových dopravníků. V prostoru u řadových garáží kříží obchvat mimoúrovňově místní komunikaci. Silnice dále pokračuje zářezem přes úpatí vrchu Výrovka a Žižkovo údolí překonává mostním objektem. V místě křížení se silnicí II/257 je navržena mimoúrovňová křižovatka, včetně napojení Kučlína. Za poliklinikou prochází po severním svahu vrchu Bořeň. V prostoru Pražského předměstí prochází trasa tunelem a na stávající silnici I/13 je obchvat napojen v mimoúrovňové křižovatce.

Obě mimoúrovňové křižovatky obchvatu se stávající silnicí I/13 na jihu i severu města jsou situovány tak, aby navržený obchvat navázal na čtyřpruhové směrově dělené uspořádání stávající silnice I/13. Tím bude zvýrazněno psychologické oddělení extravilánové silnice I/13 vedené územím města po navrženém obchvatu od intravilánové funkce stávajícího průtahu, který bude nyní přivádět do města cílovou dopravu.

#### *Požadavky na technické řešení*

Trasa obchvatu je navržena v kategorii S11,5/80. Minimální poloměr směrového oblouku je  $R = 375$  m v připojení na stávající stav v oblasti Chudeřic. Niveleta je navržena v maximálním podélném sklonu 6%. V oblasti Pražského předměstí je trasa vedena tunelem délky 550 m.

V začátku trasy (jih) je navržena mimoúrovňová křižovatka s připojením na průtah silnice I/13 tvaru rozštěpu. Silnice II/257 je připojena na obchvat osmičkovou křižovatkou s připojením místní komunikace. V konci úpravy (sever) je navržena mimoúrovňová křižovatka v připojení na stávající stav. Křižovatka je kosodélná s malými okružními křižovatkami v připojení větví na vedlejší komunikaci.

Mostní objekty budou navrženy na zatěžovací třídu A. Velké mostní objekty v trase jsou:

- estakáda v km 3,0 - 3,3 přes Žižkovo údolí
- estakáda v km 3,5 - 3,7
- most přes údolí v km 4,3 - 4,4.

Inženýrské sítě dotčené stavbou budou přeloženy.

#### *Specifikace rozhodujících stavebních objektů*

Demolice  
Příprava území  
Silnice I/13 MÚK Bílina - jih  
MÚK silnic I/13 a II/257 MUK Bílina - sever  
Přeložka MK v km 6,270  
Přeložky polních cest  
Most přes větev MÚK Bílina - jih  
Most přes silnici II/257  
Estakáda v km 3,0 - 3,3  
Estakáda v km 3,5 - 3,7  
Most přes údolí v km 4,3 - 4,4  
Most na místní komunikaci v km 5,360  
Most přes místní komunikaci v km 6,270  
Most na větvi MÚK Bílina - sever Tunel  
Protihluková opatření  
Odvodnění silnice I/13  
Přeložky inž. sítí  
Vegetační úpravy

#### *Územně technické podmínky*

Území je vymezeno platným územním plánem města Bíliny včetně platných změn (1996, 2002, 2005) a studií SUDOPU Praha z r. 1994 „Studie silničního východního obchvatu města Bílina“. V roce 2001 byla vypracována studie proveditelnosti obchvatu silnice I/13. Nový obchvat je veden převážně po nezastavěných pozemcích východně od Bíliny. Obchvat silnice I/13 byl schválen zastupitelstvem města jako závazná část ÚPSÚ Bílina.

Obchvat je veden územím významného krajinného prvku v délce cca 390 m a územím regionálního biocentra Bořeň v délce cca 1.060 m.

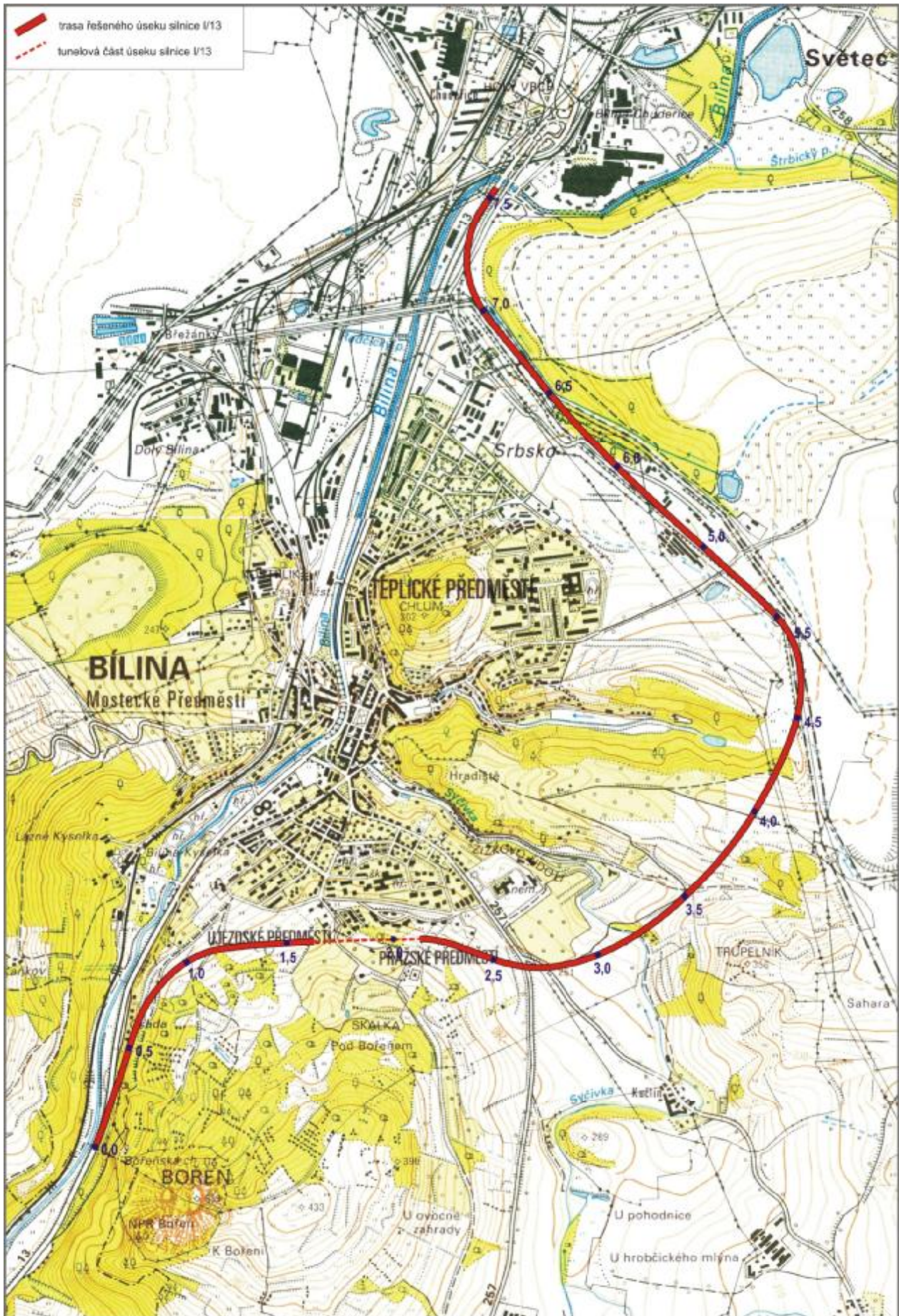
Z inženýrských sítí se v prostoru obchvatu nachází VTL plynovody, vzdušné vedení VVN 110 kV a vodovodní přivaděč.

Zastavěným územím prochází trasa obchvatu v prostoru Pražského předměstí, kde vyvolá zásah do zahrádkářské osady s předpokládanou demolicí zahradních chatků v trase nebo její blízkosti.

#### **Směrové řešení**

Je zřejmé z následujícího obrázku a z grafických příloh oznámení. Je navrženo v souladu s ČSN 73 6101 pro návrhovou rychlost 80 km/hod. Délka obchvatu v prověřované variantě činí 7.668,44 m.

Obrázek č. 2: Situace a rozsah záměru (1:25 000)



Průběh trasy (ve směru staničení):

Od mimoúrovňového křížení se stávající silnicí I/13 vede přímá délky 460 m, pokračuje pravotočivým obloukem o poloměru 500 m (s přechodnicemi 120 m) po úbočí masivu Bořeně, následuje přímá v délce 664 m a dva protisměrné oblouky o poloměrech 500 m (s přechodnicemi 120 m).

Trasa pokračuje levotočivým obloukem o poloměru 1500 m estakádou přes Žižkovo údolí (s přechodnicemi 210 m), dále přímou délkou 312 m a levotočivým obloukem o poloměru 550 m se stáčí do prostoru koridoru dálkových pásových dopravníků, kde pokračuje přímým úsekem až do prostoru severního napojení na silnici I/13, kterému předchází pravotočivý oblouk o poloměru 400 m s přechodnicemi 90 m.

### Výškové řešení

Rovněž výškové řešení je navrhováno v souladu s ČSN 73 6101. Trasa je situována do poměrně členitého území. Nejmenší poloměr konvexního oblouku je zde 5000 m, konkávního oblouku 3000 m.

ČSN 73 6101 připouští sklon, který zde byl použit max. 6,00% (v úseku estakády přes Žižkovo údolí). Většina trasy nepřekračuje hodnotu sklonu 5,00%.

### Šířkové uspořádání

Silnice I/13 je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5 v celém posuzovaném úseku. Základní šířka komunikace je 11,5 m. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vodícího proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m, a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

### Objekty

Po celé trase se předpokládá výstavba sedmi mostních objektů a jednoho tunelu:

- § Most o délce cca 40 m v prostoru mimoúrovňového křížení se silnicí I/13 v severním úpatí masivu Bořeně.
- § Tunel o délce 550 m, který je navrhován k výstavbě jako hloubený ve stavební jámě, neboť vede svahovými sutěmi nehluboko pod povrchem.
- § Most přes silnici II/257.
- § 650 m dlouhá estakáda o max. výšce 26 m o 14 polích, o šířce nosné konstrukce celkem 16,5 m, kterým je překlenováno Žižkovo údolí.
- § Dva mosty v úseku pásových dopravníků v km 5,285 a km 6,215, a křížení s účelovými komunikacemi.
- § Most, kterým se překoná koridor dálkové pásové dopravy.
- § Most v prostoru mimoúrovňového křížení se současnou čtyřproudovou silnicí I/13 v úseku u Chudeřic.

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

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru (výstavby): 2010.

Předpokládaný termín zahájení provozu: 2012.

### B.I.8. Vyčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj:	Ústecký	Ústecký kraj Velká Hradební 3118/48 400 02 Ústí nad Labem
Obec:	Bílina	Městský úřad Bílina Břežánská 50/4 418 31 Bílina
	správní obvod obce s rozšířenou působností:	Bílina

správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem:	Bílina
	Želenice
	Obec Želenice Na Návsi č.p. 27 434 01 Želenice
správní obvod obce s rozšířenou působností:	Most
správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem:	Most
	Městský úřad Most Radniční 1 434 69 Most

### B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí

<b>Rozhodnutí</b>	<b>Příslušný správní úřad</b>
Územní rozhodnutí, stavební povolení	MÚ Bílina, Stavební úřad
Stavební povolení na vodohospodářské stavby	MÚ Bílina, Odbor životního prostředí

## B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

(například zábor půdy, odběr a spotřeba vody, surovinové a energetické zdroje)

### B.II.1. Půda

Plošná bilance struktury dotčených pozemků je převzata ze studie proveditelnosti [2] (číselné údaje jsou uváděny v ha).

úsek přeložky	LPF	pozemky ZPF				neplodná	ostatní		funkční plochy		Celkem v ha
	celkem LPF	orná půda	zahrady	louky a pastviny	celkem ZPF	půda celkem	cesty	ZPF-zahr. kolonie	vodohosp.	celkem funkč.pl.	
A	0,6398	0,6362	0,2126	0,534	1,3828	0,6922	0,0345	0,6574	0	0,6919	3,4067
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	2,9707	0,5417	0,0539	3,5663	0,1812	0,0481	0	0	0,0481	3,7956
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0,8871	0	0,0954	0,9825	2,9522	0,0578	0	0	0,0578	3,9925
F	0	0	0	0	0	1,6582	0	0	0	0	1,6582
G	0	0	0	0	0	2,4649	0	0	0,1926	0,1926	2, 6575
celkem	0,6398	4,494	0,7543	0,5833	5,9316	7,9487	0,1404	0,6574	0,1926	0,9904	15,5105
dle kultur	0,6398		1,4117		6,589	8,2817					15,5105

Úseky obchvatu komunikace I/13:

- A MÚK (mimoúrovňová křižovatka) přivaděče do centra Bíliny od jihu až po zaústění do tunelu
- B tunel
- C vyústění z tunelu - MÚK se silnicí II/257 - po mostní objekt přes Žižkovo údolí
- D Žižkovo údolí, přemostění
- E od mostního objektu přes Žižkovo údolí až po MÚK s účelovou komunikací u řadových garáží
- F od MÚK u řadových garáží až po přemostění účelovou komunikací
- G od přemostění účelovou komunikací až po stávající přivaděč I/13 u přemostění (pasovka) v sev.části města

### *Ochranná pásma*

Posuzovaný úsek silnice I/13 přímo zasahuje do následujících ochranných pásem:

- Ochranné pásmo stupně II.B přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Bílina
- Ochranné pásmo lesa
- Ochranná pásma inženýrských sítí (vodovod, plynovod, elektrická energie, kanalizace)

V zájmovém území záměru se vyskytují následující ochranná pásma:

- Ochranné pásmo městské památkové zóny v Bílině
- Ochranné pásmo NPR Bořeň

## **B.II.2. Voda**

(například zdroj vody, spotřeba)

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz posuzovaného úseku silnice I/13 budou mít minimální nároky na potřebu pitné i užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

### *Pitná voda*

Při výstavbě silnice bude potřeba omezené množství pitné vody. Pitná voda bude na stavenišťě dovážena, zásobování si zajistí dodavatel stavby. Množství pitné vody nelze specifikovat.

### *Technologická voda*

Potřeba technologické vody je předpokládána pouze ve fázi výstavby. Odběr vody při výstavbě se vztahuje zejména na následující činnosti:

- výroba betonové případně maltové směsi
- ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a tvrdnutí.

Převážná část potřebného objemu betonové směsi bude na stavenišťě dopravována v automobilových domíchávacích z místa výroby mimo prostor stavenišťě. Množství ani zdroj technologické vody v etapě výstavby nejsou specifikovány.

### *Požární voda*

Potřeba požární vody při výstavbě bude v případě potřeby pokryta zásahovými jednotkami.

Potřeba požární vody ani její zdroj za provozu stavby nejsou na stávající úrovni přípravy stanoveny. Nelze vyloučit požadavek na rozvod požární vody v rámci navrženého tunelu.

## **B.II.3. Surovinové a energetické zdroje**

### *Elektrická energie*

Potřeba elektrické energie za provozu stavby není stanovena. Lze očekávat její využití pro veřejné osvětlení komunikace a mimoúrovňových křižovatek, dále pro osvětlení tunelové části komunikace. Potřeba el. energie bude pokryta odběrem z veřejné distribuční sítě.

### *Zemní plyn*

Záměr nevyžaduje odběr zemního plynu v etapě výstavby ani provozu.

### *Pohonné hmoty*

Při výstavbě komunikace bude potřeba určité množství pohonných hmot a mazadel. Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou na stavenišťě přiváženy v cisternách, oleje v barelech. Nákladní automobily budou zřejmě zásobovány pohonnými hmotami mimo stavenišťě u čerpacích stanic. Celkové množství nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.



### *Vstupní suroviny*

Množství potřebných materiálů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno. Pro potřebu oznámení je možné orientační potřebu materiálu odhadovat v množství 53 000 m<sup>3</sup> (plocha vozovky, konstrukční výška).

Použité materiály budou štěrk, makadam, kamenivo a povrchová vrstva z asfaltového betonu nebo ze živичné směsi.

Stanovená potřeba materiálu bude navýšena o materiál nezbytný pro doprovodné dopravní stavby, především křižovatky. Budou potřeba další materiály z betonu (mostní konstrukce, roury) a z oceli (zábradlí, dopravní značení).

Potřebné množství materiálu pro výstavbu silnice I/13 nebude představovat významné zvýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu ve srovnání se současným stavem, která bude pokryta produkcí stávajících kamenolomů a obaloven živичných směsí.

Za stavební materiál považujeme i zeminu na výstavbu násypů silnice, které jsou na současné úrovni znalostí odhadovány v množství:

výkop - 790 000 m<sup>3</sup>  
násyp - 675 000 m<sup>3</sup>.

Materiály pro běžný provoz a údržbu budou v běžném množství bez významných přepravních či jiných nároků.

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

### *Období provozu*

Posuzovaná přeložka silnice I/13 je stavbou dopravní, přímo ovlivňující dopravní situaci na přilehlé komunikační síti. Je přímou náhradou stávajícího úseku silnice I/13 v průtahu městem Bílina, který z dopravního hlediska vykazuje řadu závad (nedostatečná kapacita komunikace a negativní vlivy na životní prostředí ve městě). Zároveň přeložka silnice řeší vazbu silnice I/13 na silnici II/257 ve směru na Louny (a dále Prahu), tranzitní doprava mezi těmito silnicemi musí za stávajícího stavu zajíždět do centra města, kde se dnes nachází jejich křižovatka.

Po uvedení do provozu se stane součástí trasy silnice I/13 a převezme část dopravních zátěží ze stávajícího úseku silnice přes Bílinu, zejména pak tranzitní dopravu. Na stávající komunikaci pak zůstane pouze doprava cílová (a zdrojová) a dále doprava vnitroměstská.

Stavba přeložky silnice nevyvolává přímo nároky na realizaci dalších komunikačních staveb, představuje úplné provozuschopné řešení. Nevyvolává ani bezprostřední zvýšení celkového počtu vozidel, pohybujících se po komunikacích. Tvoří pouze novou nabídku komunikačního spojení pro příslušné dopravní vztahy.

Údaje o stávající dopravní infrastruktuře zájmového území včetně uvedení stávajících a prognózovaných intenzit dopravy je uvedena v části C oznámení (kapitola C.II.6. Ostatní charakteristiky zájmového území).

### *Období výstavby*

Dopravní nároky po dobu výstavby lze odhadnout v řádu desítek, ve špičkových obdobích při provádění zemních prací nejvýše stovek těžkých nákladních vozidel denně. Doprava v průběhu výstavby bude časově omezena na dobu jejího provádění. Postup výstavby je možný bez závažných zásahů do provozu na stávajících komunikacích, dočasné výluky (v úsecích připojení na stávající silnici) budou řešeny lokálními objížděkami po provizorních komunikacích.

Je důležité, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích a po ploše trvalého záboru pro výstavbu budoucí silnice I/13. Co nejvíce je třeba minimalizovat využívání polních cest, pojezdy nákladních automobilů ve volné krajině je třeba zcela vyloučit. Dopravu materiálů na staveniště bude nutné vyřešit v plánu organizace výstavby.

## B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

(například množství a druh emisí do ovzduší, množství odpadních vod a jejich znečištění, kategorizace a množství odpadů, rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií)

### B.III.1. Ovzduší

#### *Bodové zdroje znečišťování ovzduší*

Součástí záměru není žádný nový bodový zdroj znečišťování ovzduší.

#### *Plošné zdroje znečišťování ovzduší*

V souvislosti s provozem hodnoceného obchvatu není navrženo zřízení žádného nového plošného zdroje znečišťování ovzduší.

#### *Liniové zdroje znečišťování ovzduší*

Vlastní navrhovaná silnice I/13 bude za provozu působit jako liniový zdroj znečišťování ovzduší.

Odhad množství emisí vznikajících na silnici I/13 je proveden pro rok 2020. Jedná se o nejvzdálenější časový horizont, pro který lze dosud odhadovat růstové koeficienty dopravy. Obdobně je komplikované i odhadnout s dostatečnou přesností vývoj vozového parku po roce 2020. V posledních 10 letech je možné na základě výsledků vyhodnotit výrazné zlepšování emisních charakteristik jednotlivých vozidel, kdy ubývá automobilů bez katalyzátorů a roste zastoupení vozidel splňujících nejpřísnější emisní limity. Tento trend se bude se vzrůstajícími globálními hrozbami zrychlovat.

V uvažovaném roce 2020 je již možné předpokládat, že téměř všechny automobily budou splňovat emisní limity EURO 3 a 4. V roce 2020 bude limit EURO 4 již 15 let starým emisním limitem (tzn. v současnosti jsou stejně staré automobily vyrobené do roku 1991) a je pravděpodobný další progresivní vývoj ve zlepšování emisních parametrů vozidel. Pro vozidla splňující limit EURO 4 v současné době platí, že produkují cca 35× méně emisí oxidů dusíku než automobily bez katalyzátorů a cca 7× méně emisí NO<sub>x</sub> v porovnání s automobily EURO 1. Emise z jednotlivých vozidel se tedy v roce 2020 budou pohybovat na několikanásobně nižší úrovni než v současné době.

Provozem automobilů vznikají především emise následujících látek:

- oxidy dusíku
- oxid uhelnatý
- alifatické uhlovodíky (např. methan, butan, propan, 1,3-butadien a vyšší uhlovodíky)
- aldehydy a ketony (např. formaldehyd, acetaldehyd, propanon)
- aromatické uhlovodíky (např. benzen, toluen, xyleny)
- polyaromáty (např. naftalen, fenantren, pyren, benzo(a)pyren, benzo(ghi)perylene)

V souvislosti s výstavbou obchvatu dojde k převedení části dopravy na novou trasu. V následujících tabulkách je vyčíslena emisní bilance v obou trasách silnice I/13 - stávající průjezdová trasa a nová trasa obchvatu. Emisní odhad vychází z prognózy dopravních intenzit a celostátně doporučené metodiky pro stanovení emisí z dopravy.

Předpokládaná emise škodlivin v koridoru nové obchvatové trasy je uvedena v následující tabulce.

Tab.: Předpokládané množství škodlivin emitované dopravou - koridor nové obchvatové trasy

silnice I/13	NO <sub>x</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	C <sub>x</sub> H <sub>y</sub>	tuhé látky
Profil	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den
směr Most	13,3	19,4	0,1	4,2	1,1
směr Teplice	12,3	17,9	0,1	3,9	1,0

Stávající trasa průjezdu silnice I/13 bude využívána především vozidly vyjíždějícími z Biliny nebo naopak do Biliny směřujícími. Předpokládaná emise škodlivin je uvedena v následující tabulce.

Tab.: Předpokládané množství škodlivin emitované dopravou - koridor stávající silnice I/13

silnice I/13	NO <sub>x</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	C <sub>x</sub> H <sub>y</sub>	tuhé látky
Profil	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den
466507	4,5	10,2	0,1	2,3	0,3
464315	4,5	10,2	0,1	2,3	0,3
4-0842	3,8	8,5	0,1	2,0	0,3
4-0850	3,8	8,5	0,1	2,0	0,3

Pozn: Pro výpočet byl použit program MEFA 02 doporučený Ministerstvem životního prostředí ČR.

### Období výstavby

V průběhu výstavby pochopitelně dojde ke krátkodobému nárůstu emisí produkovaných stavební dopravou surovin a materiálů. Dalším zdrojem emisí budou motory stavebních strojů a mechanismů obsluhujících stavbu. Dočasnými zdroji znečištění budou jednotlivá staveniště silnice, místní obalovny živičných směsí (pokud budou zřízeny), pojezdy nákladních automobilů a jiných stavebních strojů a místa zbavená vegetace.

V průběhu stavebních prací bude docházet k zásahům do terénu a dalším stavebním pracím při kterých bude docházet k emisi prašných částic. Doba emise bude omezená, emitované množství bude značně proměnné a bude závislé na aktuálních klimatických podmínkách. Na těchto plochách bude docházet zejména ke vznosu již usazených prachových částic, k produkci tzv. sekundární prašnosti.

Při pokládce živičného povrchu lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty typické pro dopravu, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a uhlovodíky. Množství takto emitovaných znečišťujících látek nelze v současné době jednoznačně určit, bude záviset především na organizaci stavby a technologické kázni na staveništi. Celková rozloha dočasného plošného zdroje bude přibližně shodná s rozlohou staveniště. Tento zdroj emisí bude působit pouze v období výstavby silnice, časový harmonogram prací není v současné době znám.

Případné deponie výkopového materiálu je nezbytné umístit v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby jejich negativní vliv (jako zdrojů prašnosti) byl preventivně omezen.

### B.III.2. Odpadní vody

(například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost)

Při výstavbě a provozu na silnici I/13 nebudou vznikat žádné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pouze v sociálním zařízení staveniště budou vznikat splaškové odpadní vody. Jejich zneškodňování musí probíhat v souladu s Nařízením vlády o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech č. 61/2003 Sb. Konkrétní technické řešení bude zpracováno v dalších fázích přípravy záměru, s největší pravděpodobností budou použita chemická WC v zařízeních staveniště.

### Odpadní vody splaškové

Vznik splaškových odpadních vod lze předpokládat v souvislosti s provozem sociálních zařízení staveniště během výstavby komunikace. Pro potřeby stavebních čt jsou na staveništi obvykle osazeny mobilní sanitární buňky s jímáním splašků a jejich odvozem k odstranění na jiné místo.

Ve fázi provozu stavby nebudou splaškové odpadní vody produkovány.

### Odpadní technologické vody

Stavba bude ve fázi výstavby produkovat pouze minimální množství technologických odpadních vod, např. z klopení betonu nebo čištění strojních zařízení od maltových a betonových směsí. Množství ani kvalitu těchto odpadních vod nelze přesně specifikovat, tato otázka není ve stávajícím stupni přípravy stavby řešena.

Ve fázi provozu nebude stavba produkovat žádné technologické odpadní vody.

### Srážkové odpadní vody

Ve stávající fázi projektové dokumentace není detailně řešeno odvedení srážkových vod z povrchu komunikace ve vztahu k povrchovým tokům, případně podzemním vodám v trase přeložky.

V následující dokumentaci bude vyčísleno množství znečišťujících látek v dešťových vodách odtékajících z vozovky a budou navržena opatření pro technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska ochrany životního prostředí.

Pro potřeby orientačního vyhodnocení možného ovlivnění povrchových a podzemních vod na zájmovém území je níže předpokládáno:

- srážkové vody budou zachyceny silniční kanalizací a odvedeny výhradně do povrchových vod, srážkové vody nebudou zasakovány do podzemí,
- srážkové vody budou vypouštěny do povrchových toků v blízkosti přechodu komunikace přes vodoteč, do toků budou svedeny vody z úseku komunikace v povodí daného toku.

### Kvalita odváděných srážkových vod

Obecně lze konstatovat, že kvalita, resp. úroveň znečištění, srážkových vod odvedených odvodňovacím systémem z tělesa komunikace může být ovlivněna následujícími faktory:

- intenzitou provozu a rychlostí dopravního proudu
- skladbou provozu a technickým stavem vozidel
- směrovými a výškovými charakteristikami trasy, uspořádáním příčného řezu
- způsobem odvodnění komunikace
- způsobem ošetřování komunikace v zimním období, resp. množstvím použité posypové soli a způsobem její aplikace
- klimatickými podmínkami.

Kvantifikovat objem znečištění vod produkovaného dopravou je značně problematické. Jeho intenzita může být značně proměnlivá v důsledku aktuálních dopravních a klimatických podmínek. Vstupními údaji pro odhad ovlivnění kvality povrchových vod, jak je uvedeno v analytické části oznámení, jsou analýzy vod odváděných z komunikací obdobného typu.

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky sledování kvality vod na výstupu ze sedimentačních nádrží provozované dálnice D1 podle ročenky České vodohospodářské inspekce v ukazatelích NEL a CI:

VÝSLEDKY ANALÝZ ODPADNÍCH VOD NA VÝSTUPU ZE SEDIMENTAČNÍCH NÁDRŽÍ – DÁLNIČE D1				
ukazatel	období sledování	kvalita vod na výstupu [mg.l <sup>-1</sup> ]		
		maximální hodnota	minimální hodnota	průměr
chloridy	zima 1989/90	2 134	25	571
	zima 1990/91	2 148	21	524
	zima 1991/92	1 897	284	637
	zima 1992/93	4 254	53	1 608
	průměr 1989 - 1993	2 608	96	835
ropné látky	1987 - 1990	0,3	0,02	0,12

## Produkce srážkových vod

Ve fázi provozu budou srážkové vody představovat prakticky veškerou produkci vod z území hodnocené stavby. Pro potřeby analytické části oznámení jsou níže uvedeny výpočty odtoku z povrchu komunikace pro trasu I/13.

Výpočty jsou provedeny pro povodí jednotlivých recipientů v trase. Úseky zahrnuté do povodí jednotlivých toků (uvedeno v přehledné tabulce v části C oznámení) respektují výškový profil komunikace podle projektových podkladů (tj. nemusí vždy odpovídat průběhu stávajících rozvodnic v terénu).

Hrubý odhad množství dešťových vod odváděných z povrchu komunikace je proveden pomocí vztahu:

$$Q = F \times y \times h$$

- kde: **F** je odvodňovaná plocha [m<sup>2</sup>]  
**h** je průměrný roční úhrn srážek  
h = 0,545 m (srážkoměrná stanice Milešovka, průměr 1961 až 1990)  
**y** je odtokový koeficient  
ψ = 0,7 (pro asfaltové a betonové vozovky o sklonu do 1 %),  
ψ = 0,8 (pro asfaltové a betonové vozovky o sklonu 1-5 %),  
ψ = 0,8 (pro asfaltové a betonové vozovky o sklonu nad 5 %),  
**Q** je celkový objem odtoku z povrchu silnice [m<sup>3</sup>/rok]  
**q** celkový průměrný odtok z povrchu komunikace [l.s<sup>-1</sup>]

Objem srážek, odvedený z povrchu komunikace v období, kdy lze očekávat sněhové srážky a mrazové dny, pak bude činit:

$$Q_z = F \times y \times h_z$$

- kde: **h<sub>z</sub>** je průměrný úhrn srážek v zimním období [m] - h<sub>z</sub> ≈ 0,35 × h = 0,191  
**Q<sub>z</sub>** je celkový objem odtoku ze silnice v zimním období [m<sup>3</sup> za sezónu]

Průměrný odtok z komunikace (jedná se o podpůrnou hodnotu představující hypotetický rovnoměrný odtok zachyceného objemu vod během časového úseku 1 rok) lze přiblížit pomocí vztahu:

$$q = V/t$$

- kde: **q** je průměrný odtok z povodí kanalizace [l.s<sup>-1</sup>]  
**V** je průměrný roční objem odtoku srážkových vod [l]  
**t** je 1 rok [s]  
t = 31 536 000 s

Hrubá bilance odtoku srážkových vod z povrchu silnice je uvedena v následující tabulce.

BILANCE PLOCH A OBJEMU ODTOKU Z KOMUNIKACE							
povodí toku	úsek v povodí		F [m <sup>2</sup> ]	y [ ]	Q [m <sup>3</sup> /rok]	Q <sub>z</sub> [m <sup>3</sup> /sezóna]	q [l.s <sup>-1</sup> ]
	km	km					
Bílina - jih	0	2,3	29 025	0,807	12 766	4 474	0,405
Syčivka	2,3	3,9	34 400	0,856	16 048	5 624	0,509
Lukovský potok	3,9	5,1	25 800	0,8	11 249	3 942	0,357
Bílina - sever	5,1	7,6	52 030	0,771	21 863	7 662	0,693
tunel	1,6	2,1	-	-	0	0	0
<b>CELKEM za stavbu</b>	<b>0</b>	<b>7,6</b>	<b>161 680</b>	<b>-</b>	<b>61 925</b>	<b>21 702</b>	<b>1,964</b>
<p><b>poznámka:</b> - odtokový koeficient v povodí je stanoven podle délky úseků se stejným spádem a velikosti spádu komunikace  - plocha komunikace v tunelu není zahrnuta do odtoku srážkových vod</p>							

### B.III.3. Odpady

Při výstavbě budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu komunikací. Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze předpokládat především vznik odpadů ze skupiny 17:

#### 17 Stavební a demoliční odpady - dle kategorizace ve vyhlášce MŽP ČR č. 381/2001 Sb.

Za odpad při stavbě komunikací je považován i přebytečný výkopový materiál. Případný přebytek výkopového materiálu je vhodné přednostně využít jako surovinu v rámci terénních úprav.

Produkce odpadů při výstavbě bude odpovídat charakteru a rozsahu stavby. Půjde o běžné druhy odpadů ze stavební činnosti bez nadměrného množství nebezpečných odpadů.

Během provozu silnice I/13 budou vznikat obvyklé druhy odpadů jako na ostatních komunikacích: odpad z odlučovačů oleje, odpady ze zahrad a parků, uliční smetky.

Způsoby využití a odstraňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Provoz bude využívat stávajících zařízení a nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo odstraňování odpadů.

Odpady mohou být dle svého charakteru opětně využity, recyklovány, nebo vhodným způsobem odstraněny. Volba konkrétního způsobu odstranění odpadu je věcí původce, za předpokladu dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů a prováděcích vyhlášek.

Před uvedením posuzovaného úseku silnice I/13 do provozu bude stavba zahrnuta do odpadového hospodářství provozovatele. Bude vedena evidence odpadů, ve které bude stanoveno množství, místo vzniku a způsob odstraňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících při provozu silnice.

V dokumentaci bude stanoven přehled vznikajících druhů odpadů ve fázi výstavby a provozu, bude odhadnuto množství a doporučen způsob odstraňování.

### B.III.4. Ostatní

#### Hluk

Dopravní provoz související se záměrem je ve smyslu platných Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy (Liberko, M.: 1991, novelizace 1996, 2004) považován za zdroj hluku z dopravy. Počet vozidel, pohybujících se po komunikaci, bude překračovat limitní hodnotu dle uvedených metodických pokynů, kde za zdroj hluku ve venkovním prostředí je považována "doprava po pozemních komunikacích s intenzitou automobilové dopravy vyšší než 30 osobních automobilů za hodinu, resp. automobilová doprava po těchto komunikacích, jejíž hlukové imise jsou vyšší než hlukové imise, vyvolané intenzitou dopravy 30 osobních automobilů za hodinu".

Vzhledem k tomu, že vstupem pro výpočet dopravního hluku je intenzita a skladba dopravního proudu, nejsou zde uváděny hlukové emise jednotlivých vozidel. Emitovaný hluk bude úměrný počtu projíždějících vozidel a je orientačně posouzen v části D tohoto oznámení (kapitola D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci, ev. další fyzikální a biologické charakteristiky). Dále bude předmětem posouzení v rámci hlukové studie, která bude součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Pokud jde o hluk šířený do okolí komunikace během její výstavby, lze jen těžko jednoznačně kvantifikovat vzhledem k jeho různorodosti po celou dobu výstavby a neznámým parametrům provozovaných stavebních strojů. Zejména na počátku výstavby lze očekávat provoz těžkých zemních strojů (bagrů, nakladačů, buldozerů, těžkých nákladních vozidel apod.). Hluk bude šířen i z prostoru zařízení staveniště (sklárky a mezisklárky materiálu). Nejvýznamnější hluk se dá očekávat od dopravy materiálu těžkými nákladními vozidly a budování zemního tělesa (sypání a hutnění násypů, hloubení zářezů). Hluk běžných rypadel se pohybuje v rozmezí 80 až 95 dB(A) ve vzdálenosti 5 m, hluk těžkých nákladních vozidel 75 až 85 dB(A) v téže vzdálenosti, obdobně tak i hluk dalších možných stavebních mechanismů.

### *Vibrace a záření*

Vibrace mohou vznikat v průběhu výstavby komunikace v důsledku činnosti stavebních mechanismů i za provozu komunikace v důsledku jízdy vozidel. Vzhledem k tomu, že tyto vibrace se běžně projevují významnou velikostí do vzdálenosti nejvýše několika desítek metrů (a to zcela výjimečně, běžně jsou dopravní vibrace utlumeny v podloží na přijatelnou míru již v těsné blízkosti jejich vzniku), není předpokládán vznik nadměrných vibrací.

V období provozu, ani v období výstavby, nebude docházet ke vzniku vibrací, které by mohly jakkoli negativně ovlivňovat okolí komunikace.

Přeložka silnice není v období provozu ani v období její výstavby zdrojem radioaktivního nebo elektromagnetického záření případně dalších fyzikálních faktorů, které by mohly ovlivňovat obyvatelstvo nebo životní prostředí.

### **B.III.5. Rizika vzniku havárií**

Výstavba ani provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů. Riziko havárií a dopravních nehod nepřevyší běžně akceptované riziko, doprava nebezpečného zboží v rámci provozu záměru nebude prováděna. Záměr nespadá do režimu zákona č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií.

## ČÁST C (ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ)

### C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Navržená trasa obchvatu města Bílina je vedena východně od zástavby města.

Na základě znalostí získaných z archivních materiálů, z mapových podkladů a ze vstupního terénního průzkumu zájmového území lze za nejzávažnější environmentální charakteristiky v dotčeném území ve vztahu k posuzované silnici I/13 považovat :

- blízkost zástavby na části řešeného úseku silnice I/13,
- průchod ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů (minerálních vod),
- zásah do ploch územního systému ekologické stability, významných krajinných prvků a blízkost lokality soustavy Natura 2000,
- průchod územím citlivým na zásahy do krajiny,
- křížení údolí vodních toků, která představují segmenty cennějších ekosystémů v jinak změněné krajině.

Základní popis nejvýznamnějších dotčených charakteristik je následující.

Území města Bílina je (dle sdělení č. 38 uveřejněném ve věstníku MŽP, částka 12 z prosince 2005) zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.

Na zájmové území nezasahuje žádná z chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) podle platné legislativy.

Trasa posuzovaného úseku přeložky silnice I/13 je z části vedena po území ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Bílina.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny lze zájmové území charakterizovat následujícím způsobem:

- § V širším území se nachází hranice CHKO České středohoří, prostorový střet s územím CHKO v řešeném úseku silnice I/13 nenastává.
- § Trasa obchvatu prochází územím regionálního biocentra Skalka a dále se dotýká několika prvků územního systému ekologické stability na lokální úrovni.
- § Trasa obchvatu prochází územím několika významných krajinných prvků chráněných ze zákona (les, vodní rok) i registrovaných (Bořeň).
- § V zájmovém území trasy se nachází evropsky významná lokalita Bořeň.

V území nejsou známy žádné staré ekologické zátěže, které by bylo nutné sanovat před realizací posuzovaného záměru.

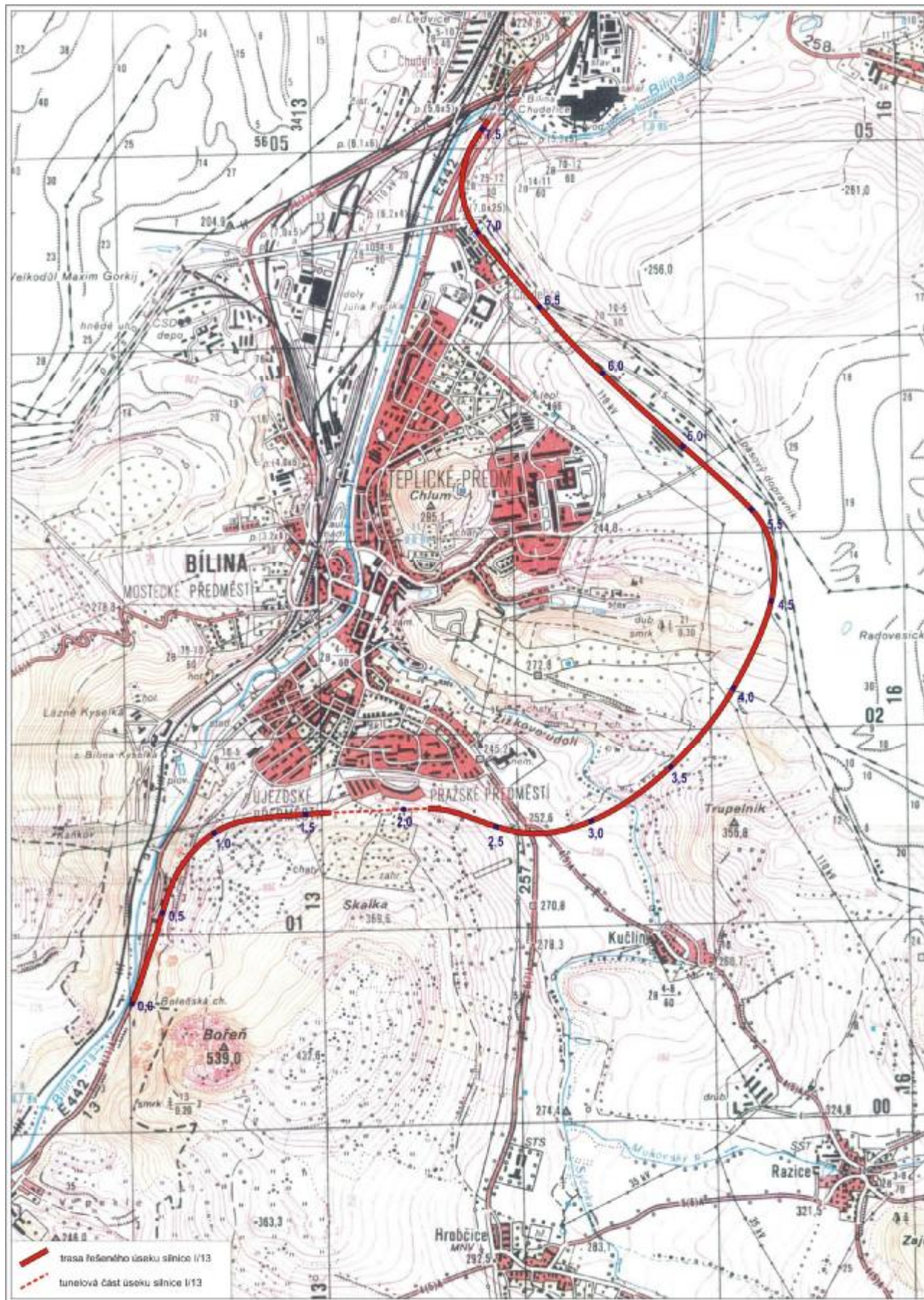
Plocha výstavby záměru prochází územím archeologického zájmu.

V dotčeném území nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na proveditelnost navrhovaného záměru.



Situace okolí záměru je patrná z následující obrázku (podrobněji viz příloha 1.3.).

Obrázek č. 3: Situace okolí záměru (bez měřítka)



Ovlivnění prioritních environmentálních charakteristik bude věnována maximální pozornost v navazující dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA). Ovšem i ostatní vlivy na životní prostředí budou v dokumentaci EIA vyhodnoceny standardním postupem dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Zpracovatelé oznámení si jsou vědomi, že úvodní analýza situace zájmového území nemusí postihnout všechny závažné a především lokální environmentální charakteristiky území dotčeného realizací navrženého záměru. Budou proto vděční za každou informaci týkající se zájmového území a případně možných důsledků realizace záměru na životní prostředí, kterou v průběhu zjišťovacího řízení nebo v průběhu prací na dokumentaci od subjektů účastnících se procesu posuzování vlivů získají.

## C. II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Dotčeným územím je sídelní útvar Bílina a okrajově katastr obce Želenice. V okolí trasy obchvatu jsou vymezeny plochy pro bydlení i občanskou vybavenost a rekreaci. Vzdálenost vůči nejbližším objektům (kromě objektů určených k odstranění) bude představovat cca 100 m a více. Celkový počet obyvatel města Bílina je 16.626 a obce Želenice je 435.

### C.II.2. Ovzduší a klima

#### *Kvalita ovzduší*

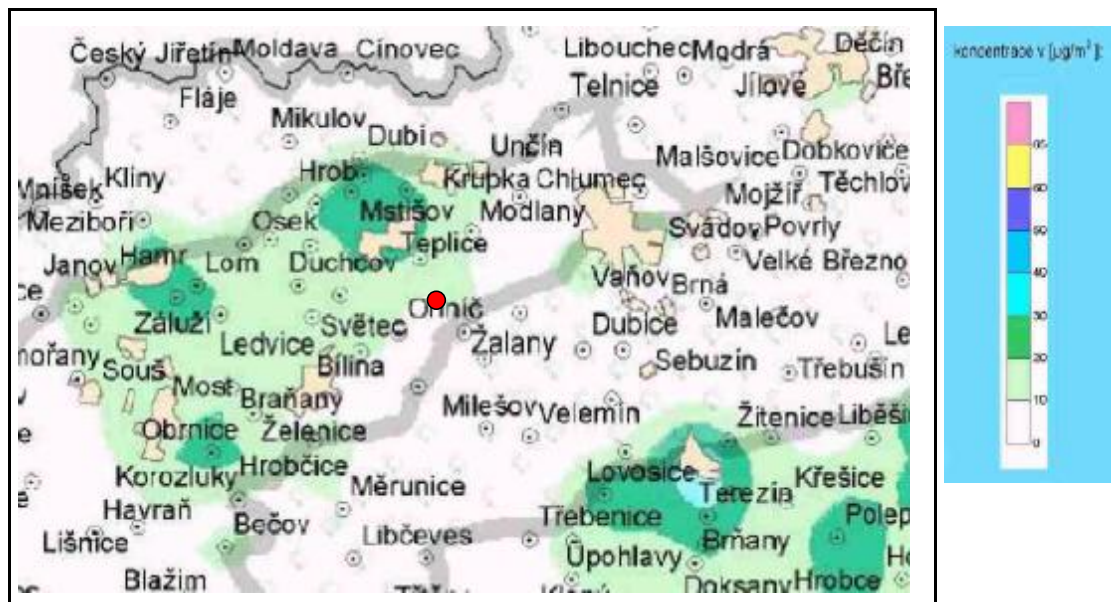
Území obce Bílina patří mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Důvodem pro zařazení je skutečnost, že na 16,4 % území dochází k překračování imisního limitu pro maximální 24hodinové koncentrace tuhých znečišťujících látek frakce  $PM_{10}$ .

Nejvýznamnějším zdrojem emisí tuhých látek je provoz dolu Bílina a práce související s rekultivacemi.

V okolí hodnoceného území se nenachází žádná stanice imisního monitoringu. Proto byly pro podrobnější popis stávajícího stavu využity údaje z rozptylové studie zpracované v rámci krajského programu snižování emisí a imisí (TEBODIN, Praha 2004).

S ohledem na typ hodnoceného záměru přebíráme z výše citované studie údaje o imisní zátěži oxidem dusičitým ( $NO_2$ ) a tuhými znečišťujícími látkami frakce  $PM_{10}$ .

Obrázek č. 4: Průměrná roční koncentrace tuhých látek frakce  $PM_{10}$



Obrázek č. 5: Průměrná roční koncentrace NO<sub>x</sub>



Jak je z výše prezentovaných obrázků zřejmé, podle rozptylové studie se imisní situace na katastru obce Bílina a v jejím okolí pohybuje spolehlivě pod úrovní imisních limitů. Dosahované hodnoty u tuhých látek nepřevyšují cca 50 % příslušných imisních limitů, u NO<sub>x</sub> nepřevyšují cca 60% imisního limitu.

V dokumentaci bude popis současného stavu znečištění ovzduší doplněn o výpočet vlivu dopravy v nulové variantě (bez navrženého obchvatu) v různých časových horizontech.

#### Klimatické faktory

Z klimatického hlediska leží lokalita v klimatické oblasti T 2, tedy v teplé oblasti:

T 2 – dlouhé, teplé a suché léto, velmi krátká teplá až mírně teplá přechodná období krátké. Zima je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Další údaje shrnujeme v následující tabulce.

Číslo oblasti	T 2
Počet letních dnů	50 až 60
Počet dnů s teplotou nad 10 °C	160 - 170
Počet mrazových dnů	100 - 110
Počet ledových dnů	30 až 40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	18 až 19
Průměrná teplota v dubnu	8 až 9
Průměrná teplota v říjnu	7 až 9
Průměrný počet dnů se srážkami nad 1 mm	90 - 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 - 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 - 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 až 50
Počet dnů zamračených	120 - 140
Počet dnů jasných	40 až 50

### C.II.3. Voda

#### Povrchové vody

Trasa komunikace náleží hlavnímu hydrologickému povodí 1-14-01 Bílina. Trasa je vedena v povodí pravého břehu a kříží pravostranné přítoky Bíliny.

Trasa komunikace bude v posuzovaném úseku křížit následující povrchové vodní toky:

Syčivka	křížení v km 3,15
Lukovský potok	křížení v km 4,25

POVODÍ V TRASE		
<i>tok</i>	<i>specifikace</i>	<i>úsek trasy v povodí [km]</i>
Bílina	levostranný přítok Labe	0,0 – 2,3
Syčivka	pravostranný přítok Bíliny	2,3 – 3,9
Lukovský potok	pravostranný přítok Bíliny	3,9 – 5,1
Bílina	odvodňovací strouhy na pravém břehu Bíliny	5,1 – 7,6
Poznámka: - úsek trasy v povodí odpovídá odhadovanému výškovému profilu trasy a odtokovým poměrům na komunikaci a může být odlišný od hydrologického povodí toku		

Původní odtokové poměry území jsou narušeny důlní činností, jejímž důsledkem jsou přeložky toků a převody vod mezi povodími a odvodněním výsypek.

Základní údaje o regionálně a místně významných tocích následují.

#### Bílina

Řeka Bílina pramení na jihovýchodních svazích Kamenné hůrky ve výšce 785 m n.m. a ústí zleva do Labe v Ústí nad Labem po 84,2 km toku. Plocha povodí činí 1 070,9 km<sup>2</sup>, průměrný průtok u ústí činí 5,51 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup>.

BÍLINA – ZÁKLADNÍ HYDROLOGICKÉ ÚDAJE				
<i>stanice</i>	<i>tok</i>	<i>plocha povodí</i>	<i>specifický odtok</i>	<i>průměrný průtok</i>
Trmice	Bílina	936,46 km <sup>2</sup>	4,81 l.s <sup>-1</sup> .km <sup>-2</sup>	4,63 m <sup>3</sup> .s <sup>-1</sup>

V oblasti protéká Bílina ve směru JJZ – SSV. Trasa toku je v oblasti města regulována. Úsek přeložky je zahájen a ukončen v prostoru údolní nivy Bíliny, v blízkosti pravého břehu řeky.

Řeka Bílina je významným tokem podle vyhlášky MZ č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků.

Řeka Bílina je konečným recipientem srážkových vod z komunikace.

#### Syčivka

Potok Syčivka pramení na severovýchodních svazích Nezlického vrchu ve výšce zhruba 425 m n.m. a ústí zprava do Bíliny v Bílině ve výšce zhruba 200 m n.m. Délka toku činí přibližně 6 900 m.

Trasa přeložky kříží Syčivku v oblasti okolo 3,0 km trasy, severně od Kučlína.

#### Lukovský potok

Lukovský potok pramení na severozápadních svazích Pákovy hory ve výšce 510 m n. m. jižně od Lukova. Lukovský potok protékal podél jižního okraje Štěpánova a dále směrem generelně k severozápadu přes obec Radovesice do města Bíliny, kde ústí do řeky Bíliny ve výšce zhruba 200 m n. m. Délka toku činila cca 10 km. V důsledku těžební činnosti v Lomu Bílina a budování Radovesické výsypky byla obec Radovesice

zrušena a původní údolí Lukovského potoka bylo v délce cca 4 km zavezeno Hlušinou. Lukovský potok byl přeložen do Mukovského potoka (pravostranný přítok Syčivky). Přeložka v délce cca 3,5 km byla vybudována mezi obcí Štěpánov a vrchem Holibka. Část vod z původního povodí Lukovského potoka byla odvedena do Štrbického potoka, který se vlévá do Bíliny severně od Bíliny u Světce.

Z původního dolního toku Lukovského potoka u Bíliny zůstalo zachováno cca 2 200 m, tok zde slouží rovněž k odvodnění části Radovesické výsypky.

Trasa přeložky kříží původní údolí potoka po svahu náspu výsypky na úrovni zhruba km 4,0.

#### jiné toky

Území mezi vrchem Chlum a Radovesickou výsypkou je odvodňováno do Bíliny strouhou v ose mělké údolní deprese, trasa komunikace míjí tuto depresi zhruba na úrovni km 6 trasy.

Severně od závěrečného úseku trasy je veden další kanál, který slouží k odvodnění Radovesické výsypky do Bíliny.

#### *Podzemní vody*

Na zájmovém území se vyskytují následující hydrogeologické systémy:

- podložní krystalické horniny
- křídové souvrství
- kvartérní sedimenty

Hydrogeologický systém krystalických hornin je charakterizován puklinovou propustností. Podzemní vody jsou v prostředí krystalických hornin rážony vázány na přípovrchovou zónu rozvětrání a rozvolnění hornin s puklinovou, případně průlinovou propustností a na hlubší systém puklinového oběhu. Propustnost hornin masívu je závislá na míře jejich rozpuštění, otevřenosti puklin a na typu výplně puklin. Významnější akumulace podzemních vod jsou vázány na tektonicky porušená pásma, kde je předpokládán hlubší dosah oběhu podzemních vod a kde dochází k drenáži okolních puklinových systémů. Celkově se jedná se o prostředí nepříznivé pro oběh a akumulaci podzemních vod.

Křídové souvrství je na území tvořeno pelitickými sedimenty s nízkou propustností, které v oblasti plní funkci hydrogeologického izolátoru.

Z kvartérních sedimentů mají z hydrogeologického hlediska největší význam fluvialní sedimenty v údolí Bíliny, případně v údolích jejich přítoků. Podzemní voda je zde vázána na klastické říční sedimenty případně i na zónu přípovrchového rozvolnění krystalických hornin, které v údolích vodních toků vystupují do podloží kvartéru. Směr proudění lze očekávat generelně směrem k toku a ve spádu údolí.

Kvartérní souvrství ve svahových polohách a v prostoru elevací v trase je tvořeno převážně svahovým sedimenty, případně sprašemi. Jedná se o polohy, ve kterých není očekáváno významné zvodnění. Zvodnění svahových sedimentů je dotováno výhradně atmosférickými srážkami, jedná se o prostředí s nižší propustností. Podloží kvartéru je ve vyšších polohách tvořeno křídovými slínami a jílovci, lze očekávat rovněž tranzitní charakter zvodnění s postupem podzemní vody ve směru spádu terénu do erozních údolí.

#### *Zátopová území*

Území záměru se nachází mimo zátopová území vodních toků.

#### *Vodní zdroje*

Trasa komunikace je s výjimkou krátkého úseku při východním okraji Bíliny vedena po území ochranného pásma zdroje stupně II.b přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Bílina. Zdroj se nachází v sousedství stávající trasy silnice I/13, při jižním okraji obce Bílina. Jedná se o zdroj natrium – hydrokarbonátové kyselky s mineralizací  $7,3 \text{ g.l}^{-1}$  a s obsahem  $2,5 \text{ g.l}^{-1}$  rozpuštěného  $\text{CO}_2$ . Kyselka je využívána pro pitné kúry a k inhalaci v místních lázních. Léčba je zaměřena na nemoci zažívacího traktu a choroby dýchacích cest.

Rodinné domy v zájmovém území města Bílina jsou zčásti vybaveny vlastní studnou zasahující do prostředí mělkého zvodnění. Tyto studny nejsou určeny pro zásobování domácností pitnou vodou, obec je napojena na veřejný rozvod pitné vody.

V rámci zpracování dokumentace EIA bude zjišťován současný stav, způsob využití uvedených zdrojů a posouzena možnost jejich kvantitativního a kvalitativního ovlivnění výstavbou komunikace a jejím provozováním. V blízkosti trasy, v místech přiblížení k zástavbě, zejména v oblasti projektovaných zářezů, budou vymezeny oblasti možného kvantitativního a kvalitativního ovlivnění vydatnosti a kvality jímané vody individuálních jímacích objektů.

#### C.II.4. Půda a horninové prostředí

##### *Půda*

Pozemky dotčené výstavbou (cca 15,5 ha) jsou dle katastru nemovitostí vedeny jako zemědělská půda (ZPF), lesní půda (PUPFL), ostatní funkční plochy (např. cesty) a neplodná půda. Realizace záměru předpokládá zábor cca 40 parcel, které jsou chráněny jako plochy zemědělského půdního fondu. Lesní půda, tj. pozemky určené k plnění funkcí lesa, se vyskytují pouze v části trasy, na úpatí kopce Bořeň, km cca 0 až 0,5.

V rámci dříve zpracované studie proveditelnosti [2] byla zpracována plošná bilance potenciálně dotčených pozemků, jejichž tabelární přehled je výchozím podkladem pro stanovení tříd ochrany.

Dle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí České republiky ze dne 1.10.1996 č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu jsou dotčené půdy zařazeny do I., III., IV. a V. třídy ochrany.

Kód BPEJ	Třída ochrany
1.01.00	I. třída ochrany
1.28.11	III. třída ochrany
1.20.11, 1.08.50	IV. třída ochrany
1.20.54, 1.37.55, 1.39.39	V. třída ochrany
1.40.77, 1.20.51, 1.19.41	

Pozn.: Do I. třídy ochrany zemědělské půdy jsou řazeny bonitně nejcenější půdy v jednotlivých regionech, povolení k odnětí se vydává pouze výjimečně, většinou v souvislosti s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Do III. třídy ochrany zemědělské půdy jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu. Do IV. třídy jsou řazeny půdy s podprůměrnou produkční schopností, s omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu. Do V. třídy ochrany ZPF jsou zahrnuty půdy s velmi nízkou produkční schopností, většinou jde o půdy pro zemědělské účely postradatelné.

Zábor zemědělské půdy I. třídy ochrany se týká celkem pouze 4 pozemků, a to:

číslo pozemku	druh pozemku	rozloha pozemku
393/2	orná půda	cca 0,19 ha
398/2	orná půda	cca 0,39 ha
407/4	zahrada	cca 0,04 ha
407/8	zahrada	cca 0,17 ha

Zábor ZPF I. třídy ochrany tvoří tedy cca 0,79 ha, tj. cca 12 % z celkového rozsahu cca 6,6 ha, který připadá na plochy ZPF dotčené záměrem v celé trase.

V trase obchvatu se vyskytují půdy náležející k degradovaným černozemím, vyvinuté na vápenitých písčito-hlinitých spraších a jsou vesměs zemědělsky obhospodařovány. Dále mělké a hrubozrnné kamenité půdy vzniklé na výchozech rulového krystalinika a mladotřetihorních vulkanitů, které jsou buď zalesněny nebo patří k neplodným půdám. Na druhohorních slínovcích se vyskytují kvalitní zemědělské půdy černozemního typu a rovněž antropogenní půdy.

##### *Geomorfologické poměry, charakter terénu*

Podle geomorfologického členění České republiky (Demek 1984) náleží území, po kterém je silnice vedena následujícím morfologickým jednotkám:

- provincie Česká vysočina
- subprovincie Krušnohorská soustava
- podsoustava Podkrušnohorská oblast
- celek České středohoří
- podcelek Milešovské středohoří
- okrsek Bořeňské středohoří
- celek Mostecká pánev
- podcelek Chomutovsko-teplická pánev
- okrsek Duchcovská pánev

Po území celku České středohoří prochází trasa obchvatu ve své jižní a střední části, severní část obchvatu je vedena na území celku Mostecká pánev. Oba celky náleží Podkrušnohorské oblasti.

Celek České středohoří je rozsáhlá oblast tvořící severovýchodní část Krušnohorské soustavy. Pro oblast je typický dynamický charakter reliéfu, který je tvořen četnými sopečnými kužely terciérních vulkanitů a hlubokými údolímí Labe a jeho přítoků. Nadmořské výšky se na území celku pohybují od 122 m n.m. (Děčín) po 837 m n.m. (Milešovka). Střední výška činí 362,9 m n.m. a střední sklon 7°56'. Okrsek Bořeňské středohoří tvoří nejzápadnější oblast Českého středohoří sousedící ze západu a severu s Mosteckou pánví. Jedná se o členitou vrchovinu s výraznými sukly terciérních vulkanitů a výrazným erozně denudačním reliéfem. Nejvyšším bodem je vrch Bořeň o výšce 539 m n.m., který je situován na pravém břehu hluboce zaříznutého údolí Bíliny, která tvoří erozní bázi oblasti. Výškový rozdíl vrcholu Bořeně a údolí Bíliny v těsném sousedství činí 335 m.

Celek Mostecká pánev tvoří severovýchodní část pánví Podkrušnohorské oblasti. Jedná se o tektonickou sníženinu při úpatí Krušných hor, protaženou ve směru JV - SZ, která je vyplněna limnickými sedimenty terciérní pánve. Reliéf je charakteru ploché pahorkatiny až plošiny s erozně denudačními a akumulacími tvary. Střední výška činí 272,1 m n.m. a střední sklon 2°35'. Okrsek Duchcovská pánev se nachází ve střední části Chomutovsko-teplické pánve. Charakter reliéfu je plochý s mírným spádem k jihovýchodu, reliéf je narušený širokými údolímí levostranných přítoků Bíliny.

Širšímu okolí trasy obchvatu dominuje vrch Bořeň (539 m n.m.) při jižní části trasy. Výraznými prvky v reliéfu území jsou severněji vrchy Chlum (295 m n.m.) a Trupelník (356 m n.m.), mezi kterými je vedena komunikace obchvatu ve střední části, a dále hluboké údolí Bíliny.

Původní charakter reliéfu je v oblasti velmi výrazně zatížen antropogenními tvary. Mimo městskou a průmyslovou zástavbu Bíliny a terénní úpravy v dopravních koridorech (stávající trasa silnice I/13 a železnice Most - Ústí) dominují reliéfu území zejména projevy důlní činnosti. Severozápadně navazuje na město Bílina rozsáhlé území povrchové těžby dolu Bílina se zahloubením báze až o 150 m. Východně od města Bíliny pak vystupuje elevace Radovesické výsypky budované hlušinou vytěženou v lomu Bílina. Výška povrchu výsypky nad původním terénem dosahuje až více než 100 m.

Počátek navržené trasy obchvatu je situován jižně od města, v údolí Bíliny, na jejím pravém břehu ve výšce 207 m n.m. (km 0,0 trasy). Trasa je ukončena severně od města v údolí Bíliny, na jejím pravém břehu ve výšce 203,4 m n.m. (km 7,6 trasy).

Úvodní část trasy obchvatu překonává severozápadní a severní svah vrchu Bořeň, kdy je nutné vyvést komunikaci z hlubokého údolí Bíliny z výšky 207 m n.m. na niveletu komunikace zhruba 270 m n.m. v km cca 2,3, kdy začíná klesání komunikace do údolí Syčivky (Žižkovo údolí). Nadmořská výška současného terénu se v tomto stoupání pohybuje kolem 283 m n.m. v prostoru km 1,8. Svah Bořeně je v tomto úseku překonán tunelem a navazujícími zářezy, délka tunelu je cca 550 m.

Za elevací Bořeně následuje údolí Syčivky s erozní bází terénu zhruba 233 m n.m. (km 2,95). Údolím Syčivky je komunikace vedena po náspu na jižním svahu osa údolí a část severního svahu je překonána přemostěním. Niveleta komunikace klesá nad údolím na úroveň 242 až 246 m n.m.

V následujícím úseku překonává komunikace široký hřbet mezi údolím Syčivky a Lukovského potoka s nejvyšším bodem stávajícího terénu v trase okolo 304 m n.m. na km 3,7 trasy. Komunikace je zde vedena zářezem s maximální hloubkou 10 - 10,5 m pod úrovní terénu (niveleta povrchu komunikace cca 294 m n.m.). Komunikace je za zářezem vedena při patě Radovesické výsypky, která zahladila původní údolí, a

klesá v úrovni stávajícího terénu na zhruba 240 m n.m. v km 4,8 - 5,0 a dále v mírném klesání na úroveň 235 m n.m v km 5,8.

V závěrečném úseku klesá komunikace v úrovni trénu souběžně s účelovou komunikací a dopravníky mezi lomem a výsypkou na úroveň 203 m n.m. v údolí Bíliny, kde je obchvat ukončen.

### *Geologické poměry*

Geologické poměry v trase a v jejím širším okolí jsou velmi pestré. K povrchu zde vystupují následující geologické struktury:

- krystalické horniny mladšího paleozoika,
- křídové sedimenty,
- terciární sladkovodní sedimenty,
- terciární vulkanity,
- kvartérní sedimenty.

Krystalické horniny předkřídového podkladu náleží Krušnohorská - smrčinskému krystaliniku, které tvoří podloží mladších jednotek na většině území Českého středohoří a podkrušnohorských pánví. Na zájmovém území je krystalinikum zastoupeno jemně až středně zrnitou muskoviticko biotitickou ortorulou, místy migmatitizovanou.

Krystalinikum vystupuje k povrchu v přímém podloží kvartérních sedimentů, v údolí Bíliny v úvodní části trasy a dále ve střední části trasy v údolích Syčivky a Lukovského potoka.

Přes horniny krystalinika transgredují křídové sedimenty. Vývoj České křídové pánve byl umožněn regionálním poklesem Českého masivu spojeným s obdobím odpovídajícím austrijské tektogenezi. Sedimentace začíná ve svrchní křídě v cenomanu, nejprve sladkovodní v limnických pánvích vyvinutých v depresích předkřídového reliéfu. Následuje mořská transgrese a několik sedimentačních sérií zahrnující období cenomanu, turonu, coniaků až santonu, kdy dochází k regresí svrchnokřídového moře.

Zájmové území náleží faciální oblasti oharecko-středohorské. V širším okolí záměru vystupují k povrchu sedimenty stáří střední turon až coniak. Křídová sedimentace je zde zastoupena v jednotlivých stupních v pelitickém vývoji, litologicky se jedná převážně o slínovce, jílovce a prachovce.

Křídové sedimenty vystupují v nadloží krystalinika v úvodní části trasy v oblasti severních svahů komplexu Bořeň a dále ve vyšších polohách střední části obchvatu a v oblasti závěrečné části přeložky.

Terciární sedimenty širší oblasti náleží severočeské hnědouhelné pánvi. Terciární sedimentace probíhala v oblasti ve dvou etapách. Bazální sedimentační etapa proběhla během oligocénu, hlavní sedimentační fáze je miocénního stáří. Miocénní sedimentace proběhla ve čtyřech základních sedimentačních cyklech, které jsou reprezentovány spodním vulkanogenním souvrstvím, souvrstvím bazálních jílů a písků, souvrstvím hnědouhelných slonů a souvrstvím nadložních jílů a písků.

K severnímu okraji zájmového území zasahují sedimenty mostecké pánve, která tvoří nejhlubší část severočeské hnědouhelné pánve. Původní vrstevní sled je narušen těžbou hnědého uhlí a souvisejícím nadeponováním jalových vrstev.

V terciéru dochází v oblasti rovněž k intenzivní vulkanické činnosti související s alpskou orogenezí. Na rozhraní paleogénu a neogénu došlo v předpolí alpského systému k radiálním tektonickým pohybům, jež vedly ke vzniku hlubokých trhlin umožňujících výstup alkalických magmat. Zájmové území náleží Krušnohorská - Oharecké tektonicko vulkanické zóně. Krystalický podklad a jeho křídové nadloží je v oblasti pronikáno četnými tělesy bazických sedimentů, které jsou reprezentovány tělesy převážně čedičové nebo trachytické horninové skladby.

Vulkanity jsou v trase přeložky zastoupeny v její úvodní části, kdy je trasa vedena po svazích vrchu Bořeň, který tvoří masivní skalnatý suk čedičového tělesa. Čediče zde vystupují v nadloží paleozoika resp. křídů přímo k povrchu nebo do podloží kvartéru.

Z kvartérních sedimentů jsou v trase komunikace zastoupeny sedimenty fluvialní a deluviofluvialní, svahové sedimenty, spraše a antropogenní sedimenty.



Fluviální a deluviofluviální sedimenty charakteru písků, písků se štěrkem a náplavových hlín lze očekávat v údolí Bíliny a v údolích Syčivky a Lukovského potoka. Ve svahových a vrcholových partiích trasy je kvartérní pokryv tvořen sedimenty charakteru svahových hlín, hlinitých písků, případně sutí. Místy k povrchu vystupují váte sedimenty charakteru spraší a sprašových hlín.

Ve středním a závěrečném úseku trasy je přípovrchové souvrství tvořeno vrstvou antropogenní navázky (výsypka, rekultivace), která vznikla v souvislosti s těžbou hnědého uhlí.

#### Nerostné zdroje

Podle registru ložisek nerostných surovin ČGS Geofond ČR aktualizovaném v červnu 2004 není trasa komunikace ve střetu se zájmy ložiskové ochrany (registr neuvádí nevýhradní ložiska, prognózní zdroje a neperspektivní výskyty).

V navazujícím okolí komunikace se dle registru nachází následující ložisko:

1. <i>název ložiska/název DP/název CHLÚ:</i>	<b>Bílina – velkolom Maxim Gorkij / Bílina / Bílina</b>
<i>číslo ložiska/číslo DP/číslo CHLÚ:</i>	B3 075700 / 30049 / 07570000
<i>surovina:</i>	hnědé uhlí
<i>stav využití:</i>	v těžbě
<i>chráněná plocha:</i>	2 737,15 ha
<i>pozice vůči stavbě:</i>	hranice cca 300 m východně od km 7,5

#### Stabilita území, seismicita

V trase komunikace je v oblasti elevace Skalka (severní část masivu Bořeň) registrováno ČGS sesuvné území. Území bylo zaregistrováno v roce 1981 jako potenciální sesuv.

Podle ČSN 73 036 "Seismická zatížení staveb" náleží zájmové území do seismicky klidné oblasti s rizikem zátěže do 6° M.C.S.

### C.II.5. Fauna a flóra, ekosystémy, krajinný ráz

#### Biogeografická charakteristika území

Z fyto geografického hlediska je Bílinsko součástí střeoevropské a jihovýchodoevropské květeny (Panonikum), obvodu číslo 52 (východní část Severočeské hnědouhelné pánve) a obvodu číslo 53 (České středohoří). Zeměpisná oblast Bílinska je pásmem smíšených lesů, tzn. že vývojově cílovým společenstvím je zde (s výjimkou skalnatých stanovišť) les.

Trasa obchvatu patří do vegetačního stupně bukovobrových doubrav, kde jsou dominujícími druhy dub letní (*Quercus robur*), buk lesní (*Fagus silvatica*), habr obecný (*Carpinus betulus*), jeřáb obecný (*Sorbus aucuparia*).

#### Fauna a flóra

V trase obchvatu byl v roce 2001, v rámci zpracování Studie proveditelnosti (Štýs 2001) [2], proveden botanický a zoologický průzkum. V obou případech se jedná o průzkumy území se zaměřením na ověření možnosti výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

Pro potřeby oznámení byly závěry průzkumů převzaty.

V rámci botanického průzkumu byla celá trasa obchvatu rozdělena na devět dílčích úseků:

1. *úsek* - les a skály na strmém svahu, kterých se dotknou terénní úpravy při stavbě obchvatu.
2. *úsek* - svahy na pravobřežní straně údolí řeky Bíliny. Les ve svahu, křoviny, zahrady.
3. *úsek* - svahy nad jižním okrajem města, až k zalesněnému svahu údolí říčky Bíliny. Louky, bývalé pastviny a porosty náletových dřevin.

4. úsek - od přemostění údolí Syčivky na Svahy návrší Skalka. Pole.
5. úsek - plánované přemostění údolí Syčivky. Obdělaná i opuštěná pole, extenzivní louky a pás luhu podél potoka.
6. úsek - dále k plánovanému přemostění. Opuštěné pastviny zarůstající keři a třesňový sad.
7. úsek - přetíná zalesněné údolí Lukovského potoka
8. úsek - od údolí Lukovského potoka ke křížení s místní komunikací v prostoru garáží. Podél tohoto úseku pokračuje protihlukový pás stromů, vysázené a náletové keře. Na straně k městu jsou vysety travníky a umělé koryto potůčku.
9. úsek - od garáží až po konec obchvatu u Chudeřic. Po celé délce je vysazen protihlukový pás stromů (stáří asi 15 let), za ním (ve směru od města) jsou uměle vyseté a kosením udržované travníky. Uměle vysázené stromy jsou doplněny náletovými dřevinami. Pole.

Průzkumem byl zjištěn výskyt cca 75 běžných druhů cévnatých rostlin a 20 druhů stromů (včetně ovocných). Žádný z nich není chráněn podle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jeho prováděcích vyhlášek. V širším okolí stavby ve skalním úbočí nad úsekem 1 byly nalezeny dva chráněné druhy rostlin, a to tařice skalní (*Aurinia scacalitia*) a zlatovlásek obecný (*Crinitina linosyris*).

Zoologické zhodnocení lokality bylo provedeno, stejně jako botanické, formou jednorázového průzkumu s uvedeným výčtem zjištěných druhů. Jsou vyjmenovány zástupci ryb, obojživelníků, plazů, ptáků a savců. Mezi uvedenými jsou rovněž zástupci chráněných a zvláště chráněných druhů:

- ropucha obecná (*Bufo bufo*),
- ještěrka obecná (*Lacerta agilis*),
- slepýš křehký (*Anguis fragilis*),
- rorýs obecný (*Apus apus*),
- ťuhák obecný (*Lanius collurio*),
- vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*).

Průzkum neuvádí, zda se jedná o jedince hnízdící nebo na přeletu.

V případě požadavku zjišťovacího řízení bude na vybraných lokalitách proveden podrobný průzkum v průběhu celého vegetačního období. Podrobněji budou zkoumány zajímavější enklávy v trase silnice, zbytek bude charakterizován souhrnně.

U podrobněji zkoumaných lokalit bude průzkum zaměřen na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Výsledky biologického průzkumu budou prezentovány a vyhodnoceny v dokumentaci a ze získaných poznatků budou vyvozeny odpovídající závěry a doporučení.

#### Územní systém ekologické stability, VKP, ZCHÚ, Natura 2000

Součástí územního systému ekologické stability jsou především lesní ekosystémy, nacházející se v širším okolí posuzovaného záměru. Trasou obchvatu jsou dotčeny jak regionální tak lokální prvky ÚSES - regionální biocentrum Skalka, lokální biocentrum Trumpelík, lokální biokoridory, kterými trasa prochází nebo je kříží.

V zájmovém území se dále nachází lokální biocentrum Bezovka, regionální biocentrum zalesněného komplexu Kaňkova, Rozkoše a lázeňského parku. Předpokládá se rovněž doplnění sítě ÚSES do prostoru rekultivovaného prostoru Radovesické výspyky.

Trasa obchvatu není v přímém střetu se zvláště chráněnými územími. Nejbližší záměru je lokalizována národní přírodní rezervace Bořeň, cca 300 m od počátku trasy na jihu. Dále se v širším okolí vyskytují přírodní rezervace Trupelník a Dříněk.

Jižně od navržené trasy ve vzdálenosti řádově jednotek km prochází hranice CHKO České středohoří.

V zájmovém území se nachází několik významných krajinných prvků. Přímo dotčeným registrovaným významným krajinným prvkem bude okolí vrchu Bořeň, z obecně chráněných pak lesy a nivy dotčených vodních toků.

Na území záměru nezasahuje žádná **ptačí oblast**, které jsou součástí soustavy Natura 2000.

V zájmovém území záměru je vymezena **evropsky významná lokalita Bořeň**, kód lokality CZ0420026, rozloha 67,4 ha. Tento skalnatý vrch (539 m n.m.) je výraznou dominantou okolí Bíliny. Jedná se o vypreparovaný lakolit s příkrými erozně denudačními svahy, řadí se mezi významné botanické lokality v České republice a území je registrováno jako hnízdiště chráněných druhů ptáků. Silnice je vedena při západním okraji hranice této EVL, přímý střet je nutné prověřit na základě podrobnějších projektových podkladů.

V zájmovém území záměru se z hlediska **ekologické stability** vyskytují velké rozdíly. V jižní části trasa prochází ekologicky stabilním územím v prostoru vrchu Bořeň s lesními porosty, ve střední a severní části pak územím ekologicky nestabilním až rozvráceným (výsypky, technická infrastruktura). Základním prvkem ekologické stability v prostoru Bílinska a tedy i v zájmovém území záměru jsou lesní ekosystémy, které jsou schopny odolávat náporu vnějších činitelů a zachovávat své přirozené vlastnosti a funkce. Z tohoto pohledu je pozitivní výhled na zalesnění Radovesnické výsypky, která se stane velkým biocentrem s přímým napojením na zalesněnou oblast CHKO Českého středohoří a další současné lesní komplexy.

### *Krajina*

Krajinný ráz vychází především z trvalých ekosystémových režimů krajiny, daných základními ekologickými a přírodními podmínkami krajiny. V rámci antropogenních činností je krajinný ráz dotvářen do určitého souboru typických přírodních a člověkem vytvářených prvků, které jsou lidmi vnímány jako charakteristické a identifikující.

Z hlediska krajinného rázu se v dotčeném území vyskytují zcela odlišné charakteristiky podle využívání území. V severní části se jedná o silně antropogenně ovlivněnou krajinu poznamenanou stavebními a těžebními aktivitami. Ve střední části se jedná o příměstskou krajinu s přírodním zázemím a v jižní části na úpatí vrchu Bořeň jde o zázemí přírodního areálu nadregionálního významu.

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami jsou zřizovány **přírodní parky**. Trasa silnice neprochází územím žádného přírodního parku, ani se v blízkém okolí žádný přírodní park nevyskytuje.

## **C.II.6. Ostatní charakteristiky zájmového území**

### *Osídlení (historie, využití území)*

Město Bílina je situováno podél řeky Bíliny na rozhraní dvou orograficky rozdílných územních celků: Středočeské uhelné pánve a Českého středohoří. Díky vhodným podmínkám se zájmové území vyznačuje souvislým osídlením již od neolitu před 8 tisíci léty, přes pozdní dobu kamennou, bodu bronzovou (kultura unětická), dobu železnou (látenské a halštatské období praeltského osídlení), přes období římského, germánského a slovanského osídlení.

Archeologické nálezy dokladují pravěké osídlení sběračů, lovců a rybářů. Význam získává území od 10. století, kdy se zde budovala strategicky významná přemyslovská hradecká soustava.

Prvním písemným dokladem o Bílině je zakládací listina Břevnovského kláštera z roku 993 n.l. Bílinský přemyslovský správní hrad, byl sídlem kastelána, který pro pražského knížete spravoval celý podkrušnohorský kraj. Od 13. století zde v podhradí vzniká vlastní sídlo Bílina, které pak bylo renesančně obnoveno. Současnému městu dominuje v pravobřežní části ranně barokní zámek a v části levobřežní areál lázní Bílina - Kyselka.

Usnesením Rady Severočeského KNV č. 22 ze dne 20.10.1970 byl ve smyslu § 45 odst. 1 zákona č. 20/1966 Sb. vydán městu Bílina „**Statut lázeňského města**“. V areálu lázní Bílina - Kyselka jsou situovány čtyři hydrogeologické vrty pro jímání léčivé minerální vody, která má charakter cizí alkalické kyselky. Používá se k léčbě některých chorob zaživačích ústrojí a horních cest dýchacích. Vydátnost vrtů má 35 - 36 l/min.

Lázeňské objekty jsou situovány v JZ části města a přestože jsou součástí městské památkové zóny, jsou od historického jádra města odděleny řekou Bílinou a stávající silnicí I/13.

Situace záměru na podkladu ortofotomapy je patrná z následujícího obrázku (podrobněji viz příloha č. 1.5.).

Obrázek č. 6: Situace návrhu obchvatu na podkladu ortofotomapy zájmového území



Podle historických pramenů patřila středověká Bílina k důležitým mocenským oporám přemyslovského státu. Především ke zdejšímu hradu se zde vázaly významné správní, ekonomické, vojenské, církevní a politické funkce a Bílinská provincie obsahovala rozlehlé území od Mostecka po Ústecko, a hrála důležitou roli i v dobách válečných střetů jak vnitřních, tak vnějších ve vztahu k sousednímu Sasku.

Především historická část centra Bíliny je významným dokladem středověkého města pod dominantně lokalizovaným hradem a později šlechtickým zámekem. V zámeckém parku je dodnes dochována vzácná archeologická památka na bývalé slovanské hradiště z období přemyslovského státu. Toto území je chráněnou památkovou rezervací.

### Hmotný majetek a kulturní památky

Vyhláškou MK ČR č. 476/1992 Sb., o prohlášení území historických jader vybraných měst za památkové zóny, ze dne 10.9.1992 byla schválena **městská památková zóna v Bílině**, jejímž účelem je zachování kulturních, urbanistických a architektonických hodnot historického jádra města při vytváření optimálního životního prostředí. A za tímto účelem musí být regulovány základní funkce a veškerá činnost v tomto území.

Závažnost všestranné podpory a zdůraznění historické funkce bílinské městské památkové zóny vynikne i v té souvislosti, že byla vedle historické části středověkého Mostu nejdůležitější urbanistickou památkou této oblasti Čech. Historická část Mostu byla zlikvidována v souvislostech s těžbou povrchového dolu Ležáky a tak v této části podkrušnohorské krajiny zůstala jediným středověkým sídelním souborem.

Součástí této městské památkové zóny jsou části města Bílina po obou stranách řeky Bílina a po obou stranách páteřní silnice I/13, která tranzitní dopravou výrazným způsobem narušuje smysl a funkci tohoto historicky cenného území.

V současné době je město Bílina hlavním sídelním útvarem v prostoru mezi Teplicemi a Mostem. Je současně tranzitním sídlem, a to díky železnici a především silnici I/13, která rozděluje Bílinu na západní a východní část. Tento dopravní koridor je zdrojem konfliktů s osídlením, s historickou a lázeňskou funkcí města, s potřebami jeho rozvoje, s životním prostředím a bezpečností obyvatelstva.

Navržený obchvat silnice I/13 je veden okrajovými částmi města a vyhýbá se nemovitým kulturním a historickým památkám.

Vzhledem k bohaté historii nelze na plochách dotčených stavbou obchvatu vyloučit archeologické nálezy. Dotčené území lze charakterizovat jako území archeologického zájmu a nezbytnou podmínkou bude představební archeologický průzkum i archeologický dozor při výstavbě. V dokumentaci bude doplněn orientační popis zájmového prostoru z hlediska možnosti výskytu archeologických nálezů či památek.

### Hluk

Prostor, do kterého je přeložka silnice umísťována, je v současné době převážně prostorem klidovým, kde se hladina hluku blíží přírodnímu pozadí. V prostorech, kde se trasa komunikace přibližuje stávajícím komunikacím (silnice, železnice, pásová doprava na výsypku), je hluková hladina dána provozem na těchto komunikacích, resp. těchto zdrojů. Lze předpokládat, že s výjimkou okolí stávajících komunikací a některých činností (pásová doprava) jsou požadované limitní hladiny hluku splněny, resp. nejsou pro nepřítomnost hlukově chráněného prostoru (například obytné zástavby) hodnoceny.

Naproti tomu lze očekávat, že na průtahu silnice I/13 městem Bílina jsou za stávajícího stavu překračovány základní limitní hladiny hluku ( $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB den/noc), na které se však jako na tzv. "starou zátěž" z dopravy může vztahovat zvyšující korekce +10 dB (viz níže). Podle odhadu hladina hluku v pásmu podél silnice dosahuje 65 až 70 dB (ve dne), v noci pak o cca 10 dB méně. Nelze vyloučit, že jsou překračovány i limity korigované na starou hlukovou zátěž. Hladiny hluku i nadále pravděpodobně porostou s ohledem na růst intenzit dopravy.

Limitní hladiny hluku jsou dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, uvažovány následovně:

Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích je limitní hodnota uvažována hodnotami  $L_{Aeq,T} = 55/45$  dB den/noc.

Pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích (jejichž hluk je převažující) je limitní hodnota uvažována hodnotami  $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB den/noc.

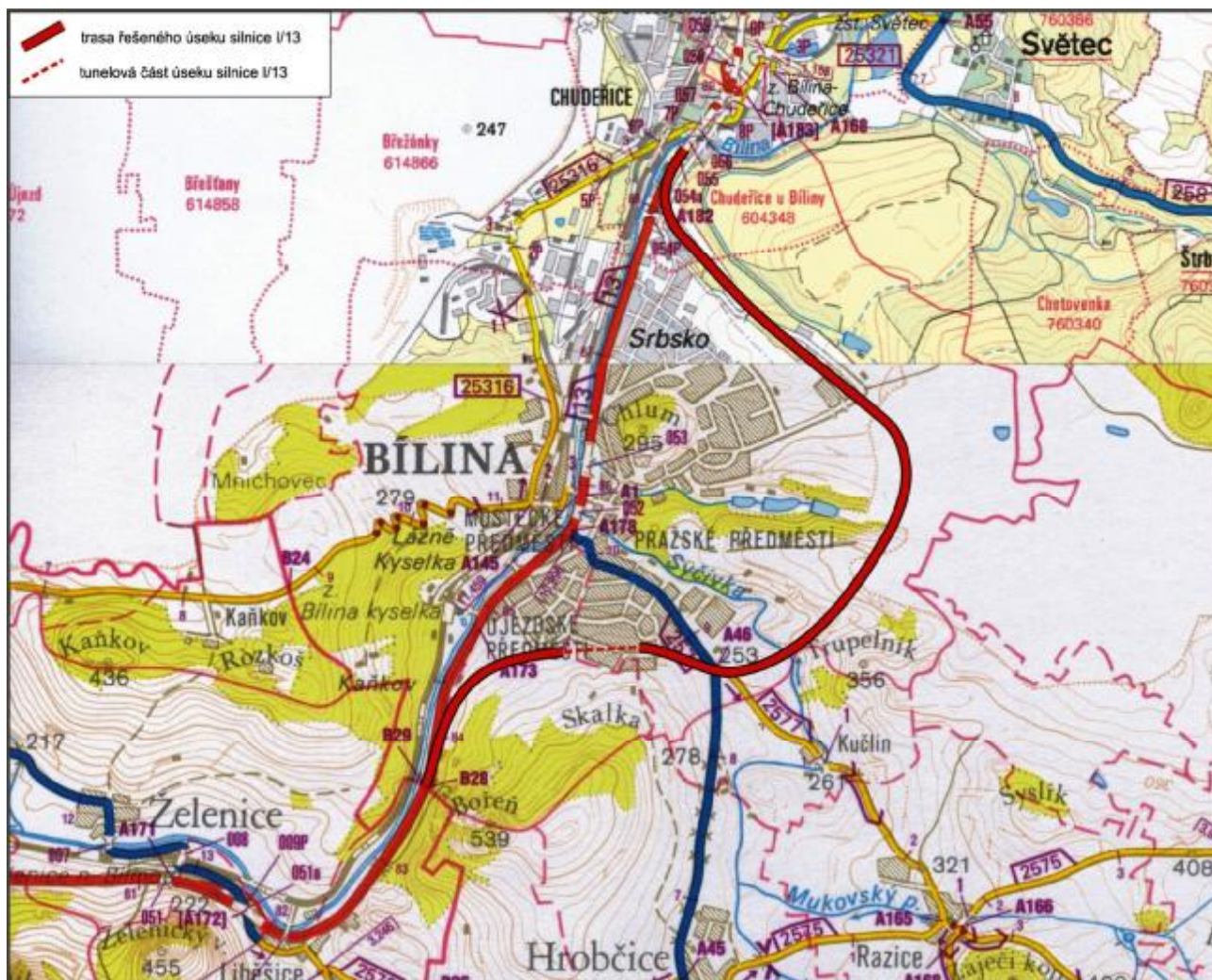
Při uvažování korekce pro tzv. "starou hlukovou zátěž" jsou potom limity dopravního hluku uvažovány hodnotami  $L_{Aeq,T} = 70/60$  dB den/noc.

Závazné stanovení limitů je v kompetenci Krajské hygienické stanice.

### Dopravní infrastruktura

Silnice I/13 prochází v současné době městem Bílina historickou trasou údolím řeky Bíliny, v kontaktu s městskou zástavbou. Průtah má dvoupruhové příčné uspořádání. Dochází zde k mísení tranzitní dopravy, zdrojové a cílové dopravy i vnitroměstské dopravy města Bíliny (spolu s přímou obsluhou území), což vede v některých obdobích k dopravním problémům. Situace záměru na podkladu dopravní mapy je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek č. 7: Situace záměru na podkladu dopravní mapy (1:50 000)



Navazující úseky silnice I/13 (směrem na Most a směrem na Teplice) mají čtyřpruhové příčné uspořádání, průtah městem Bílina proto vytváří v tahu silnice "úzké hrdlo". V centrální části města se také nachází křižovatka silnic I/13 a II/257, která představuje hlavní silnici na Louny (a dále na Prahu). Tranzitní doprava mezi těmito silnicemi tak zajíždí do centra města.

Síť komunikací v dotčeném území je dále doplněna řadou městských obslužných komunikací.

Intenzity dopravy na komunikační síti města Bíliny jsou znázorněny na následujícím obrázku, detaily jsou shrnuty v následující tabulce.

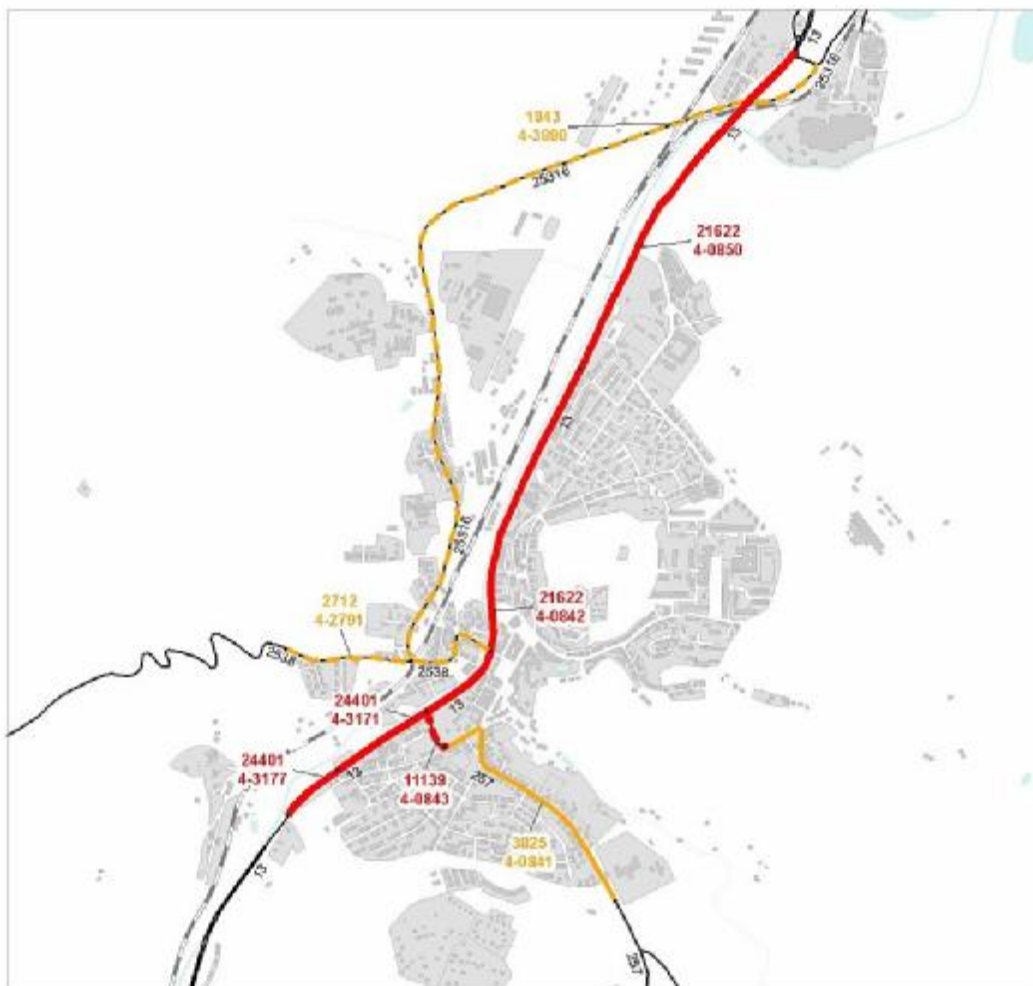
Obrázek č. 8: Dopravní situace na území města Bílina - sčítání dopravy na komunikační síti (ŘSD ČR, 2005)



43-22

# Bílina

CZ0426-TP-2



Tab.: Výsledky sčítání dopravy na komunikační síti (ŘSD ČR, 2005)

Silnice	Profil	Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
I/13	4-3177	5189	19095	117	24401
	4-3171	5189	19095	117	24401
	4-0842	4854	16678	90	21622
	4-0850	4854	16678	90	21622
II/257	4-0843	1510	9561	68	11139
	4-0841	832	2968	25	3825

Očekávané intenzity dopravy ve výhledovém období jsou stanoveny na základě výhledových koeficientů růstu silniční dopravy, které jsou následující:

Tab.: Výhledové koeficienty růstu silniční dopravy pro roky 2000 - 2030 (ŘSD ČR, 2000)

Rok	Výhledové koeficienty				
	těžká	osobní	motocykly	celkem	
2000	I. tř.	1,00	1,00	1,00	1,00
	II. tř.	1,00	1,00	1,00	1,00
	III. tř.	1,00	1,00	1,00	1,00
2005	I. tř.	1,15	1,16	0,95	1,15
	II. tř.	1,13	1,14	0,95	1,13
	III. tř.	1,11	1,12	0,95	1,12
2010	I. tř.	1,28	1,30	0,91	1,30
	II. tř.	1,23	1,25	0,91	1,24
	III. tř.	1,17	1,21	0,91	1,20
2015	I. tř.	1,37	1,41	0,85	1,40
	II. tř.	1,30	1,33	0,85	1,31
	III. tř.	1,21	1,26	0,85	1,25
2020	I. tř.	1,41	1,49	0,80	1,47
	II. tř.	1,30	1,37	0,80	1,35
	III. tř.	1,18	1,29	0,80	1,26
2025	I. tř.	1,42	1,53	0,76	1,51
	II. tř.	1,29	1,39	0,76	1,36
	III. tř.	1,14	1,27	0,76	1,24
2030	I. tř.	1,45	1,57	0,71	1,54
	II. tř.	1,28	1,40	0,71	1,37
	III. tř.	1,10	1,25	0,71	1,22

Očekávané intenzity dopravy k roku 2030 bez realizace záměru (tzv. nulová varianta) uvádí následující tabulka.

Tab.: Prognóza intenzit dopravy na komunikační síti bez realizace záměru, rok 2030

Silnice	Profil	Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
I/13	4-3177	6543	25844	87	32474
	4-3171	6543	25844	87	32474
	4-0842	6120	22573	67	28760
	4-0850	6120	22573	67	28760
II/257	4-0843	1710	11742	51	13503
	4-0841	942	3645	19	4606

Očekávané intenzity dopravy k roku 2030 s realizací záměru pak uvádí následující tabulka.

Tab.: Prognóza intenzit dopravy na komunikační síti s realizací záměru, rok 2030

Silnice	Profil	Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
I/13 obchvat	jih (směr Most)	5235	14196	53	19484
	sever (směr Teplice)	4896	12319	41	17256
I/13 stávající	4-3177	1308	13648	34	14990
	4-3171	1308	13648	34	14990
	4-0842	1224	10254	26	11504
	4-0850	1224	10254	26	11504
II/257	4-0843	1368	8040	44	9452
	4-0841	898	3232	15	4145



### *Územní plánování*

Problematika územních plánů je podrobně komentována v kapitole B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant tohoto oznámení.

Územní plán sídelního útvaru Bílina byl zpracován v roce 1996 (A-Projekt, Ústí na Labem) a schválen 27.3.1997 Zastupitelstvem města Bílina. Dále byla zpracována a schválena změna č. 1 (2002) a změna č. 2 (2005).

Záměr na výstavbu obchvatu silnice I/13 vedený východním okrajem města je v souladu se schválenou změnou č. 1 ÚP SÚ Bílina.

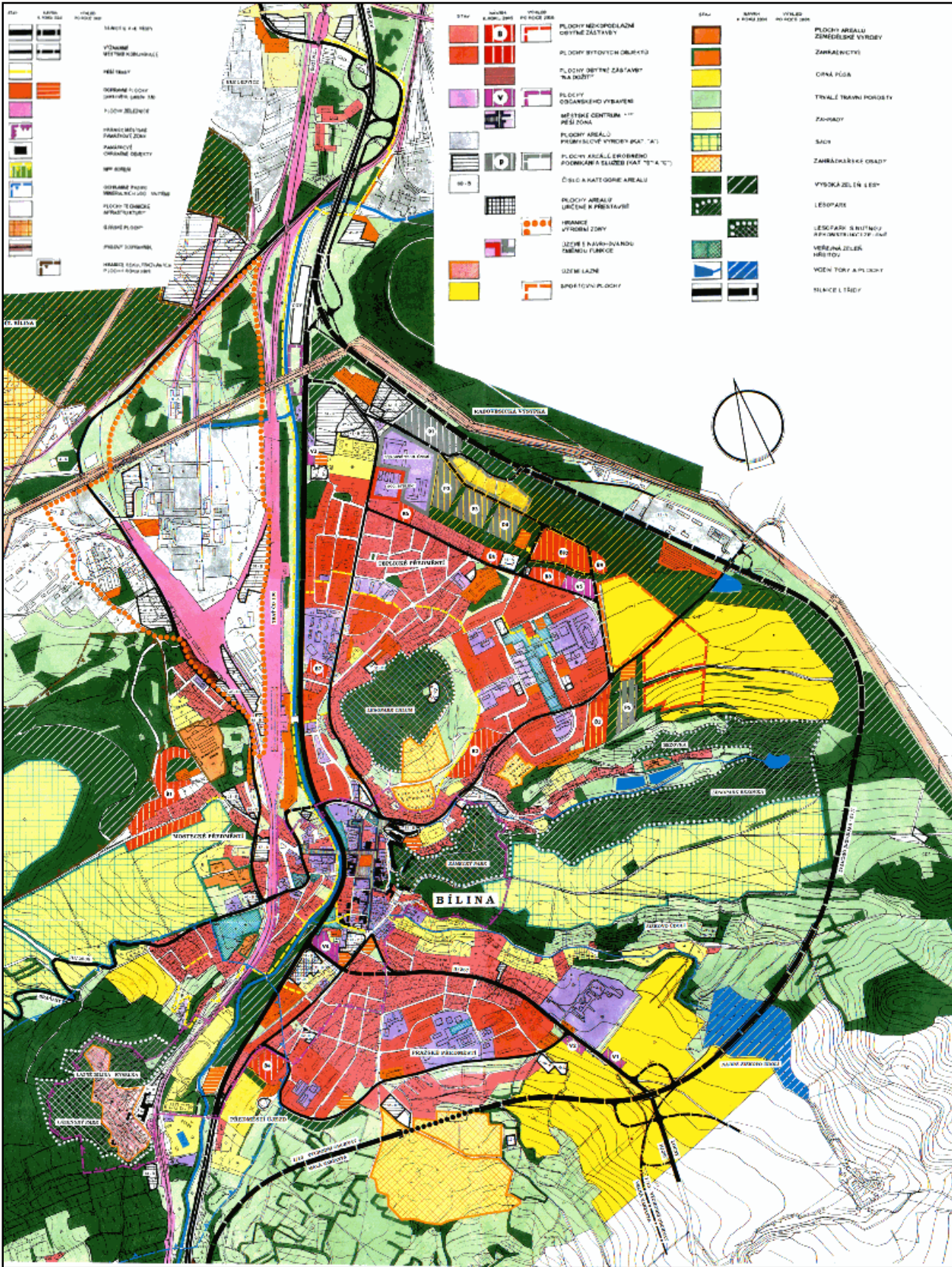
Z hlediska nadřazené územně plánovací dokumentace je v době zpracování tohoto oznámení v platnosti ÚP VÚC Severočeské hnědouhelné pánve, schválený v roce 1977, se změnami č. 1 schválenými v roce 1985 a dále 2. změny a doplňky zpracované a schválené Zastupitelstvem Ústeckého kraje v roce 2001. V této ÚPD je trasa obchvatu Bíliny zakreslena v podobě tzv. "malé varianty", která odpovídá variantě dle ÚPSÚ Bílina.

V době zpracování tohoto oznámení je zpracován koncept ÚP VÚC Ústeckého kraje včetně jeho posouzení vlivů na životní prostředí, ve kterém se objevuje několik variant řešení obchvatu města Bílina. Tento územní plán nebyl dosud schválen a není proto závazným dokumentem.

Na následujících obrázcích je patrné vedení trasy obchvatu podle citovaných územně plánovacích dokumentací.

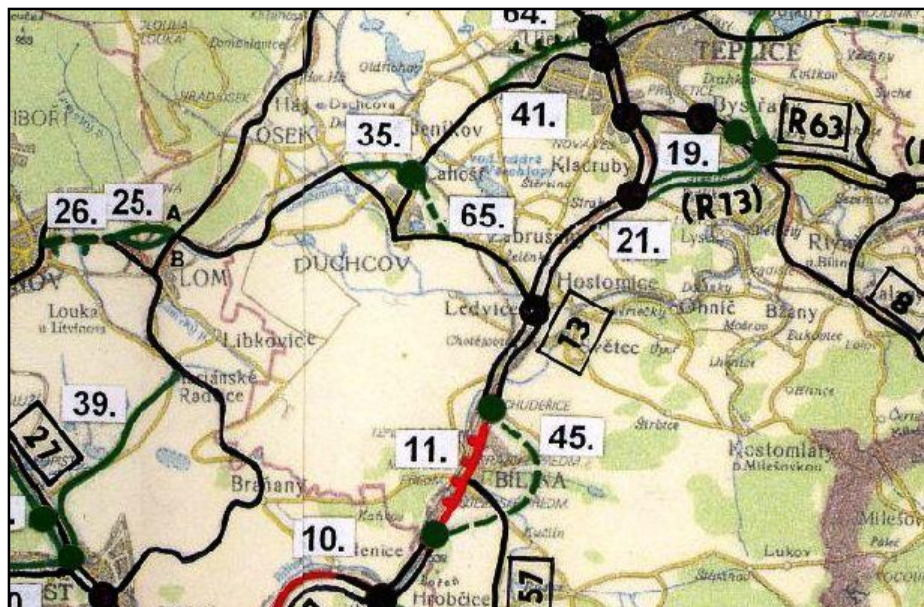
Situace Územního plánu sídelního útvaru Bílina s obchvatem silnice I/13 je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek č. 9: Územní plán sídelního útvaru Bílina – výřez z mapové části (2006)



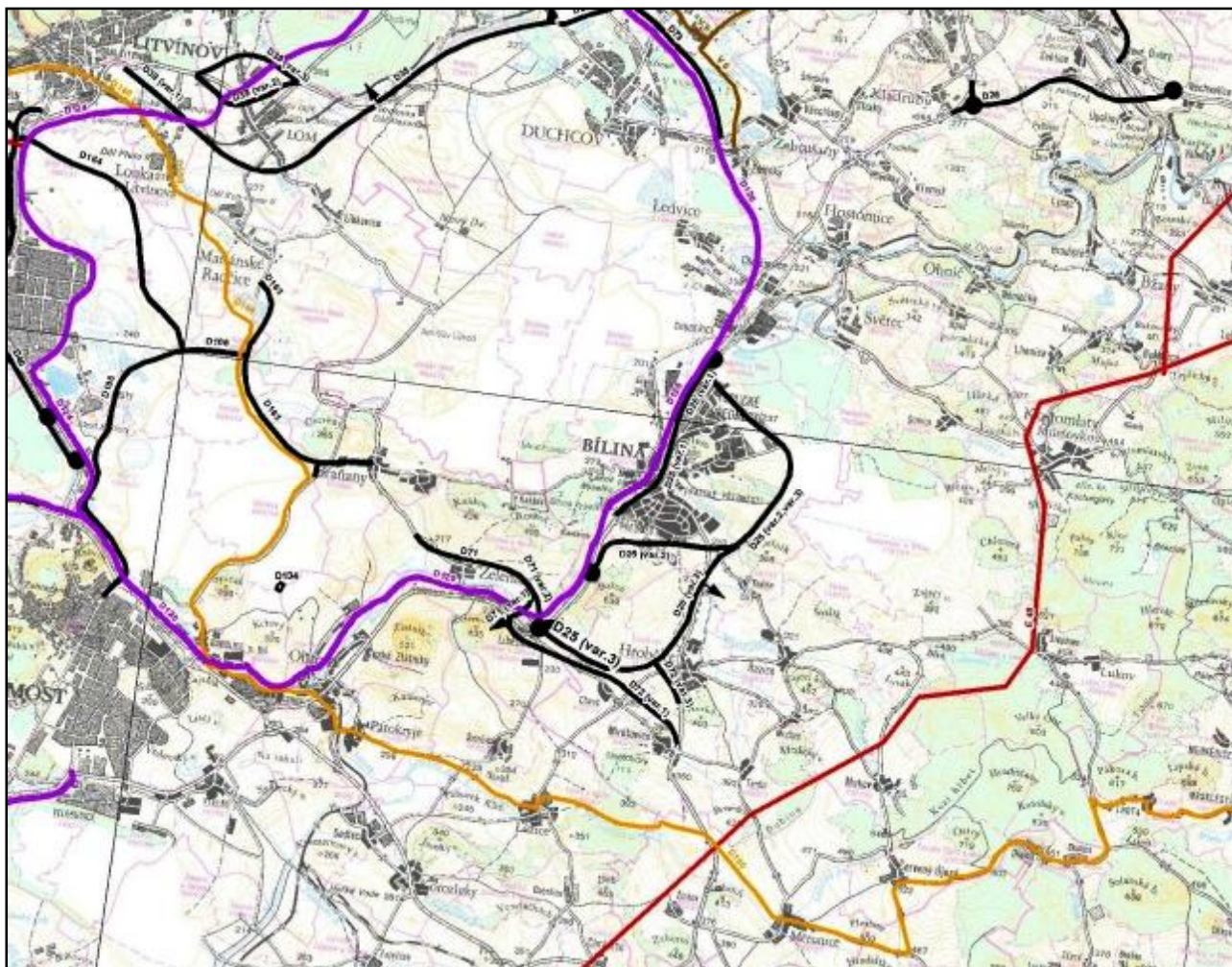
Situace Územního plánu VÚC SHP s obchvatem silnice I/13 je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek č. 10: Územní plán VÚC Středočeské hnědouhelné pánve - výřez z mapové části (2001)



Situace Územního plánu VÚC Ústeckého kraje s variantami obchvatu silnice I/13 je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek č. 11: Územní plán VÚC Ústeckého kraje - koncept – výřez z mapové části (2005)



## ČÁST D (ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ)

### D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI

Výstavba komunikací a následný automobilový provoz má většinou významné negativní dopady na životní prostředí. Realizace silnic vyžaduje rozsáhlé zábory půdy, často i smýcení lesních porostů, kácení rozptýlené zeleně (dřevin rostoucích mimo les) a může být provázena destrukcí cenných biotopů. V zastavěných částech měst a obcí lze očekávat demolice objektů a může představovat významný zásah do funkčních vztahů v území. Při výstavbě silnic dochází k přesunu velkých objemů výkopových zemin, ornice a stavebních materiálů.

Automobilový provoz na silnicích ovlivňuje okolí hlukem a emisemi znečišťujících látek z motorů dopravních prostředků. Dešťové vody odnášejí z povrchu vozovky látky do okolního terénu, které se dále dostávají do půdy a do podzemních a povrchových vod. V případě zářezu může být ovlivněna hladina podzemních vod. Silnice představuje umělý geomorfologický prvek v krajině, který může významně ovlivnit estetické hodnoty krajiny. Silnice představuje významnou liniovou bariéru, která může zkomplikovat až znemožnit pohyb člověka a živočichů v krajině.

Uvedené negativní vlivy nelze u žádné stavby silnice zcela vyloučit, lze je pouze do určité míry minimalizovat vhodným výběrem trasy a vhodným technickým řešením silnice (násypy, zářez, mosty, tunely, podchody a nadchody atd.).

Na druhé straně přináší výstavba nových komunikací i pozitivní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Jedním z cílů výstavby nových komunikací je odvedení dopravy z center měst a obcí do neobydlené nebo řídce obydlené krajiny. To s sebou přináší snížení celkového množství emitovaných škodlivin díky plynulejšímu průjezdu a zejména významné snížení počtu ovlivněných obyvatel. Totéž platí i pro hluk. Sníží se riziko dopravních nehod na průjezdu městy a obcemi, zmizí často obtížně překonatelná bariéra rušné silnice v centru obce.

Výstavba nové silnice může mít i významné pozitivní ekonomické dopady. Odvedení tranzitní dopravy může zvýšit (ale i snížit) turistickou atraktivitu měst a obcí. Zpravidla vzroste atraktivita a cena pozemků v okolí nové komunikace.

Uvedené pozitivní i negativní vlivy se uplatňují u konkrétních silnic podle místních podmínek. V dalším textu jsou očekávané vlivy na řešeném úseku obchvatu silnice I/13 popsány podrobněji.

#### D.I.1. Vlivy na zdraví a veřejné zdraví, sociální a ekonomické dopady

Obecně lze považovat za relevantní ta zdravotní rizika, která mohou být spojena:

- se znečištěním ovzduší,
- se zvýšenou hlukovou zátěží,
- se znečištěním vody a půdy,
- se zvýšenou dopravou (zvýšené riziko úrazů),
- s psychickou zátěží.

Vlastní provoz obchvatu silnice I/13 nebude novým zdrojem škodlivin z hlediska jejich absolutní emise, dojde pouze k rozdělení jejich distribuce podle rozdělení dopravy na stávající průtah městem a na nový obchvat. Z tohoto důvodu není očekáváno významné ovlivnění obyvatel z hlediska potenciálních zdravotních vlivů nebo rizik.

Na základě informací zjištěných v rámci zpracování oznámení lze předběžně vyloučit významné negativní důsledky na veřejné zdraví. Zvýšení zátěže podél nové trasy obchvatu bude úměrné snížení této zátěže v centru města.

- § Z hlediska znečištění ovzduší není předpokládáno významné navýšení stávající imisní zátěže v širším okolí stavby. V blízkém okolí stavby není očekáváno překračování imisních limitů vlivem provozu posuzovaného záměru, významné zdravotní vlivy nejsou z tohoto titulu předpokládány. Možné překračování imisních limitů bude prověřeno výpočtem v rámci rozptylové studie.
- § Navýšení hlukové zátěže v důsledku realizace záměru v celém zájmovém území bude prověřeno v rámci hlukové studie. Podle výsledků budou navržena protihluková opatření, jejichž cílem bude zajistit respektování přípustných hodnot ekvivalentních hladin hluku u nejbližší chráněné zástavby. V takovém případě nejsou očekávány významné negativní důsledky na veřejné zdraví a obyvatele.
- § Problematika odvodnění komunikace a navýšení ukazatelů znečištění povrchových vod bude předmětem navazující dokumentace. Významné znečištění povrchových a podzemních vod není očekáváno, rovněž není pravděpodobná kontaminace zemědělské půdy. Zdravotní rizika spojená s kontaminací podzemních nebo povrchových vod nebo zemědělských plodin lze prakticky vyloučit.
- § Záměr není zdrojem nové dopravy a nemá vliv na počet vozidel pohybujících se pozemních komunikacích. Po realizaci stavby lze očekávat rozdělení dopravy na dva koridory, které povede ke zvýšení bezpečnosti v centru města a snížení rizika úrazů všech účastníků dopravy (včetně pěších a cyklistů).
- § Záměr je situován z části na území již ovlivněné antropogenní činností, z části na plochy přírodního charakteru. Přestože záměr zasahuje na plochy určené k rekreaci (zahrádky), nejsou v bezprostředním okolí silnice uvažovány jiné záměry spojené s trvalým či dlouhodobým pobytem osob (bydlení, rekreace apod.). Z celkového pohledu lze očekávat zlepšení faktorů pohody u většiny obyvatel, centrum města bude významně snížena zátěž spojená se stávající dopravou. U části obyvatel, jejichž zájmy jsou vázány na dotčené pozemky či okolí trasy, nelze naopak vyloučit negativní projevy spojené s narušením stávajícího klidného zázemí v okolí navržené komunikace.

Z ostatních vlivů na obyvatele je třeba uvést zejména vlivy ekonomické, s nimi přímo související vlivy sociální a vlivy na faktory pohody.

Odvedením tranzitní dopravy z centra města může dojít k přesunu některých služeb bezprostředně vázaných na tranzitní dopravu (stanice PHM, obchody, občerstvení) do nových lokalit. Vzhledem k dosahu těchto vlivů je jejich posouzení obvykle součástí územního plánu. Totéž platí i pro ekonomické dopady pro město a jeho obyvatele, které může výstavba a provoz obchvatu vyvolat. V širším měřítku nejsou žádné významné sociální či ekonomické vlivy pravděpodobné.

Vliv na obyvatele a veřejné zdraví lze souhrnně hodnotit jako nízké až středně významné, malého až středního rozsahu. Konkrétní vymezení a popis těchto vlivů bude předmětem navazující dokumentace.

#### D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Hodnocený záměr předpokládá přesunutí (vymístění) tranzitní dopravy mimo intravilán města. Realizace záměru tedy přinese snížení emise škodlivin a tedy i snížení imisní zátěže v blízkosti stávající trasy silnice I/13 na průtahu městem Bílina. Navržený obchvat bude působit jako nový zdroj znečišťování ovzduší a doprava na něm vyvolá nárůst imisní zátěže v jeho okolí.

Objem poklesu emitovaných škodlivin z provozu stávající trasy v průjezdu I/13 městem Bílina po realizaci obchvatu je uveden v následující tabulce:

silnice I/13	NO <sub>x</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	C <sub>x</sub> H <sub>y</sub>	tuhé látky
Profil	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den	kg/km/den
466507	11,5	22,7	0,1	6,5	1,2
464315	11,5	22,7	0,1	6,5	1,2
4-0842	10,9	21,6	0,1	6,2	1,2
4-0850	10,9	21,6	0,1	6,2	1,2

Pozn: Pro výpočet byl použit program MEFA 02 doporučený ministerstvem životního prostředí ČR

Na znečištění ovzduší v okolí nové komunikace budou spolupůsobit dva protichůdné trendy:

- a) skokový nárůst počtu vozidel jedoucích po nové trase silnice I/13
- b) snižování měrných emisí u nových automobilů.

V dlouhodobém horizontu cca 20 let s velkou pravděpodobností převáží druhý trend a kvalita ovzduší se ve srovnání se současným stavem zlepší.

V průběhu výstavby může, především během zemních prací, docházet krátkodobě ke zvýšené emisi prašných částic, takové případy však budou omezené a jejich dosah bude omezen pouze na plochu vlastního staveniště a jeho nejbližší okolí. Rozsah a intenzita emise bude srovnatelná (např.) s prováděním polních prací.

Ovlivnění klimatických podmínek a faktorů v území vlivem realizace záměru není předpokládáno.

Vlivy na kvalitu ovzduší a na imisní situaci lze považovat za nízké až středně významné, středního rozsahu. Překračování imisních limitů v zájmovém území vlivem navržené stavby není pravděpodobné. Konkrétní klasifikace vlivů na ovzduší bude provedena na základě výsledků rozptylové studie.

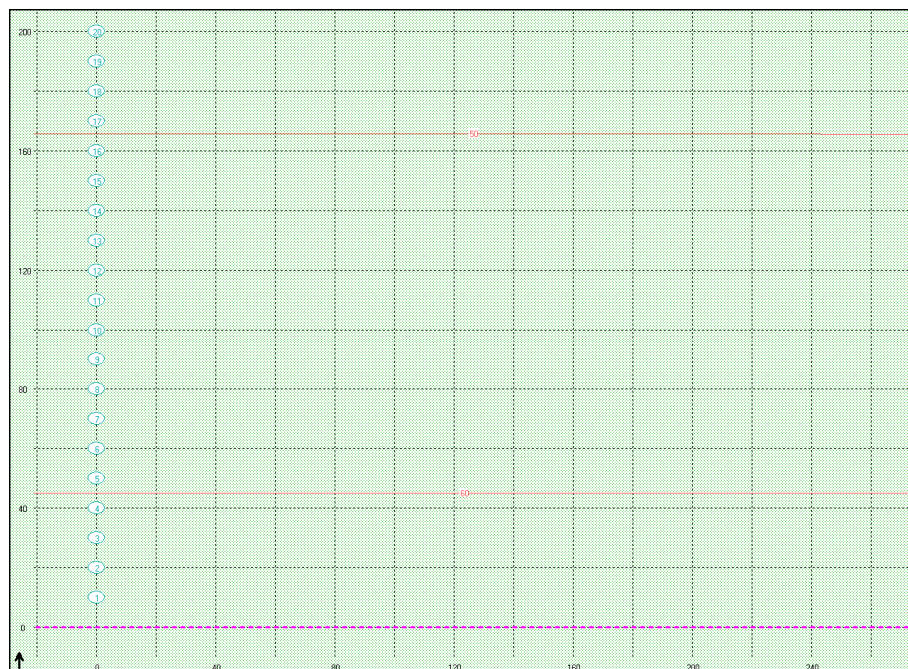
### D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci, ev. další fyzikální a biologické charakteristiky

Pro účely stanovení významu a rozsahu vlivů hluku je v rámci tohoto oznámení proveden orientační výpočet šířky území, které bude při provozu silnice zasazeno přeslimitními hladinami hluku.

Podrobná hluková studie, kvantifikující vlivy hluku v okolí přeložky silnice I/13 Bílina - obchvat, včetně návrhu protihlukových opatření, bude součástí navazující dokumentace vlivů na životní prostředí.

Výsledky výpočtu jsou shrnuty na následujících obrázcích.

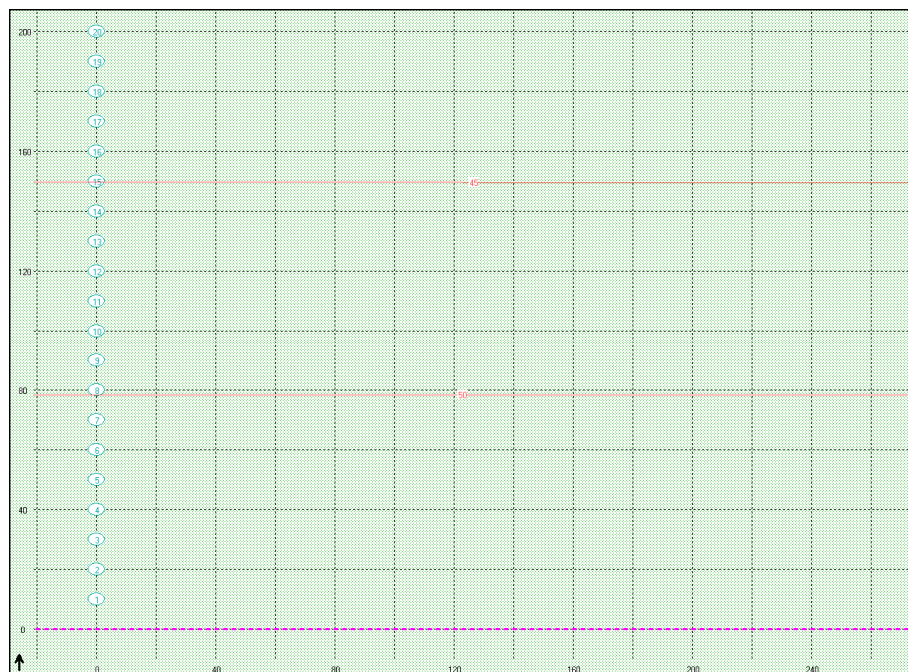
Obrázek č. 12: Hladiny hluku podél komunikace, den



K1. AUTOMOBILY: Komunikace	(V rovině)
Počet aut za hodinu: 1446.34, podíl nákladních aut: 20 %.	
/l Krajní body: [-2500.0, 0.0] [2500.0, 0.0] m.	
Výpočtová rychlost: 80.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0	Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 3.0% (obousměrná). Čtyřproudá vozovka: ne.	
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 71.5 dB.	

TABULKA		BODŮ		VÝPOČTU			(DEN)	
Č.	výška	Souřadnice		LAeq (dB)			předch.	měření
				doprava	průmysl	celkem		
1	3.0	0.0;	10.0	70.4	0.0	70.4		
2	3.0	0.0;	20.0	66.0	0.0	66.0		
3	3.0	0.0;	30.0	63.0	0.0	63.0		
4	3.0	0.0;	40.0	60.9	0.0	60.9		
5	3.0	0.0;	50.0	59.2	0.0	59.2		
6	3.0	0.0;	60.0	57.8	0.0	57.8		
7	3.0	0.0;	70.0	56.7	0.0	56.7		
8	3.0	0.0;	80.0	55.6	0.0	55.6		
9	3.0	0.0;	90.0	54.7	0.0	54.7		
10	3.0	0.0;	100.0	53.9	0.0	53.9		
11	3.0	0.0;	110.0	53.2	0.0	53.2		
12	3.0	0.0;	120.0	52.5	0.0	52.5		
13	3.0	0.0;	130.0	51.9	0.0	51.9		
14	3.0	0.0;	140.0	51.3	0.0	51.3		
15	3.0	0.0;	150.0	50.8	0.0	50.8		
16	3.0	0.0;	160.0	50.3	0.0	50.3		
17	3.0	0.0;	170.0	49.8	0.0	49.8		
18	3.0	0.0;	180.0	49.3	0.0	49.3		
19	3.0	0.0;	190.0	48.9	0.0	48.9		
20	3.0	0.0;	200.0	48.5	0.0	48.5		

Obrázek č. 13: Hladiny hluku podél komunikace, noc



K1. AUTOMOBILY: Komunikace (V rovině)  
 Počet aut za hodinu: 294.83, podíl nákladních aut: 33 %.  
 /1 Krajní body: [-2500.0, 0.0] [2500.0, 0.0] m.  
 Výpočtová rychlost: 80.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne  
 Sklon vozovky: 3.0% (obousměrná). Čtyřproudá vozovka: ne.  
 LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 65.7 dB.

T A B U L K A		B O D Ů		V Ý P O Č T U			( N O C )
Č.	výška	Souřadnice		L <sub>Aeq</sub> (dB)			měření
				doprava	průmysl	celkem	
1	3.0	0.0;	10.0	64.6	0.0	64.6	( 70.4 )
2	3.0	0.0;	20.0	60.2	0.0	60.2	( 66.0 )
3	3.0	0.0;	30.0	57.3	0.0	57.3	( 63.0 )
4	3.0	0.0;	40.0	55.1	0.0	55.1	( 60.9 )
5	3.0	0.0;	50.0	53.4	0.0	53.4	( 59.2 )
6	3.0	0.0;	60.0	52.0	0.0	52.0	( 57.8 )
7	3.0	0.0;	70.0	50.9	0.0	50.9	( 56.7 )
8	3.0	0.0;	80.0	49.8	0.0	49.8	( 55.6 )
9	3.0	0.0;	90.0	48.9	0.0	48.9	( 54.7 )
10	3.0	0.0;	100.0	48.1	0.0	48.1	( 53.9 )
11	3.0	0.0;	110.0	47.4	0.0	47.4	( 53.2 )
12	3.0	0.0;	120.0	46.7	0.0	46.7	( 52.5 )
13	3.0	0.0;	130.0	46.1	0.0	46.1	( 51.9 )
14	3.0	0.0;	140.0	45.5	0.0	45.5	( 51.3 )
15	3.0	0.0;	150.0	45.0	0.0	45.0	( 50.8 )
16	3.0	0.0;	160.0	44.5	0.0	44.5	( 50.3 )
17	3.0	0.0;	170.0	44.0	0.0	44.0	( 49.8 )
18	3.0	0.0;	180.0	43.6	0.0	43.6	( 49.3 )
19	3.0	0.0;	190.0	43.1	0.0	43.1	( 48.9 )
20	3.0	0.0;	200.0	42.7	0.0	42.7	( 48.5 )

Z výsledků je zřejmé, že v denní době je limitní hladina hluku  $L_{Aeq,T} = 60$  dB dosažena do vzdálenosti cca 50 metrů od komunikace, limitní hladina hluku  $L_{Aeq,T} = 55$  dB do vzdálenosti cca 90 metrů od komunikace.

V noční době je limitní hladina hluku  $L_{Aeq,T} = 50$  dB dosažena do vzdálenosti cca 80 metrů od komunikace, limitní hladina hluku  $L_{Aeq,T} = 45$  dB do vzdálenosti cca 150 metrů od komunikace.

V tomto pásmu se podél trasy přeložky silnice nenachází žádné chráněné prostory s výjimkou km cca 1,7 až 2,2 trasy přeložky, kde silnice podchází zahrádkovou oblastí, kde se mohou vyskytovat i obytné objekty. V tomto prostoru se trasa nachází částečně v tunelu a hlubokém zářezu.

Pokud jde o variantu nulovou, tedy situaci bez obchvatu, lze uvnitř města směrem k výhledovým časovým horizontům očekávat další postupné zhoršování hlukové situace, a to (hrubým odhadem) v exponovaných místech až k cca hodnotám 75/65 dB (den/noc).

Hluk ze stavební činnosti a související nákladní dopravy ovlivní hlukové hladiny v okolí záměru a příjezdových komunikací celkově málo významným způsobem, navíc půjde o vliv dočasný a krátkodobý.

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

Vlivy na akustickou situaci lze považovat za nízké až středně významné, středního rozsahu. Překračování hygienických limitů hluku v zájmovém území vlivem navržené stavby není předpokládáno. Konkrétní klasifikace vlivů hluku, včetně návrhu protihlukových opatření, bude provedena na základě výsledků hlukové studie.

#### D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

##### *Vlivy na povrchové vody*

##### **vliv na charakter odvodnění a změny hydrologických charakteristik**

Trasa komunikace je vedena v celé své délce povodím toku Bíliny hydrologické pořadí hlavního povodí č. 1-14-01. Silnice prochází povodím pravého břehu Bíliny mezi jižním a severním okrajem města Bílina. Území je odvodňováno přímo řekou Bílinou nebo prostřednictvím jejích pravostranných přítoků (Syčivka, Lukovský potok). Uvedené toky a jejich přítoky jsou pravděpodobnými recipienty srážkových vod, zachycených na povrchu tělesa komunikace.

Pozice komunikace vůči povodím drobných toků a místa křížení trasy komunikace s povrchovými toky jsou popsány v části C oznámení.



Území v trase komunikace je v současné době odvodňováno z větší části evapotranspirací z menší části infiltrací do podzemí nebo převedením srážek povrchovým a podpovrchovým odtokem do povrchového toku.

Po vybudování tělesa komunikace budou srážkové vody z povrchu silničního svršku svedeny postraními příkopy přímo do vodních toků. Důsledkem zástavby v trase bude zamezení vsaku srážkových vod spadlých na silnici a převedení cca 80% objemu srážek přímo do povrchových toků. Na zájmovém území dojde proto po realizaci stavby ke zvýšení podílu povrchového odtoku na úkor odparu a dotace podzemních vod.

Hrubý odhad celkového ročního objemu odtoku srážkových vod z komunikace a jeho rozložení podle povodí drobných toků v trase je uveden v části B. Celkový odtok z povrchu komunikace celé délky posuzovaného úseku bude v průměrném klimatickém roce činit cca 62 000 m<sup>3</sup>. Tomu odpovídá průměrný odtok ve výši 1,96 l.s<sup>-1</sup>. Pro jednotlivá povodí (Bílina, Syčivka, Lukovský potok) činí příspěvek vyjádřený v průměrném odtoku z komunikace v povodí řádově 10<sup>-1</sup> l.s<sup>-1</sup> (viz. část B oznámení).

Z hlediska charakteru odvodnění území dojde dále v důsledku vybudování zářezů a násypů tělesa komunikace k částečné změně konfigurace terénu, což způsobí lokální změnu odtokových poměrů v blízkosti komunikace. V důsledku vybudování násypů dojde k rovněž lokálním změnám rozsahu povodí drobných toků v rámci dílčích povodí.

Uváděné vlivy lze hodnotit jako lokální bez významných negativních či pozitivních dopadů na odtokové poměry zájmového území.

S výstavbou komunikace I/13 mohou být spojeny zásahy do trasy některých drobných vodních toků v místě jejich křížení s trasou hodnocené stavby (úpravy koryta).

Přemostění vodních toků v místě přechodu komunikace je nutné dimenzovat na převedení stoletých vod tak, aby nebyl negativně ovlivněn průtok víceletých vod a rozsah zátopových území.

Záměr na vybudování vodní nádrže v údolí Syčivky nebude výstavbou komunikace omezen, v místě přechodu údolí je navrženo přemostění.

#### **vlivy na jakost povrchových vod**

Kvalita povrchových vod vlivem provozu po komunikacích je ovlivňována:

- chronickým znečištěním způsobeným běžným silničním provozem,
- sezónním znečištěním v důsledku používání chemických prostředků zimní údržby,
- havárií vozidla spojenou s únikem ropných nebo jiných nebezpečných látek.

Hlavní charakteristiky ovlivňující znečištění srážkových vod z pozemních komunikací lze rozdělit do čtyř skupin:

- konstrukce vozovky a vybavení komunikace,
- konstrukce vozidel,
- média pro pohon, mazání a údržbu vozidel,
- zimní údržba komunikací.

V následujících tabulkách je pro základní orientaci vypočítán průměrný příspěvek znečištění dešťových vod z komunikace k celkové zátěži toku. Jako vstupní hodnoty jsou uvažovány údaje získané ze sledování kvality vod na komunikacích obdobného typu (uvedeno v části B oznámení).

Výsledné přiblížení je nutné považovat za hrubý odhad, který reprezentuje předpokládaný průměrný stav, nezohledňuje sezónní vlivy a vlivy rozdílné intenzity srážek. Při interpretaci výsledků modelového přiblížení je nutné uvažovat následující obecná pravidla:

- Odtok dešťových vod z vozovky nemá charakter průběžného vypouštění jako u odpadních vod městských a průmyslových. Vypouštění je nárazové a je závislé na době trvání srážky, v zimním období pak na výšce sněhové pokrývky a na teplotě.
- Odtok dešťových vod z komunikace je úměrný objemu dešťových srážek, kterými je obdobnou měrou ovlivňováno povodí recipientu a průtok v recipientu.

→ Maximální hodnoty koncentrací v jednotlivých ukazatelích tak, jak jsou uvedeny v části B oznámení odpovídají většinou slabým odtokům srážkových vod z komunikace, v případě intenzivních až nárazových srážek dochází k výraznému naředění znečištění z komunikací a kvalita vody v místě vypouštění vod do recipientů se přibližuje kvalitě dešťové vody.

V následující tabulce je pro základní orientaci vypočítán průměrný příspěvek znečištění dešťových vod z komunikace k celkové zátěži povrchových vod oblastí. Příspěvek je vypočítán podle povodí jednotlivých recipientních toků.

ODNOS ZNEČIŠTĚNÍ V TRASE KOMUNIKACE				
povodí	odnos Cl		odnos NEL	
	kg/zimní období	g.s <sup>-1</sup>	kg/rok	mg.s <sup>-1</sup>
Bílina	3736	0,338	0,537	0,049
Syčivka	4696	0,425	0,675	0,061
Lukovský potok	3292	0,298	0,473	0,043
Bílina	6398	0,579	0,919	0,083
<b>CELKEM v trase</b>	18122	1,64	2,604	0,236

Uvažované celkové navýšení hmotového toku Cl představuje při průtocích v drobných recipientních tocích v řádu desítek l.s<sup>-1</sup> řádově max. 10<sup>1</sup> mg.l<sup>-1</sup>. Příspěvek průměrného znečištění NEL bude v případě drobných recipientů v trase komunikace v řádu 10<sup>-3</sup> mg.l<sup>-1</sup>.

Příspěvek celkového znečištění z komunikace (vztážený k profilu Trmice - průměrný dlouhodobý průtok 4 630 l.s<sup>-1</sup>) pak bude pro tok Bíliny činit:

PRŮMĚRNÝ PŘÍSPĚVEK KE ZNEČIŠTĚNÍ TOKU BÍLINY		
profil	příspěvek Cl v zimním období [mg.l <sup>-1</sup> ]	příspěvek NEL [mg.l <sup>-1</sup> ]
Bílina - Trmice	0,354	0,000050

Uvedené hodnoty představují bilanční údaje, odpovídající rovnoměrnému odnosu znečištění v průměrném klimatickém roce, vztážené k průměrným hmotovým tokům a průtokům a nezahrnují extrémní stavy. Se zahájením provozu nové komunikace dojde k převedení části dopravy ze stávající trasy silnice I/13 a tím i ke snížení současného objemu zátěže toku v trase I/13 podél Bíliny.

#### Vlivy na podzemní vody

##### vlivy na hydrogeologické charakteristiky

Možné ovlivnění hladiny podzemních vod lze obecně očekávat v místech zahloubení komunikace pod původní terén (zářezy, tunel), které mají při zasažení hladiny podzemní vody drenážní účinek s následným snížením hladiny podzemní vody v okolí komunikace, urychleným odtokem podzemních vod a lokální změnou směru proudění podzemní vody. I když často nejsou v zářezech větší výrony podzemních vod patrné, dochází v okolí zářezů ke snížení hladiny podzemní vody nebo alespoň ke snížení vlhkosti. Snížení hladiny podzemní vody se může projevat rovněž na dosažitelnosti vlhkosti pro vegetaci.

Zahloubením jsou v trase překonávány následující morfologické prvky:

- severní svah masívu Bořeň v úvodní části trasy,
- hřbet mezi údolím Syčivky a Lukovského potoka ve střední části trasy.

V severní části je trasa vedena převážně v úrovni terénu, místy jsou předpokládány plytké zářezy nebo nízké násypy.

Severní svah komplexu Bořeň překonává trasa komunikace napříč spádnici terénu a lze uvažovat lokální narušení mělké zvodně, kterou lze předpokládat v přechodové zóně kvartéru a eluvia krystalických hornin v nižších polohách úseku, ve vyšších polohách, kde v podloží kvartéru vystupují křídové slíny, pak při bázi kvartéru. V této oblasti nejsou očekávány souvislé výskyty podzemních vod, případné zvodnění je dotováno výhradně atmosférickými srážkami, svahem dále probíhá hydrologické rozvodí Bíliny a Syčivky.

Hřbet mezi údolím Syčivky a Lukovského potoka je narušen obdobným způsobem. Předpokládáno je zahloubení do hloubky max. 10 - 12 m v úseku cca 0,5 km. Komunikace je zde vedena souběžně se spádníci hřbetu, tedy konformně s očekávaným směrem pohybu spodních vod. V úseku není předpokládáno trvalé nebo významné zvodnění, jedná se o oblast předpokládaného hydrogeologického rozvodí, dotace je výhradně atmosférickou vodou.

Vlivy na hydrogeologické charakteristiky lze hodnotit jako lokální, málo významné, bez významných negativních dopadů.

#### **vlivy na kvalitu podzemních vod**

Přímé ovlivnění kvality podzemních vod srážkovou vodou z povrchu silnice není předpokládáno, srážková voda z komunikace bude vypouštěna výhradně do povrchových toků. Případné ovlivnění podzemních vod lze uvažovat pouze jako nepřímé (např. břehovou infiltrací) a nevýznamné, vypouštění oplachových vod do vodotečí zajišťuje v době dešťů rychlý transport případných škodlivin mimo zájmové území.

Nelze zcela vyloučit možnost určitého zvýšení koncentrací chloridů v podzemní vodě v důsledku zimní údržby silnice. Určité množství posypových solí, resp. vody s obsahem chloridů, je rozstřikováno vozidly do okolí komunikace, takže se mohou infiltrací přes horninové prostředí dostat do podzemních vod.

Se silniční dopravou je obecně spojeno riziko úniku látek nebezpečných a zvláště nebezpečných vodám v důsledku dopravní nehody. Ve většině případů se jedná o ropné látky. Ohrožení podzemních vod v důsledku dopravní nehody je sníženo způsobem odvodnění komunikace, které je řešeno vypouštěním do povrchových toků. Dalším faktorem snižujícím riziko zasažení kvality podzemních vod je pak geologická stavba území, kdy v nadloží mělkého zvodnění vystupují spráše případně jílovité zeminy (náplavové hlíny v údolích toků) s nízkou propustností, která je spojena s pomalou infiltrací kontaminace do hlubších poloh a poskytuje tak dostatečný prostor k účinnému sanačnímu zásahu i v případě úniku nebezpečných látek mimo těleso komunikace.

Není předpokládáno zasažení hlubokého puklinového systému, na který jsou vázány vody přírodního léčivého zdroje Bílina - Kyselka.

Stavba nepřináší na území nové riziko, realizací záměru dojde k převedení dopravního proudu do nového koridoru.

#### *Vlivy na vodní zdroje*

Povrchové ani podzemní zdroje pitné vody nebudou výstavbou ani provozem záměru dotčeny.

Vliv na povrchovou vodu lze hodnotit jako středně významný, vliv na podzemní vody v posuzované oblasti a jeho širším okolí lze souhrnně hodnotit jako nízký a málo významný, rozsah vlivů jako malý.

#### **D.I.5. Vlivy na půdu, geologické poměry a přírodní zdroje**

##### *Vliv na půdu*

Obecně jsou vlivy na půdu v případě navržené komunikace dány zábořem plochy půd řazené do zemědělského půdního fondu (ZPF), pozemkům určeným k plnění funkcí lesa nebo ovlivněním její kvality. Vlastní záměr bude realizován na pozemcích zařazených převážně do V. třídy ochrany půdy (cca 70 % dotčených zemědělských pozemků), s velmi nízkou produkční schopností, většinou jde o půdy pro zemědělské účely postradatelné. Okrajově budou rovněž dotčeny půdy I., III. a IV. třídy ochrany.

Celková plocha výstavby je odhadována na cca 15,5 ha, přičemž plocha ZPF činí 6,6 ha. Zbytek tvoří pozemky s jiným využitím.

Před výstavbou bude provedeno trvalé vynětí pozemků ze ZPF. Skrytý půdní profil v tloušťce cca 5-30 cm bude použit pro finální terénní úpravy a ozelenění svahů.

Z hlediska znečištění půd se při dodržení standardních stavebních postupů při rekonstrukci a výstavbě objektů nepředpokládá negativní vliv. Případná kontaminace náhodným únikem ropných látek ze stavebních mechanismů bude řešena vybagrováním, odvozem a následnou odbornou likvidací. Rozsah vlivu výstavby a provozu silnice na půdu lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako malou až střední.

### *Vlivy na horninové prostředí a morfologické charakteristiky*

Ovlivnění horninového prostředí je při výstavbě komunikací spojeno s nutností provádění terénních úprav v rozsahu vyplývajícím z technického řešení stavby. Zářezy a násypy, které je nutné v trase vybudovat pak mají lokální vliv na morfologii terénu, kdy je přirozený charakter terénu narušen atropogenními tvary tělesa komunikace.

Z hlediska dopadů na horninové prostředí dále dojde k narušení přípovrchových, převážně kvartérních, vrstev horninového prostředí v místech zářezů a přemístění vytěženého materiálu na jiné místo (převážně buď násypy v trase nebo terénní úpravy na jiném místě).

Návrh předpokládá průchod trasy tunelem v úvodní části obchvatu (cca km 1,6 - 2,1). S výstavbou tunelu bude spojeno odtěžení značného objemu horniny a nutnost jejího uložení na jiném místě, případně jejího využití. Terénní úpravy ani proražení tunelů nemají z hlediska horninového prostředí významný negativní dopad, mohou však být doprovázeny ovlivněním odtokových poměrů a hydrogeologických poměrů.

Kvalita horninového prostředí nebude za běžného provozu znatelně ovlivněna, chronické znečištění ze silniční dopravy je odvedeno povrchovými toky bez významné možnosti akumulace v zeminách nebo hlubších vrstvách horninového prostředí. Se silniční dopravou je obecně spojeno riziko kontaminace horninového prostředí a podzemní vody nebezpečnými látkami v důsledku dopravní nehody.

Ovlivnění horninového prostředí lze z hlediska rozsahu hodnotit jako malé, jeho významnost jako nízkou až střední.

### *Vlivy na nerostné zdroje*

Trasa komunikace nezasahuje na území ložisek nerostných surovin ani chráněných ložiskových území, vedení komunikace je bez střetů se zájmy ložiskové ochrany a hodnocenou stavbu lze hodnotit jako stavbu bez přímých vlivů na nerostné suroviny.

Hodnocená stavba bude vyžadovat zajištění materiálu do silničních násypů. Potřeba materiálu bude pravděpodobně zajištěna těžbou materiálu v zářezech, nutnost otevření nového ložiska pro dodávku materiálu do násypů není uvažována.

### *Vlivy na jiné přírodní zdroje*

Stavbou nebudou zasaženy jiné přírodní zdroje než zdroje výše hodnocené, další vlivy na tuto složku prostředí nejsou očekávány.

Poškození a ztrátu geologických či paleontologických památek nelze s ohledem na charakter území zcela vyloučit. Preventivním opatřením je představební průzkum a odborný dozor zejména v etapě terénních prací.

## **D.1.6. Vlivy na živé složky přírody**

Každá významná dopravní liniová stavba ovlivní do určité míry funkčnost krajiny (ekosystémů) v širším území a představuje vždy vytvoření bariéry v krajině, která ztěžuje nebo dokonce omezuje možnosti migrace živočichů. Technické možnosti pro zprůchodnění tělesa silnice jsou relativně dostupné v případě vedení tělesa silnice na násypu nebo při překonání údolí a vodních toků mostními objekty. V úsecích vedených zářezy je možné přemostění tělesa silnice tzv. biomostem, který slouží výhradně pro umožnění migrace živočichů. Problematické jsou úseky, kde je komunikace vedena na úrovni okolního terénu, kde jsou možnosti zajištění migrace omezené. Základní síť migračních tras pro organismy v krajině představuje územní systém ekologické stability (ÚSES), ten může být doplněn známými migračními trasami zvěře.

Pro navržený záměr obchvatu silnice I/13 nelze na současné úrovni projektových podkladů vyhodnotit jakým způsobem se změní propustnost silnice pro zvířata v případě realizace záměru. Vzhledem k blízkosti města není předkládáno zásadní ovlivnění či přerušení významných migračních tras. Prověření propustnosti silnice I/13 pro migrující živočichy bude prověřena a vyhodnocena v navazující dokumentaci.

Záměr je projektován v území, které je (až na počáteční úsek pod kopcem Bořeň) z velké části ovlivněné činností člověka (pole, louky, sady, zahrady, regulované vodoteče, atd.).

Na dotčených plochách byl proveden v minulosti jednorázový botanický a zoologický průzkum (Štýs 2001), jehož výsledky jsou citovány v rámci popisu území. Botanický průzkum nezjistil výskyt chráněných druhů rostlin, popisuje pouze běžně se vyskytující taxony. Část území je extenzivně využívána (pole, kosené monokulturní nebo neudržované louky), proniká sem řada druhů plevelných a ruderálních. V širším zájmovém prostoru skalnatého svahu kopce Bořeň byly nalezeni zástupci jedinců dvou chráněných druhů zařazené mezi druhy ohrožené, a to:

- tařice skalní (*Aurinia sacalitix*),
- zlatovlásek obecný (*Crinitina linosyris*).

Možné ovlivnění těchto druhů by mělo být ověřeno řádným biologickým hodnocením.

Během zoologického šetření byl zjištěn výskyt běžných zástupců ryb, obojživelníků, plazů, ptáků a savců. Míra ovlivnění populace běžných druhů v území je akceptovatelná.

Ze zástupců potenciální zvláště chráněné fauny (podle Vyhlášky MŽP ČR 395/1992 Sb.) byly pozorovány druhy silně ohrožené:

- ještěrka obecná (*Lacert agilis*),
- slepýš křehký (*Anguis fragilis*),

a druhy ohrožené:

- ropucha obecná (*Bufo bufo*),
- rorýs obecný (*Apus apus*),
- ťuhýk obecný (*Lanius collurio*),
- vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*).

Přímé ovlivnění těchto jedinců a jejich biotopů nelze jednoznačně stanovit. Ze zoologického průzkumu nevyplývá jejich konkrétní vztah k posuzovanému území (hnízdění, sběr potravy, přelet, atd.). Odpovídající míra ovlivnění, stejně jako u zjištěných chráněných druhů rostlin, by měla být v dalších fázích přípravy projektu ověřena (podle požadavků příslušného orgánu ochrany přírody) biologickým hodnocením.

Trasa navrženého obchvatu je vedena územím významného krajinného prvku Bořeň, územím regionálního biocentra Skalka, prochází lokálním biocentrem Trumpelík a kříží lokální biokoridory. Nejvýznamnější dopady lze očekávat na plochách VKP Bořeň a RBC Skalka, kde dojde k oddělení severních částí těchto území od jejich centrálních území jižně od trasy. V navazující dokumentaci bude nezbytné posoudit střety s těmito prvky a dopady na jejich funkčnost v případě realizace záměru.

Záměr není přímo lokalizován v žádném zvláště chráněném území. Střet s NPR Bořeň, která je lokalizována ve vrcholové pasáži vrchu Bořeň, není předpokládán.

Na základě projektových podkladů nelze v této etapě přípravy zcela vyloučit střet s územím evropsky významné lokality Bořeň, jejíž plocha zasahuje i nižší pasáže vrchu (viz [16]). Dle vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje (č.j. 154843/ZPZ/2006/N-525 ze dne 26.10.2006) posuzovaný záměr nemá významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000). Vliv na tuto EVL není signalizován ani v rámci posouzení vlivů konceptu ÚP VÚC Ústeckého kraje na lokality soustavy Natura 2000 [6]. Případný prostorový střet trasy záměru s EVL Bořeň je nutno v dalším stupni projektové přípravy prověřit a další postup konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.

Na základě uvedených skutečností je možné odhadovat význam vlivů výstavby a provozu posuzované stavby na flóru, faunu a ekosystémy jako střední až velký, rozsahem jako malý až střední.

#### D.1.7. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Krajina v dotčeném území a jeho okolí je z větší části již ovlivněna dřívější antropogenní činností, realizace záměru charakter krajiny významně nezmění. Jako poněkud problematické se jeví vedení trasy v úpatí vrchu Bořeň, trasa je v tomto úseku však navržena v zářezu a v tunelu, které jsou z hlediska dopadů na krajinu méně závažné než vedení trasy na náspech či dlouhých mostních objektech. V navazující dokumentaci by měl být dopad záměru na krajinný ráz vyhodnocen na základě podrobnějších projektových podkladů.

Vliv záměru na krajinu a krajinný ráz je hodnocen jako střední s malým rozsahem.

### D.I.8. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu

Stavba přeložky silnice I/13 v obchvatu Bíliny je stavbou dopravní. Jejím prvořadým účelem je zajištění optimálního plnění dopravních funkcí včetně požadavků na bezpečnost dopravy. Tato podmínka je splněna návrhem technického řešení komunikace ve smyslu platných projekčních norem.

Realizací obchvatu dojde k významnému zlepšení dopravně-bezpečnostní situace ve městě, a to jak pro tranzitující vozidla, tak pro obyvatele.

Dopravní vztahy nebudou záměrem dotčeny. Záměr tedy nevyvolá zvýšení celkového počtu vozidel, pohybujících se po komunikacích. Pro vozidla pohybující se po komunikacích však nabídne novou dopravně atraktivní trasu, což bude mít za bezprostřední příčinný následek zásadní omezení tranzitního provozu na stávajícím průtahu silnice I/13 městem Bílina.

Zatímco bez realizace posuzovaného úseku obchvatu by se intenzity dopravy v centrální části města Bíliny k roku 2030 pohybovaly v úrovni přes cca 30 000 vozidel za 24 hodin (z toho cca 6 500 těžkých), po realizaci obchvatu intenzity nepřekročí cca 15 000 vozidel za 24 hodin (z toho cca 1 300 těžkých).

To prakticky znamená pokles na méně než cca 50% u celkového počtu vozidel. U nákladních vozidel dokonce na cca 20%, přičemž v centrální části města zůstane v převážné většině pouze lehká a střední nákladní doprava, související s dopravními nároky obyvatel a podnikatelských aktivit. Ostatní (tranzitující) doprava bude převedena na obchvat.

Záměr neovlivňuje ostatní komunikace v území ani stávající pěší nebo cyklistické trasy.

Postup výstavby obchvatu je možný bez významných zásahů do provozu na stávajících komunikacích. Lze očekávat dočasné omezení provozu resp. provoz po provizorních komunikacích v prostoru připojení na stávající silnici I/13 na začátku a konci úseku obchvatu a na silnici II/257.

Z uvedeného hodnocení vyplývá, že dopravní vlivy budou středního až velkého významu pozitivního charakteru a malého až středního rozsahu.

### D.I.9. Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky a tradice

V současné fázi přípravy záměru nelze určit rozsah nezbytných demolic při výstavbě navrženého úseku silnice I/13. Orientační odhad nutných demolic bude možné stanovit až na základě zpracované technické studie. Předpokládat lze zásah v prostoru Pražského předměstí na území stávajících zahrádek, kterým trasa prochází. Přestože je zde navržen tunel lze očekávat, že některé objekty v trase a její bezprostřední blízkosti bude nutné odstranit.

Podrobnější rozsah bude stanoven v navazující dokumentaci a přesné vymezení bude možné určit až v dalších stupních projektové přípravy po zaměření tělesa silnice do terénu.

Výstavbou silnice I/13 nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka. Na lokalitu záměru nejsou vázány žádné kulturní hodnoty nehmotné povahy jako tradice, dějiště významné události, místo spojené s významnou osobou. Možnost archeologického nálezu v průběhu zemních prací nelze na nezastavěných plochách vyloučit. Z tohoto důvodu bude třeba zajistit v průběhu výstavby odborný archeologický dozor. Rozbor možných archeologických lokalit bude vyhodnocen v navazující dokumentaci.

Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky lze hodnotit jako nízký až střední s malým rozsahem.

### D.I.10. Jiné ekologické vlivy

Nejsou očekávány žádné další významné vlivy, výše nepopsané.

## **D.II.**

### **ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI**

Výstavbou silnice I/13 v úseku obchvatu města Bílina bude přímo ovlivněno území o délce cca 7,7 km. Celková plocha dotčená výstavbou bude cca 15,5 ha.

Mezi nejvýznamnější vlivy záměru lze řadit vlivy na povrchové vody, vlivy na živé složky přírody a krajinu. Méně významnými vlivy jsou vlivy na kvalitu ovzduší, vlivy hluku, vlivy na půdu a horninové prostředí. Vliv na povrchové vody je hodnocen jako málo až středně významný, vliv na faunu, flóru, ekosystémy a krajinný ráz je předběžně hodnocen jako středně až velmi významný. V ostatních složkách a charakteristikách životního prostředí jsou vlivy hodnoceny jako nízké, málo významné až nulové.

Negativní vlivy provozu na silnici, zejména vlivy hluku a emisí znečišťujících látek do ovzduší budou ovlivňovat území podél silnice v rozsahu stovek metrů od trasy. Významné vlivy lze ale očekávat v rozsahu řádu max. prvních desítek metrů od navržené komunikace. Z hlediska rozlohy zasaženého území lze rozsah vlivů hodnotit jako střední.

V posuzovaném úseku je silnice I/13 vedena mimo zastavěné území města Bílina a nezasahuje ani jiné obce. Dotčení obytné zástavby se týká prakticky jen území města Bílina, a to jak v negativním smyslu v okolí nové trasy, tak v pozitivním smyslu v okolí stávajícího průtahu městem. V koridoru nové trasy lze očekávat mírné zhoršení některých charakteristik životního prostředí, na druhou stranu lze očekávat poměrně významné zlepšení těchto charakteristik v centrální zóně města (zejména ve výhledu), což se v menším významu projeví i v ostatních částech města.

Vlivy přesahující platné limitní či hraniční hodnoty nejsou u posuzovaného záměru očekávány, identifikace překročení limitů a návrh opatření ke snížení takových dopadů bude předmětem navazující dokumentace.

Kvantitativní vyhodnocení vlivů na obyvatele i uvedené charakteristiky životního prostředí bude zpracováno v navazující dokumentaci, jejíž součástí budou potřebné odborné studie. Z hlediska počtu zasažených obyvatel lze rozsah vlivů hodnotit jako malý až střední.

## **D.III.**

### **ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE**

Negativní vlivy na jednotlivé složky a faktory životního prostředí i sociální sféru v rozsahu přesahujícím státní hranice jsou vyloučeny.

## **D.IV.**

### **OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ**

Prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů vyplývá zejména z dodržování platných zákonů, norem, předpisů a povolovacích rozhodnutí. V následujícím textu je proveden rozbor opatření, která budou v dalších fázích přípravy stavby konkretizována.

Směrové vedení navržené silnice I/13 v úseku obchvatu města Bílina je vymezeno schváleným Územním plánem sídelního útvaru Bílina. Navržené a posuzované řešení vychází z platného Územního plánu velkého územního celku Středočeské hnědouhelné pánve. Oba územní plány vychází z východního obchvatu města Bílina s napojením na stávající silnici I/13 na obou koncích obchvatu.

V navazující dokumentaci budou navržena opatření s cílem vyloučení, snížení či minimalizace negativních vlivů výstavby a provozu silnice I/13 v řešeném úseku. Podrobnější vyhodnocení s využitím platných metodik a postupů bude zaměřeno na následující oblasti:

- 4 Na základě výsledků rozptylové studie bude vyhodnoceno respektování platných imisních limitů. Přestože je jejich překračování velmi nepravděpodobné, může být v krajním případě navržena změna trasy (v obecné rovině) a změna užívání objektů v pásmu ohroženém nadlimitními imisními koncentracemi.
- 4 Na základě výsledků hlukové studie bude vyhodnoceno respektování platných hygienických limitů a identifikována místa s možným překročením těchto limitů. V těchto místech budou navržena protihluková opatření, která zajistí respektování hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru staveb v řešeném úseku silnice I/13. Dále budou identifikovány objekty, u kterých nebude dodržení hlukových limitů reálné, a u kterých bude nutné uvažovat o změně užívání, případně vykoupení.
- 4 Na základě vyhodnocení vlivů provozu silnice I/13 (zejména zimní údržby) budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové vody. V úvahu přichází jak technická opatření (retenční a usazovací nádrže), tak opatření organizační a provozní (aplikace posypových materiálů, ev. vyloučení posypových solí ze zimní údržby, užívání inertních posypových materiálů).
- 4 Na základě výsledků hydrogeologického posouzení budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody a zdroje podzemních vod. Budou identifikovány zdroje, u kterých bude pravděpodobné přímé ovlivnění; v případě nutnosti budou navrženy zdroje náhradní. Budou identifikovány zdroje, u kterých nelze vyloučit ovlivnění výstavbou a provozem silnice. Na těchto zdrojích bude nezbytné provádět monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody.
- 4 Na základě aktualizovaného a doplňkového průzkumu bude vypracováno biologické hodnocení a budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů výstavby a provozu silnice I/13 na faunu, flóru a ekosystémy. V případě zásahu silnice do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů bude navržen podrobný průzkum lokality před zahájením výstavby a realizace záchranného přenosu.
- 4 Budou vyhodnoceny střety v řešeném úseku silnice I/13 s prvky územního systému ekologické stability všech úrovní a VKP. Budou navržena odpovídající reálná opatření pro zachování funkčnosti sítě ÚSES a pro zachování prostupnosti tělesa silnice pro migrující živočichy.
- 4 Bude prověřen střet s evropsky významnou lokalitou Bořeň. V případě nutnosti budou vyhodnoceny vlivy na tuto lokalitu a navržena opatření k vyloučení či omezení negativních dopadů na předměty ochrany této lokality.
- 4 Budou vyhodnoceny střety silnice I/13 z hlediska možných archeologických nálezů a památek, a budou navržena nezbytná opatření k vyloučení či omezení jejich poškození v rámci realizace stavby.
- 4 Budou vyhodnoceny nezbytné demolice stavebních objektů a budou prověřeny možnosti jejich minimalizace.

## **D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ**

Zpracované oznámení pro záměr silnice I/13 v úseku Bílina - obchvat vychází zejména ze schválených územních plánů (města a VÚC) a technických podkladů na úrovni investičního záměru. Vzhledem k tomu, že silnice patří mezi stavby, u kterých jsou vlivy na životní prostředí poměrně dobře identifikovatelné, a pro jejichž následné kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, lze vstupní podklady pro zpracování oznámení považovat za dostačující.

Posouzení vlivů na jednotlivé složky a faktory prostředí v rámci předloženého oznámení je založeno na odborném odhadu vycházejícím z předpokladů uvedených v oznámení, charakteru zájmového území a dostupných odborných informací. Pro posouzení nebylo využito žádné statistické či matematické metody s výjimkou odhadu dosahu nadlimitního hluku, pro který byla využita metodika pro výpočet hladin hluku z dopravy (Liberko, M.: 1991, novelizace 1996, 2004).



Z hlediska popisu očekávaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí budou v navazující dokumentaci o vlivech záměru na životní prostředí podrobněji specifikovány:

- vlivy na ovzduší,
- vlivy hluku,
- vlivy na povrchové a podzemní vody,
- vlivy na faunu, flóru a ekosystémy,
- vlivy na ÚSES, VKP a EVL,
- vlivy na krajinu a krajinný ráz.

Tyto vlivy budou popsány formou samostatných odborných studií, jejichž rozsah bude respektovat požadavky specifikované v rámci zjišťovacího řízení.

V ostatních složkách a charakteristikách životního prostředí (půda, památky, doprava, infrastruktura ....) nejsou významné negativní vlivy identifikovány. Případné podrobnější vyhodnocení vlivů na tyto složky bude vycházet z požadavků zjišťovacího řízení.

## ČÁST E (POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU)

(údaje podle kapitol B, C, D, F a G v přiměřeném rozsahu pro každou oznamovatelem předloženou variantu řešení záměru)

### E. I. POPIS VARIANT ŘEŠENÍ STAVBY

#### E. I. 1. Varianty lokalizace stavby

Záměr je navržen a hodnocen v jedné variantě lokalizace, t.j. směrového řešení komunikace, jak je uvedeno v úvodní části dokumentace (část B). Řešení záměru odpovídá řešení schválenému v Územním plánu sídelního útvaru Bílina (1. změna ÚPSÚ Bílina, A-PROJEKT, 10/2002). Záměr proto nebyl řešen ani hodnocen v jiných lokalizačních variantách.

Umístění záměru nevyvolává žádné střety zájmů z hlediska dlouhodobých rozvojových plánů v území.

Jiné varianty silnice I/13 v úseku obchvatu města Bílina jsou navrženy na úrovni konceptu Územního plánu VÚC Ústeckého kraje (zpracovatel Atelier T-plan, Praha, 04/2005). Tyto varianty nebyly dosud projektově prověřeny a nejsou proto ani předmětem tohoto oznámení.

#### E. I. 2. Varianty technického provedení stavby a použité technologie

Mezi základní technické parametry stavby patří zejména podélný profil komunikace, vedení stavby v zářezech a násypch, délka tunelové části, výška a délka mostních objektů. Dalšími pak jsou dílčí technická řešení v jednotlivých oblastech (odkanalizování silnice, protihluková opatření, realizace biomostů a ekoduktů, a pod.).

Na současné úrovni přípravy záměru nejsou podrobně definovány základní ani doplňující technické parametry stavby, které mohou být předmětem posouzení i možných variantních řešení.

Z uvedených důvodů nejsou zvažovány ani prověřovány žádné varianty technického řešení stavby. Parametry nezbytné pro posouzení vlivů v navazující dokumentaci budou upřesněny v rámci zadání technického řešení podle závěru zjišťovacího řízení.

### E. II. POROVNÁNÍ VARIANT

Záměr je navržen v jediné realizační variantě. Alternativní variantou je varianta tzv. nulová, představující nerealizaci stavby.

Nulová varianta v zásadě odpovídá zachování současného stavu silniční sítě v řešeném zájmovém území. Možné jsou pouze některé bodové či liniové úpravy nevyhovujících míst či průběhu a úprava povrchu.

Nulová varianta je charakterizována neplněním požadovaných dopravních funkcí. Z dopravního hlediska je tedy možno tuto variantu označit za jednoznačně nevhodnou. K omezení dopravy na historických komunikacích je možno přistoupit až po vytvoření základní komunikační sítě, která je schopna převzít dopravní zátěže a zároveň chránit v odpovídající míře své okolí před negativními vlivy dopravy. Teprve poté, po vytvoření vhodných alternativních tras, je možno cíleně omezovat vjezd zbytné dopravy do území hodného ochrany (např. obytných území a center měst). Nulová varianta, ať již v kterémkoliv detailním řešení, vynechává etapu vytvoření dostatečně kapacitní základní komunikační sítě a tím se míjí se zadáním. Důsledky tohoto řešení mohou být jen kontraproduktivní, ať už v oblasti dopravní nebo v oblasti ochrany životního prostředí.

Prosazování nulové varianty (bez činnosti) je na místě v případě činnosti zatěžující okolní prostředí nad únosnou mez (překračování povolených limitů znečištění, devastace rozsáhlých území, likvidace cenných ekosystémů, produkce značného objemu toxických odpadů, ohrožení lidského zdraví apod.).

V případě prokázání některého z uvedených faktorů u prověřované varianty silnice I/13 v úseku obchvatu města Bílina by bylo nezbytné hledat jiné aktivní alternativní řešení, které zamezí očekávaným problémům (dopravním i v ochraně veřejného zdraví a životního prostředí) v případě zachování nulové varianty.

Na základě předběžného posouzení záměru v rámci oznámení lze prověřovaný záměr označit pro dané území za **únosný a podmíněčně akceptovatelný**. Dotčené území je z části narušené lidskou aktivitou a z části zachované s významným přírodním zázemím akcentovaným jeho zvýšenou ochranou.

Přestože navrhované využití území (ve smyslu prověřovaného záměru) nevyvolává střety zájmů z hlediska územního plánování a záměr je v souladu se schválenými územními plány, je nezbytné, aby významné střety s ochranou životního prostředí byly prověřeny v následující dokumentaci a v případě potřeby byla navržena nezbytná opatření k vyloučení nebo omezení negativních důsledků realizace záměru na jednotlivé složky a charakteristiky životního prostředí.

## **ČÁST F (DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE)**

### **F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE**

Přílohy jsou zařazeny za hlavním textem oznámení.

Seznam příloh je uveden v části H. Přílohy.

### **F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE**

Nejsou uvedeny.

## ČÁST G (VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU)

*Shrnutí netechnického charakteru obsahuje ve stručné a srozumitelné formě údaje o záměru a dále závěry jednotlivých dílčích okruhů hodnocení možných vlivů záměru na životní prostředí. Zájemcům o podrobnější údaje proto doporučujeme prostudování příslušných kapitol oznámení.*

### G.I. INFORMACE O ÚČELU OZNÁMENÍ

Toto oznámení je zpracováno v souladu s požadavky § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, s náležitostmi podle přílohy č. 3 zákona, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. zákona č. 163/2006 Sb. Účelem tohoto oznámení je poskytnout základní informace o charakteru záměru, o stavu dotčeného území a o předpokládaných vlivech na okolní prostředí pro potřeby zjišťovacího řízení dle § 7 zákona. Své písemné vyjádření k oznámení může zaslat každý na adresu příslušného krajského úřadu do 20-ti dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Souhrnné vypořádání všech písemných připomínek bude součástí písemného závěru ze zjišťovacího řízení, který vydá příslušný úřad.

### G.II. INFORMACE O PROVĚŘOVANÉM ZÁMĚRU

Záměrem prověřovaným ve zjišťovacím řízení je výstavba nové silniční komunikace:

#### SILNICE I/13 BÍLINA, OBCHVAT

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a zákona č. 163/2006 Sb., je následující:

<i>kategorie:</i>	<i>II</i>
<i>bod:</i>	<i>9.1</i>
<i>název:</i>	<i>Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)</i>
<i>sloupec:</i>	<i>B</i>

Dle §4 uvedeného zákona lze záměr zařadit pod odstavec (1) písmeno b) a podléhá posuzování podle zákona, pokud se ve zjišťovacím řízení stanoví, že může mít významný vliv na životní prostředí.

Příslušným úřadem je Krajský úřad Ústeckého kraje.

Záměr je charakterizován následujícími parametry:

délka řešeného úseku komunikace:	7 700 m
kategorie komunikace:	S 11,5/80
stavební řešení:	směrově nedělená dvoupruhová
šířka komunikace:	šířka zpevněné části koruny je 11,5 m

Řešený úsek silnice I/13 je situován v jižní části okresu Teplice, na území města Bílina. Napojení na stávající silnici I/13 na jihu je situováno v prostoru hranice okresů Teplice a Most. Z hlediska územní správy je lokalizace následující:

kraj: Ústecký  
okres: Teplice (3509)  
obec: Bílina (567451) k.ú. Bílina-Újezd (604283)  
k.ú. Bílina (604208)  
k.ú. Chudeřice u Bíliny (604348)  
okres: Most (3508)  
obec: Želenice (567426) k.ú. Liběšice u Želenic (795925)

Poloha záměru je zřejmá z následujícího obrázku (podrobněji viz příloha č. 1.1. Situace širších vztahů).

Obrázek č. 1: Umístění záměru (1:50 000)



Realizace posuzovaného úseku komunikace je součástí komunikačního tahu silnice I/13 (tzv. "podkrušnohorské silnice"), který je postupně rekonstruován a homogenizován. Stávající průtah silnice I/13 městem Bílina je proveden ve dvoupruhovém příčném uspořádání, zatímco navazující úseky (jihozápadním směrem na Most, severním směrem na Teplice) jsou již provedeny v uspořádání čtyřpruhovém. To vytváří ve městě Bílina "úzké hrdlo" na silnici I/13, které s ohledem na intenzity dopravy a mísení tranzitní dopravy s dopravou cílovou (a zdrojovou) a vnitroměstskou způsobuje dopravní komplikace.

Předkládaný záměr tedy dotváří tah silnice I/13 přeložkou okolo města Bíliny (ve dvoupruhovém příčném uspořádání), která bude využívána zejména tranzitní dopravou. Pro dopravu cílovou (a zdrojovou) a dále dopravu vnitroměstskou zůstává k dispozici stávající průtah městem. Celkově tedy vzniknou na silnici I/13 v profilu města Bíliny čtyři jízdní pruhy (prostorově rozdělené do dvou samostatných komunikací), obdobně jako v navazujících úsecích silnice. Tím bude tah silnice I/13 homogenizován do ucelené podoby.

Dalším dopravním efektem silnice je zlepšení vazby mezi silnicí I/13 a silnicí II/257 ve směru na Louny (a dále Prahu). Tranzitní doprava mezi oběma silnicemi musí za stávajícího stavu zajíždět do centra města, kde se dnes nachází jejich křižovatka. Tato nevhodná situace bude po realizaci přeložky silnice I/13 vyřešena.

V oznámení a následujícím zjišťovacím řízení je prověřována popsaná "malá varianta" obchvatu Bíliny. Jiné varianty, které jsou předmětem konceptu ÚP VÚC Ústeckého kraje, nejsou zvažovány ani prověřovány, a budou řešeny v případě jejich požadování v navazující fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Předkládané oznámení je zpracováno na základě směrového vedení silnice I/13 zpracovaného v Územním plánu sídelního útvaru Bílina, které vychází z technického řešení zpracovaného v rámci studií této trasy.

V současné době nejsou k dispozici podrobnější projektové podklady a to i s ohledem na dosud neschválený koncept ÚP VÚC Ústeckého kraje. V případě navazující dokumentace EIA bude prověřeno technické řešení trasy v koridorech požadovaných podle výsledku zjišťovacího řízení.

Průběh trasy (ve směru staničení):

Od mimoúrovňového křížení se stávající silnicí I/13 vede přímá délka 460 m, pokračuje pravotočivým obloukem o poloměru 500 m (s přechodnicemi 120 m) po úbočí masivu Bořeně, následuje přímá v délce 664 m a dva protisměrné oblouky o poloměrech 500 m (s přechodnicemi 120 m).

Trasa pokračuje levotočivým obloukem o poloměru 1500 m estakádou přes Žižkovo údolí (s přechodnicemi 210 m), dále přímou délkou 312 m a levotočivým obloukem o poloměru 550 m se stáčí do prostoru koridoru dálkových pásových dopravníků, kde pokračuje přímým úsekem až do prostoru severního napojení na silnici I/13, kterému předchází pravotočivý oblouk o poloměru 400 m s přechodnicemi 90 m.

Obě mimoúrovňové křižovatky obchvatu se stávající silnicí I/13 na jihu i severu města jsou situovány tak, aby navržený obchvat navázal na čtyřpruhové směrově dělené uspořádání stávající silnice I/13. Tím bude zvýrazněno psychologické oddělení extravilánové silnice I/13 vedené územím města po navrženém obchvatu od intravilánové funkce stávajícího průtahu, který bude nyní přivádět do města cílovou dopravu.

### G.III. INFORMACE O VLIVECH NA OKOLNÍ PROSTŘEDÍ

Navržená trasa obchvatu města Bílina je vedena východně od zástavby města.

Na základě znalostí získaných z archivních materiálů, z mapových podkladů a ze vstupního terénního průzkumu zájmového území lze za nejzávažnější environmentální charakteristiky v dotčeném území ve vztahu k posuzované silnici I/13 považovat :

- blízkost zástavby na části řešeného úseku silnice I/13,
- průchod ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů (minerálních vod),
- zásah do ploch územního systému ekologické stability, významných krajinných prvků a blízkost lokality soustavy Natura 2000,
- průchod územím citlivým na zásahy do krajiny,
- křížení údolí vodních toků, která představují segmenty cennějších ekosystémů v jinak změněné krajině.

Ovlivnění prioritních environmentálních charakteristik bude věnována maximální pozornost v navazující dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA). Ovšem i ostatní vlivy na životní prostředí budou v dokumentaci EIA vyhodnoceny standardním postupem dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Zpracovatelé oznámení si jsou vědomi, že úvodní analýza situace zájmového území nemusí postihnout všechny závažné a především lokální environmentální charakteristiky území dotčeného realizací navrženého záměru. Budou proto vděční za každou informaci týkající se zájmového území a případně možných důsledků realizace záměru na životní prostředí, kterou v průběhu zjišťovacího řízení nebo v průběhu prací na dokumentaci od subjektů účastnících se procesu posuzování vlivů získají.

V oznámení je hodnocen charakter a rozsah vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší, povrchové a podzemní vody, půdu, geologické podmínky, rostlinná a živočišná společenstva, hlukovou a dopravní situaci, kulturní a historické památky. Analýza možných vlivů vychází ze stávající situace těchto složek a faktorů přírodního a sociálního prostředí, jejichž stručný popis je uveden v části C tohoto oznámení.

Mezi nejvýznamnější vlivy záměru lze řadit vlivy na povrchové vody, vlivy na živé složky přírody a krajinu. Méně významnými vlivy jsou vlivy na kvalitu ovzduší, vlivy hluku, vlivy na půdu a horninové prostředí. Vliv na povrchové vody je hodnocen jako málo až středně významný, vliv na faunu, flóru, ekosystémy a krajinný ráz je předběžně hodnocen jako středně až velmi významný. V ostatních složkách a charakteristikách životního prostředí jsou vlivy hodnoceny jako nízké, málo významné až nulové.

Negativní vlivy provozu na silnici, zejména vlivy hluku a emisí znečišťujících látek do ovzduší budou ovlivňovat území podél silnice v rozsahu stovek metrů od trasy. Významné vlivy lze ale očekávat v rozsahu řádu max. prvních desítek metrů od navržené komunikace. Z hlediska rozlohy zasaženého území lze rozsah vlivů hodnotit jako střední.

V posuzovaném úseku je silnice I/13 vedena mimo zastavěné území města Bílina a nezasahuje ani jiné obce. Dotčení obytné zástavby se týká prakticky jen území města Bílina, a to jak v negativním smyslu v okolí nové trasy, tak v pozitivním smyslu v okolí stávajícího průtahu městem. V koridoru nové trasy lze očekávat mírné zhoršení některých charakteristik životního prostředí, na druhou stranu lze očekávat poměrně významné zlepšení těchto charakteristik v centrální zóně města (zejména ve výhledu), což se v menším významu projeví i v ostatních částech města.

Vlivy přesahující platné limitní či hraniční hodnoty nejsou u posuzovaného záměru očekávány, identifikace překročení limitů a návrh opatření ke snížení takových dopadů bude předmětem navazující dokumentace.

Kvantitativní vyhodnocení vlivů na obyvatele i uvedené charakteristiky životního prostředí bude zpracováno v navazující dokumentaci, jejíž součástí budou potřebné odborné studie. Z hlediska počtu zasažených obyvatel lze rozsah vlivů hodnotit jako malý až střední.

Z analýzy předpokládaných vlivů stavby vyplývá, že navýšení stávající zátěže dílčích složek lze hodnotit jako nízké až střední. Výstupy do životního prostředí (ovzduší, odpadní vody, hluk apod.) budou celkově málo až středně významné a nepovedou ke znečišťování nebo poškozování životního prostředí.

Z hlediska možných negativních dopadů jsou jako významnější hodnoceny střety navržené trasy s územím poživajícím zvýšené ochrany (územní systém ekologické stability, významné krajinné prvky, cenné ekosystémy a segmenty krajiny, evropsky významná lokalita, krajinný ráz). V těchto charakteristikách je vliv záměru předběžně hodnocen středního až velkého významu, malého až středního rozsahu.

V navazující dokumentaci budou navržena opatření s cílem vyloučení, snížení či minimalizace negativních vlivů výstavby a provozu silnice I/13 v řešeném úseku. Podrobnější vyhodnocení s využitím platných metodik a postupů bude zaměřeno na následující oblasti:

- 4 Na základě výsledků rozptylové studie bude vyhodnoceno respektování platných imisních limitů. Přestože je jejich překračování velmi nepravděpodobné, může být v krajním případě navržena změna trasy (v obecné rovině) a změna užívání objektů v pásmu ohroženém nadlimitními imisními koncentracemi.
- 4 Na základě výsledků hlukové studie bude vyhodnoceno respektování platných hygienických limitů a identifikována místa s možným překročením těchto limitů. V těchto místech budou navržena protihluková opatření, která zajistí respektování hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru staveb v řešeném úseku silnice I/13. Dále budou identifikovány objekty, u kterých nebude dodržení hlukových limitů reálné, a u kterých bude nutné uvažovat o změně užívání, případně vykopení.
- 4 Na základě vyhodnocení vlivů provozu silnice I/13 (zejména zimní údržby) budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové vody. V úvahu přichází jak technická opatření (retenční a usazovací nádrže), tak opatření organizační a provozní (aplikace posypových materiálů, ev. vyloučení posypových solí ze zimní údržby, užívání inertních posypových materiálů).
- 4 Na základě výsledků hydrogeologického posouzení budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody a zdroje podzemních vod. Budou identifikovány zdroje, u kterých bude pravděpodobné přímé ovlivnění; v případě nutnosti budou navrženy zdroje náhradní. Budou identifikovány zdroje, u kterých nelze vyloučit ovlivnění výstavbou a provozem silnice. Na těchto zdrojích bude nezbytné provádět monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody.



- 4 Na základě aktualizovaného a doplňkového průzkumu bude vypracováno biologické hodnocení a budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů výstavby a provozu silnice I/13 na faunu, flóru a ekosystémy. V případě zásahu silnice do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů bude navržen podrobný průzkum lokality před zahájením výstavby a realizace záchranného přenosu.
- 4 Budou vyhodnoceny střety v řešeném úseku silnice I/13 s prvky územního systému ekologické stability všech úrovní a VKP. Budou navržena odpovídající reálná opatření pro zachování funkčnosti sítě ÚSES a pro zachování prostupnosti tělesa silnice pro migrující živočichy.
- 4 Bude prověřen střet s evropsky významnou lokalitou Bořeň. V případě nutnosti budou vyhodnoceny vlivy na tuto lokalitu a navržena opatření k vyloučení či omezení negativních dopadů na předměty ochrany této lokality.
- 4 Budou vyhodnoceny střety silnice I/13 z hlediska možných archeologických nálezů a památek, a budou navržena nezbytná opatření k vyloučení či omezení jejich poškození v rámci realizace stavby.
- 4 Budou vyhodnoceny nezbytné demolice stavebních objektů a budou prověřeny možnosti jejich minimalizace.

### Souhrnné hodnocení

Na základě předběžného posouzení záměru v rámci oznámení lze prověřovaný záměr označit pro dané území za **únosný a podmíněčně akceptovatelný**. Dotčené území je z části narušené lidskou aktivitou a z části zachované s významným přírodním zázemím akcentovaným jeho zvýšenou ochranou.

Přestože navrhované využití území (ve smyslu prověřovaného záměru) nevyvolává střety zájmů z hlediska územního plánování a záměr je v souladu se schválenými územními plány, je nezbytné, aby významné střety s ochranou životního prostředí byly prověřeny v následující dokumentaci a v případě potřeby byla navržena nezbytná opatření k vyloučení nebo omezení negativních důsledků realizace záměru na jednotlivé složky a charakteristiky životního prostředí.

## ČÁST H (PŘÍLOHY)

Mapové, grafické a další přílohy jsou zařazeny za hlavním textem oznámení.

Seznam příloh:

1. Situace záměru

- 1.1. Situace širších vztahů - územně správní hranice 1:50 000
- 1.2. Situace širších vztahů - silniční mapa 1:50 000
- 1.3. Situace okolí záměru 1:25 000
- 1.4. Situace zájmového území 1:25 000
- 1.5. Situace záměru na podkladu ortofotomapy zájmového území 1:25 000

2. Doklady

- vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č. 114/1992 Sb.
- autorizace zpracovatele oznámení

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska záměru s územně plánovací dokumentace (MÚ Bílina, úřad územního plánování, č.j.: MUBI 3425/2007 SÚ ze dne 12.2.2007) je uvedeno v příloze č. 2 (Doklady):

**„Úřad územního plánování souhlasí se záměrem Silnice I/13 Bílina, Obchvat vymezeném v žádosti o vyjádření, jelikož je v souladu s ÚP SÚ města Bíliny.“**

Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., (Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j.: 154843/ZPZ/2006/N-525 ze dne 26.10.2006) je uvedeno v příloze č. 2 (Doklady):

**„Záměr "Silnice I/13 Bílina, obchvat" nebude mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí ve správním obvodu Krajského úřadu Ústeckého kraje.“**

KONEC HLAVNÍHO TEXTU OZNÁMENÍ

Datum zpracování oznámení, podpis zpracovatele oznámení a seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení se nachází v jeho úvodní části.

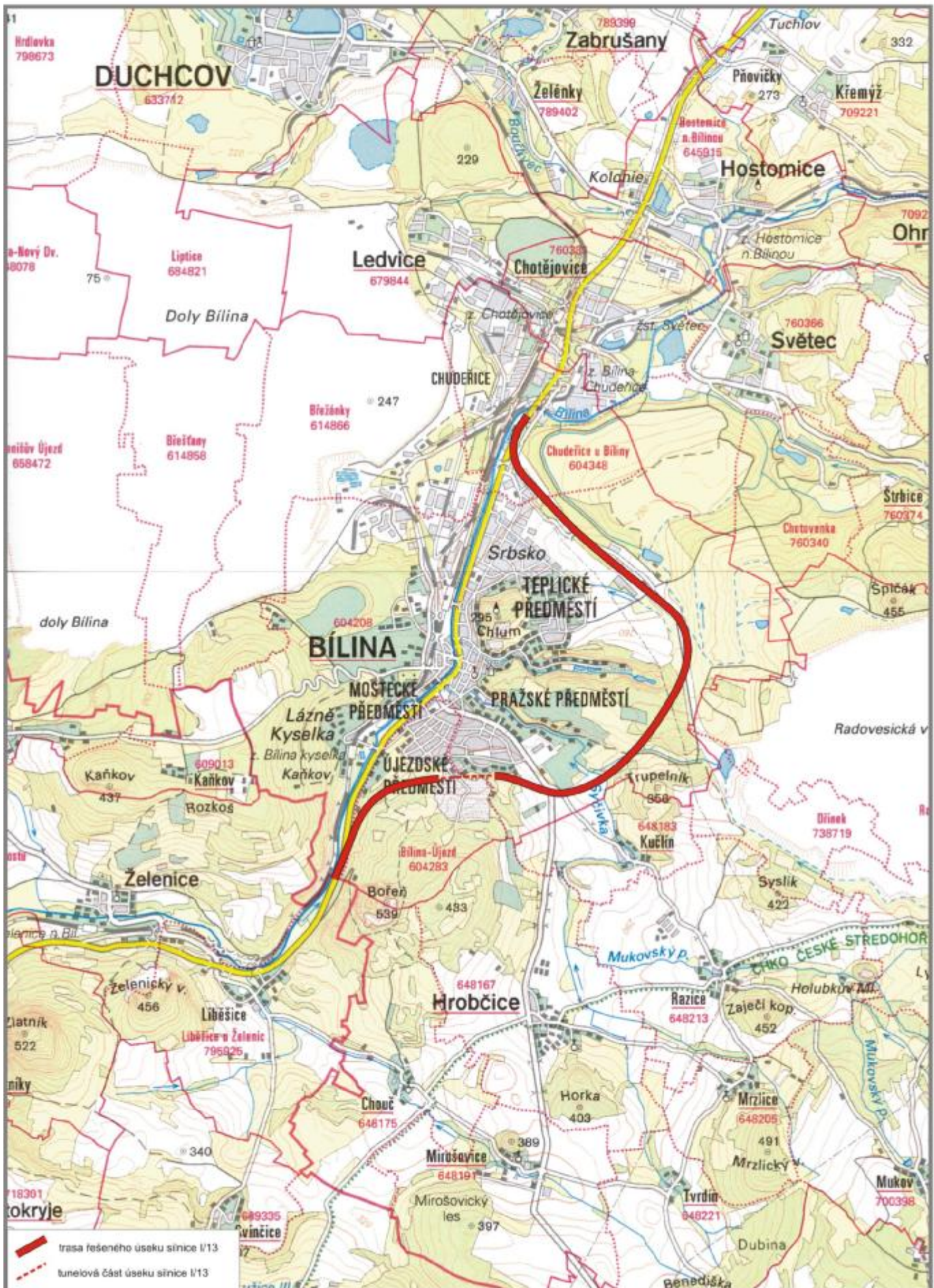
## Přehled použitých zdrojů

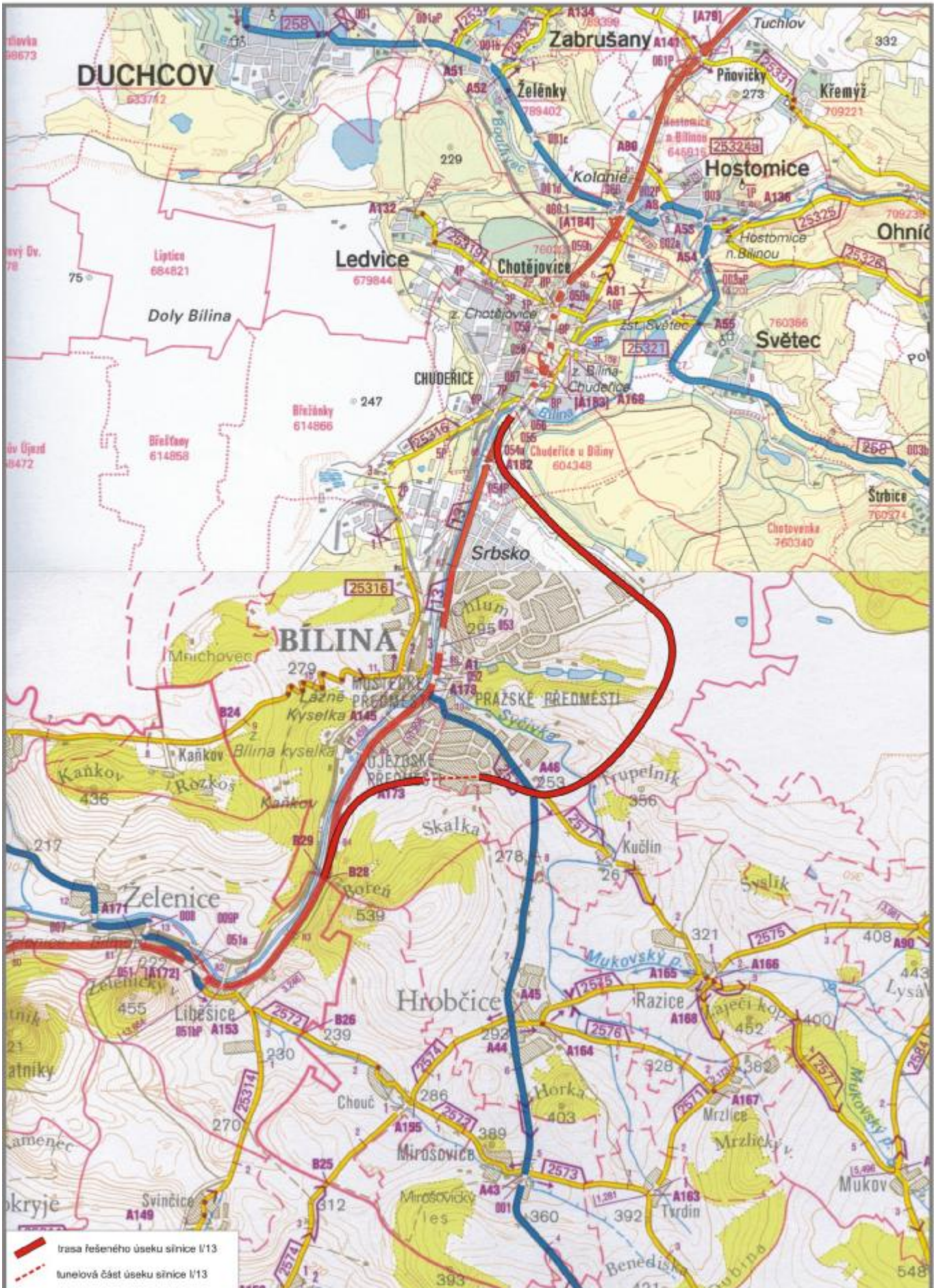
1. I/13 Bílina - obchvat. Investiční záměr. Ředitelství silnic a dálnic ČR, květen 2004.
2. Štýs S.: Studie proveditelnosti východního obchvatu silnice I/13 v Bílině, ECOCONSULT PONS, 12/2001
3. Adamczyk J.: 1. Změna Územního plánu sídelního útvaru Bílina, A-PROJEKT, 10/2002
4. Územní plán velkého územního celku Ústeckého kraje, koncept, Atelier T-PLAN, 10/2005
5. Územní plán velkého územního celku Ústeckého kraje, koncept, Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí, Atelier T-PLAN, 09/2005
6. Blatník P.: Územní plán velkého územního celku Ústeckého kraje, koncept, Posouzení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, 08/2005
7. Územní plán velkého územního celku Středočeské hnědouhelné pánve, 2. změny a doplňky, TERPLAN, 09/2001
8. Cajz V. a kol.: Geologická a přírodovědná mapa Českého středohoří 1 : 100 000; ČGÚ Praha 1996
9. Demek J. a kol.: Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny; ACADEMIA Praha 1987
10. Růžnic A.: Regionální surovinová studie okresu Teplice; VGP s.p. Osek
11. Led M.: Bílina – Závěrečná zpráva o inženýrsko-geologickém průzkumu pro vodojem; Stavební geologie n.p. 1972
12. Olmer: Hydrogeologické rajóny ČR, povodí Labe; VÚV Praha 1986
13. Pitter P. a kol.: Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže; ACADEMIA Praha 1984
14. Svoboda J. a kol.: Regionální geologie ČSSR; ÚÚG Praha 1964
15. Zajíc J.: Zpráva o inženýrsko geologickém průzkumu pro vodní nádrže „Pod poliklinikou“ a „Kyčlín“ na potoce Syčívka v Bílině; Stavební geologie, n.p. 1983
16. Příloha nařízení vlády č. 132/2005 Sb., Evropsky významná lokalita Bořeň (CZ0420026)
17. Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2005.
18. Internetové zdroje: [www.kr-ustecky.cz](http://www.kr-ustecky.cz), [www.bilina.cz](http://www.bilina.cz), [www.mesta-obce.cz](http://www.mesta-obce.cz), [www.mmr.cz](http://www.mmr.cz), [www.uur.cz](http://www.uur.cz)

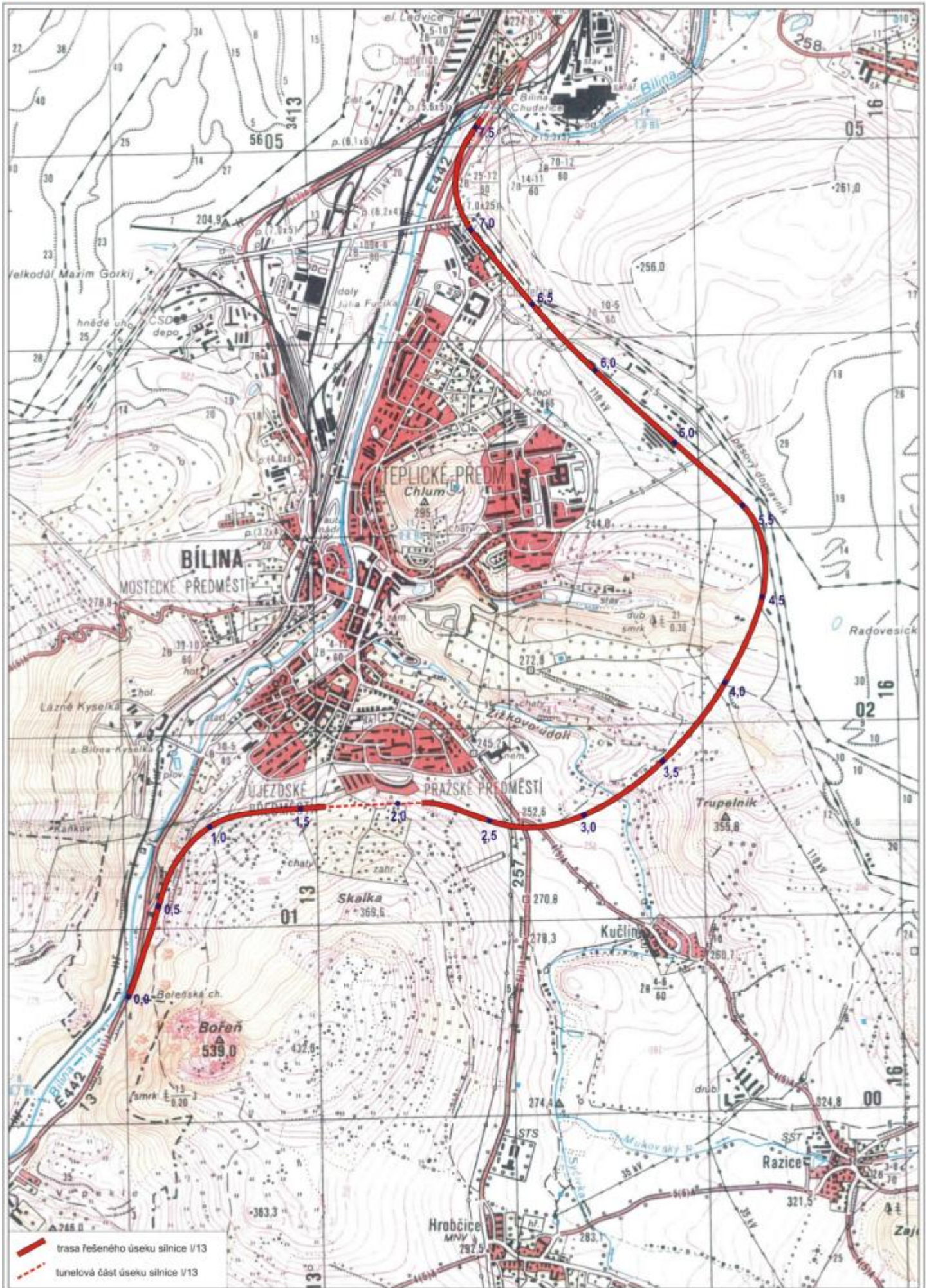
# **PŘÍLOHA 1**

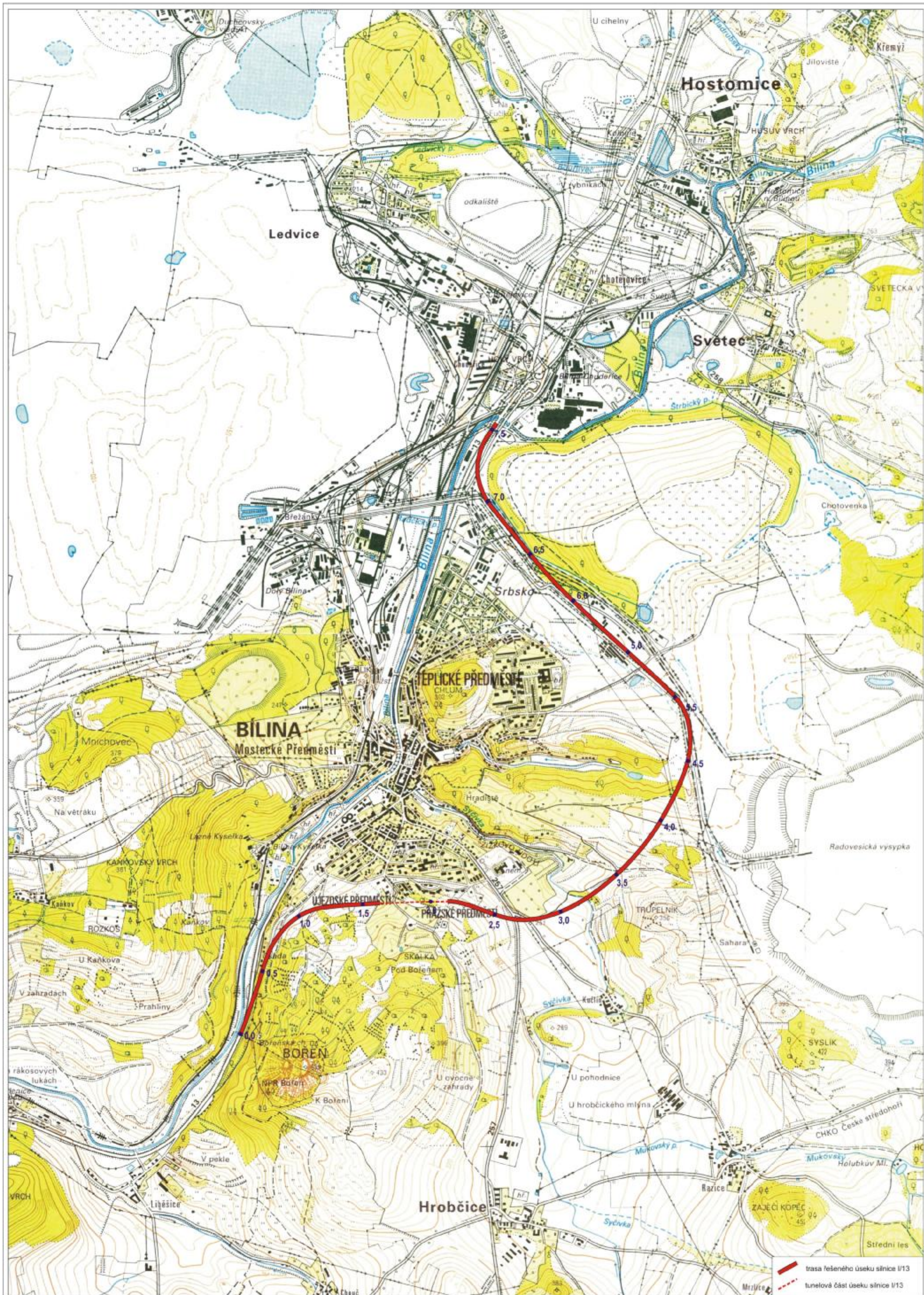
**(MAPOVÉ, OBRAZOVÉ A GRAFICKÉ PŘÍLOHY)**

1.1. Situace širších vztahů - územně správní hranice







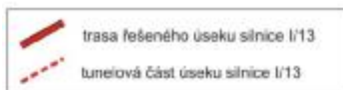


trasa řešeného úseku silnice I/13  
tunelová část úseku silnice I/13





měřítko 1 : 25 000



# **PŘÍLOHA 2**

**(DOKLADY)**

možná ze 29.11.06

### Krajský úřad Ústeckého kraje

odbor životního prostředí a zemědělství  
Velká Hradební 3118/48  
400 02 Ústí nad Labem  
tel.: +420 475 657 111  
fax.: +420 475 200 245  
url: [www.kr-ustecky.cz](http://www.kr-ustecky.cz)

323

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Čerčanská 2023/12, Praha 4	
Došlo:	31-10-2006
	23083
Č.j.:	PR

Ředitelství silnic a dálnic  
Čerčanská 12  
140 00 Praha 4

35

datum:	26.10.2006
č.j. složka :	154843/ZPZ/2006/N-525
vyřizuje/tel.:	Kunclová/128
skartační znak:	246.13/A/20
e-mail:	<a href="mailto:kunclova.d@kr-ustecky.cz">kunclova.d@kr-ustecky.cz</a>
váš dopis značky/ze dne:	

Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Čerčanská	
Došlo:	02.11.2006
	23083
Č.j.:	PR
vyřizuje:	SV

### Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Silnice I/13 Bílina, obchvat“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán příslušný dle ustanovení § 77a odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), k žádosti společnosti Ředitelství silnic a dálnic, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4, ze dne 18. 10. 2006 o vyjádření k záměru „Silnice I/13 Bílina, obchvat“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti vydává dle § 45i zákona toto stanovisko:

**Záměr „Silnice I/13 Bílina, obchvat“ nebude mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí ve správním obvodu Krajského úřadu Ústeckého kraje.**

#### Identifikační údaje:

Název záměru: Silnice I/13 Bílina, obchvat  
Kraj: Ústecký  
Obec: Bílina  
K. ú. : Bílina  
Žadatel: Ředitelství silnic a dálnic, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4

- Žádost
- Orientační mapa

RNDr. Tomáš Burian  
vedoucí oddělení životního prostředí

**KRAJSKÝ ÚŘAD  
ÚSTECKÉHO KRAJE**  
odbor životního prostředí  
a zemědělství

# MĚSTSKÝ ÚŘAD BÍLINA

## Úřad územního plánování

Břežánská 50/4, 418 31 Bílina, tel.: 417 810 811, fax: 417 810 881



MUBIX0021Q4B

Č.j. MUBI 3425/2007 SÚ  
vyřizuje: Krupková Lenka Ing.

V Bílině, dne 12.2.2007

Mertl Alexandr Ing.  
Trstěnice 106  
56957 Trstěnice u Litomyšle 1

### Věc: Vyjádření k záměru Silnice I/13 Bílina, Obchvat

Dne 30.1.2007 byla Úřadu územního plánování v Bílině doručena Vaše žádost o vyjádření k záměru „Silnice I/13 Bílina, Obchvat“.

Předmětný záměr je řešen v platném Územním plánu sídelního útvaru města Bíliny. Dle platného Územního plánu sídelního útvaru města Bíliny je posuzovaný záměr „Silnice I/13 Bílina, Obchvat“ dle zaslaných podkladů ve Vašem dopise ze dne 29.1.2007 v souladu se záměrem veřejně prospěšné stavby dopravního charakteru. Lokalita obchvatu města Bíliny vymezená pro obchvat v Územním plánu sídelního útvaru města Bíliny (ÚP SÚ) je totožná s lokalitou uvedenou k posouzení.

**Závěr :** Úřad územního plánování souhlasí se záměrem Silnice I/13 Bílina, Obchvat vymezeném ve Vaší žádosti o vyjádření, jelikož je v souladu s ÚP SÚ města Bíliny.

S pozdravem

  
Milan Vondráček  
vedoucí stavebního úřadu  
pověřený vedením  
**MĚSTSKÝ ÚŘAD BÍLINA**  
**STAVEBNÍ ÚŘAD**  
Břežánská 50/4  
418 31 Bílina  
3

### Obdrží:

Mertl Alexandr Ing., Trstěnice 106, 56957 Trstěnice u Litomyšle 1

Co: vlastní

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 Praha 10 - Vršovice, Vršovická 65

Vážený pan  
Ing. Alexandr Mertl  
Trstěnice 106  
569 57 Trstěnice u Litomyšle

Č.j.:  
45335/ENV/06

Vyřizuje/telefon:  
Mgr. Jana Konrádová/ 267 122 817

V Praze dne:

7. 7. 2006

## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí, jako orgán příslušný k udělování a odnímání autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, na základě § 19 odst. 10 a § 21 písm. i) 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, vyhovuje žádosti pana Ing. Alexandra Mertla, datum narození: 31. 5. 1964, adresa místa trvalého pobytu: Trstěnice 106, 569 57 Trstěnice u Litomyšle (dále jen „žadatel“), ze dne 20. 6. 2006 a

### **prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku**

podle § 19 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.

Oprávnění ke zpracovávání dokumentace a posudku vzniká dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, prodlužuje na dobu 5 let.

## Odůvodnění

Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, v souladu s ustanoveními v příloze č. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Ukončené vysokoškolské vzdělání bylo doloženo diplomem a vysvědčením o státní závěrečné zkoušce. Vykonaná zkouška odborné způsobilosti byla doložena osvědčením (č.j. 961/196/OPV/93, datum vydání: 7. 6. 1994). Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání: 7. 6. 2006).


Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny náležitosti a jsou splněny všechny podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 200 Kč (položka 22 písm. b) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

### **Poučení o opravném prostředku**

Proti tomuto rozhodnutí lze, podle ustanovení § 83 odst. 1 ve spojení s ustanovením § 152 odst. 1 a odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat rozklad ministrovi životního prostředí prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.



  
**Ing. Jaroslava HONOVÁ**  
ředitelka odboru

posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Toto rozhodnutí obdrží:

- a) žadatel – Ing. Alexandr Mertl - účastník správního řízení
- b) po nabytí právní moci  
orgán příslušný k evidenci - odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC  
Ministerstva životního prostředí