

POSUDEK

O VLIVECH ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

SILNICE I/13 BÍLINA, OBCHVAT A PRŮTAH



POSUDEK O VLIVECH ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Záměr

Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah

Oznamovatel

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
145 05 Praha 4

Příslušný úřad

Krajský úřad Ústeckého kraje
odbor životního prostředí a zemědělství
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Zpracovatel dokumentace dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb.

Ing. Alexandr Mertl
M-envi s.r.o.
Brtnice 357
588 32 Brtnice u Jihlavy
Držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č.j. 961/196/OPV/93, platnost autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 45335/ENV/06 ze dne 7.7.2006

Zpracovatel posudku dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb.

RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.
EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice
Držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č.j. 2721/4692/OEP/92/93, prodlouženo čj. 45099/ENV/06

Prohlášení zpracovatele posudku

Prohlašuji, že jsem se nepodílel na zpracování oznámení a dokumentace posuzovaného záměru. Rovněž spolupracující osoby se nepodílely na zpracování oznámení a dokumentace posuzovaného záměru.

Spolupráce na posudku

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
Mgr. Alexandra Příbylová, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice

OBSAH

I. Základní údaje.....	5
II. Posouzení dokumentace.....	7
II.1. Úplnost dokumentace	7
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	10
A. Údaje o oznamovateli.....	11
B. Údaje o záměru.....	11
B.I. Základní údaje	11
B.II. Údaje o vstupech	14
B.III. Údaje o výstupech	17
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území.....	21
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	21
C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území	24
C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	30
D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.....	31
D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti	31
D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů	46
D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	47
D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.....	47
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	48
D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace	48
E. Porovnání variant řešení záměru	49
E.I. Popis variant řešení stavby	49
E.II. Porovnání variant.....	50
F. Závěr.....	51
G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	51
G.I. Informace o účelu dokumentace	51
G.II. Informace o prověřovaném záměru	52
G.III. Informace o vlivech na okolní prostředí	52
H. Přílohy.....	52
II.3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí	53
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	54
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí	55
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	56

V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci (oznámení)	59
V.1. Vyjádření dotčených územních samosprávných celků.....	60
V.1.1. Vyjádření Ústeckého kraje	60
V.1.2. Vyjádření města Bílina	60
V.2. Vyjádření dotčených správních úřadů	61
V.2.1. Vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství.....	61
V.2.2. Vyjádření Magistrátu města Most, odboru životního prostředí a mimořádných událostí.....	62
V.2.3. Vyjádření Městského úřadu Bílina, odboru životního prostředí	62
V.2.4. Vyjádření České inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem.....	63
V.2.5. Vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem.....	64
V.2.6. Vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, územního pracoviště Most	65
V.3. Vyjádření veřejnosti.....	65
V.3.1. Vyjádření pana Jana Čechury	65
V.3.2. Vyjádření pana Pavla Raise	67
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí	68
VII. Návrh stanoviska.....	71

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

2. Kapacita (rozsah) záměru

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

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

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

Varianta B (zkrácený východní obchvat) je zkrácenou modifikací varianty A. Od stávající silnice I/13 se odpojuje stejně jako varianta A v údolí Bíliny v prostoru západního úpatí kopce Bořeň. Trasa stoupá po západních svazích kopce Bořeň a po severních svazích Skalky, prochází zahrádkářskou kolonií jižně od Újezdského i Pražského předměstí. V blízkosti křižovatky se silnicí na Kučlín kříží silnici II. třídy č. 257 Bílina – Louny a odklání se od předchozí červené trasy. Trasa kříží Žižkovo údolí potoka Syčivka a kříží i údolí Lukovského potoka s lesoparkem Bezovka. Prochází dále po zemědělských pozemcích a kolem km 6,8 se napojuje na červenou trasu. Pokračuje po úpatí Radovesické výsypky. Na stávající silnici I/13 se napojuje stejně jako varianta A před mostním objektem přes Bílinu. Délka varianty B je 7 116 m.

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

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

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

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

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

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

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

Varianta nulová (0) předpokládá zachování stávajícího stavu.

3. Umístění záměru

Kraj:	Ústecký
Obec:	Bílina
Katastrální území:	Bílina-Újezd, Bílina, Chudeřice u Bíliny
Obec:	Želenice
Katastrální území:	Liběšice u Želenic

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

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1. Úplnost dokumentace

Úplnost dokumentace je nutné posoudit ze dvou hledisek: i) porovnat obsah dokumentace s požadavky uvedenými v Příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 100/2001 Sb.) a ii) vyhodnotit splnění požadavků uvedených v písemném závěru zjišťovacího řízení.

Předložená dokumentace se skládá z textové a přílohové části. Textová část je napsána na 204 stranách, následují přílohy (kapitola H). Text je proložen 23 obrázky a 95 tabulkami.

V rámci kapitoly H. Přílohy jsou uvedeny následující přílohy:

- 1. Základní mapové, obrazové a grafické přílohy
 - 1.1. Situace širších vztahů 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 1:25 000
 - 1.6. Situace a popis archeologických lokalit
 - 1.7. Situace ochrany zemědělské půdy – BPEJ
 - 1.8. Vodohospodářská situace
 - 1.9. Syntetická mapa geofaktorů
 - 1.10. Vizualizace záměru – pohled č. 1 a 2
- 2. Situace záměru
 - 2.1. Kartogramy dopravních zátěží – rok 2030
 - 2.2. Přehledná situace variant 1:10 000 (ozn. B 1.)
 - 2.3. Celková situace – východní obchvat (varianta A, B, C) 1:5 000 (ozn. B 2.1.)
 - 2.4. Situace variant (A, B, C) v ortofotomapě 1:10 000 (ozn B 9.)
 - 2.5. Podélný profil, východní obchvat, varianta A - červená
 - 2.6. Podélný profil, východní obchvat, varianta B - modrá
 - 2.7. Podélný profil, průtah, varianta C - zelená
- 3. Rozptylová studie

- 4. Hluková studie
- 5. Hodnocení zdravotních rizik
- 6. Biologické hodnocení
- 7. Naturové hodnocení
- 8. Studie vlivů na krajinný ráz
- 9. Doklady
 - vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
 - stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č. 114/1992 Sb.
 - závěr zjišťovacího řízení
 - autorizace zpracovatele dokumentace

Dokumentace po formální stránce odpovídá požadavkům přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. Obsahuje požadované části:

- A. Údaje o oznamovateli
- B. Údaje o záměru
- C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území
- D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí
- E. Porovnání variant řešení záměru
- F. Závěr
- G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru
- H. Přílohy

Jednotlivé části dokumentace obsahují všechny požadované kapitoly vyjmenované v příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. Údaje o zpracovateli dokumentace jsou, uvedeny na začátku dokumentace ihned za titulní stranou, na rozdíl od zákonem vymezené struktury dokumentace, která předpokládá uvedení těchto údajů na jejím konci.

Závěr zjišťovacího řízení vydal příslušný úřad, Krajský úřad Ústeckého kraje, dne 7.5.2007 pod č.j. 616/ZPZ/2007/305-závěr (Příloha posudku č. 1):

Záměr „Silnice I/13 Bílina, obchvat“ je zařazen do kategorie II, bodu 9.1 „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy“ přílohy č.1 zákona. Proto bylo dle §7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona. Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle §7 citovaného zákona došel příslušný úřad k závěru, že záměr

„Silnice I/13 Bílina, obchvat“

bude posuzován podle citovaného zákona.

V dokumentaci požadujeme řešit připomínky doručené k oznámení záměru ve vyjádřeních orgánů veřejné správy, zástupců nevládních neziskových organizací a občanů, zejména :

1. zpracovat a posoudit více alternativ komunikačního řešení včetně nulové varianty

2. vliv jednotlivých variant na krajinu a krajinný ráz
3. vliv záměru na evropsky významnou lokalitu Bořeň
4. provést aktuální přírodovědný průzkum a zpracovat biologické hodnocení.
5. řešit emise do ovzduší a emise hluku
6. vyhodnotit produkci a odvádění dešťových vod

Dále je třeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

Požadavek č.1 – v předložené dokumentaci EIA jsou posouzeny dvě varianty východního obchvatu Bíliny (A, B), varianta průtahu městem na estakádě (varianta C) a varianta nulová, tj. zachování současného stavu. V kapitole dokumentace „B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant“ jsou popsány další dvě varianty (E, D), které reprezentují západní obchvat Bíliny. Tyto dvě varianty byly součástí vyhledávací studie a byly vyhodnoceny jako značně komplikované, technicky konfliktní a nákladné (jak z hlediska investičních nákladů, tak i z hlediska následného provozu). Obě varianty (D i E) obsahují dlouhé mostní úseky (resp. úseky na estakádách) a v obou jsou nezbytné tunely, které představují velké riziko jak pro bezpečnost stavby, tak i následného provozu.

Požadavek č.2 – vliv jednotlivých variant na krajinu a krajinný ráz vyhodnotil ing. Michal Kovář (Aegris s.r.o., březen 2010) ve studii „Studie vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz – Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“. Tato studie je součástí dokumentace EIA jako příloha č.8.

Požadavek č.3 – vliv záměru na evropsky významnou lokalitu Bořeň je posouzen v „Silnice I/13 Bílina – obchvat a průtah - Hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000“, které zpracoval RNDr. Oldřich Bušek v únoru 2010. Hodnocení je součástí dokumentace EIA jako příloha č.7.

Požadavek č.4 – součástí dokumentace EIA je biologické hodnocení, které zpracoval Ing. Pavel Jaroš (autorizovaná osoba ve smyslu §67 podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny) a Mgr. Michal Holec Ph.D. Biologické hodnocení bylo zpracováno na základě přírodovědného průzkumu, který probíhal od března do září 2009. Biologické hodnocení je součástí dokumentace EIA jako příloha č. 6.

Požadavek č.5 – pro potřeby posouzení emisní a imisní situace zpracovala Ing. Jana Kočová (EMPLA AG spol. s r.o., listopad 2009) rozptylovou studii, která je součástí dokumentace EIA jako příloha č. 3. Problematika hluku je řešena ve hlukové studii, kterou zpracoval Mgr. David Svoboda a Ing. Miroslav Vinkler (EMPLA AG spol. s r.o., listopad 2009 – červen 2010) a která je součástí dokumentace EIA jako příloha č. 4.

Požadavek č.6 – problematika nakládání s dešťovými vodami je hodnocena přímo v textu dokumentace v kapitole B.III.2. *Odpadní vody*.

Všechny relevantní připomínky, které byly doručeny zpracovateli dokumentace v rámci zjišťovacího řízení, byly v dokumentaci vypořádány.

Jak vyplývá z předchozího textu, předložená dokumentace je zpracována v souladu s přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. Dokumentace obsahuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (obsah dokumentace je prověřen v následující kapitole posudku *II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení*). Vyjádření uplatněná k oznámení záměru jsou v dokumentaci zohledněna, vypořádání připomínek ze zjišťovacího řízení je provedeno v kapitole „*Vypořádání připomínek*“ v úvodních pasážích dokumentace EIA.

Celkově je možné konstatovat, že předložená dokumentace je po formální stránce úplná a odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb., konkrétně požadavkům Přílohy č. 4 k uvedenému zákonu pro zpracování dokumentace a požadavkům uvedeným v závěru zjišťovacího řízení.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

V této kapitole je posouzen obsah jednotlivých částí a kapitol dokumentace. Je prověřena úplnost a správnost předkládaných údajů a úroveň jejich zpracování a prezentace. Jmenovitě jsou uvedeny všechny nedostatky ve zpracování, kterých se zpracovatel dokumentace nebo její spolupracovníci dopustili a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace.

Vždy je uveden zkrácený obsah kapitoly dokumentace a následně je zpracování kapitoly vyhodnoceno zpracovatelem posudku. V případě krátkých kapitol je někdy napsáno přímo hodnocení bez zkráceného obsahu kapitoly. Hodnocení zpracovatele posudku je vždy zřetelně vyznačeno a je napsáno odlišným typem písma.

Příklad:

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. Ve všech variantách budou nároky na potřebu vody obdobné.

Hodnocení:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.2. dostatečná.

A. Údaje o oznamovateli

Jsou uvedeny všechny údaje požadované zákonem.

Hodnocení:

Bez připomínek.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

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

V kapitole je uveden název záměru včetně jeho zařazení dle přílohy č. 1. Záměr je zařazen do kategorie II pod bod 9.1. *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).*

Hodnocení:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Kapacita záměru je zde prezentována v jednoduché tabulce, zahrnující:

- délku řešeného úseku komunikace
- kategorii komunikace
- stavební řešení
- šířkové uspořádání komunikace

Jednotlivé parametry jsou uvedeny pro každou z posuzovaných variant.

Hodnocení:

Bez připomínek.

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

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)

Hodnocení:

Bez připomínek.

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

Posuzovaný záměr je charakterizován jako novostavba silniční komunikace, která je součástí komunikačního tahu silnice I/13 (tzv. podkrušnohorské silnice). V kapitole je uvedeno, že po realizaci záměru 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.

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.

Hodnocení:

Bez připomínek.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr resp. odmítnutí

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že silnice I/13 je důležitou komunikací dálkového významu pro celé severozápadní a severní Čechy. Je součástí mezinárodní silnice E 442 a důležitou součástí komunikační sítě České republiky. Spojuje města Karlovy Vary, Most, Bílina, Teplice, Děčín, Nový Bor a Liberec. Zejména pro podkrušnohorskou oblast je silnice I/13 páteřní komunikací, na které je závislá kromě jiného i těžba v okolních hnědouhelných dolech, energetika, těžký a chemický průmysl. Propojuje 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.

V posuzovaném úseku obchvatu Bíliny probíhá stávající silnice I/13 intravilánem města Bílina. Šířkové uspořádání stávajícího průchodu silnice městem je nevyhovující, dochází zde ke kumulaci místní a tranzitní dopravy a z toho plynou jak dopravní problémy, související s nevyhovující kapacitou průtahu, tak i negativní dopady na okolní životní prostředí (hluk, znečištění ovzduší, riziko dopravní nehody a pod.). Uvnitř města je silnice zatížena v současnosti více než 25 000 vozidel za den,

z nichž je 21% vozidel těžkých. 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.

V kapitole je uvedena geneze přípravy přeložky silnice I/13 od roku 2002 včetně vazby na příslušné územně plánovací dokumentace (ÚPnSÚ Bílina, ÚP Bílina, ÚP VÚC Severočeské hnědouhelné pánve, koncept ÚP VÚC Ústeckého kraje).

Na základě závěrů zjišťovacího řízení byla zpracována vyhledávací studie (VPÚ DECO, 06/2008), která propracovává a upravuje některé předchozí návrhy a doplňuje i další úpravy. Výsledkem studie bylo vyhodnocení celkem pěti variant řešení přeložky silnice I/13. Všechny tyto varianty zpracovatel dokumentace v textu poměrně podrobně popsal, vzájemně porovnal a uvedl důvody pro které byly z další přípravy záměru některé varianty vyloučeny.

Na základě prověření možných variant řešení přeložky silnice I/13 v předmětném úseku a v souladu se závěry zjišťovacího řízení byly pro podrobné posouzení vlivů vybrány celkem 4 varianty:

- varianta A – východní obchvat
- varianta B – zkrácený východní obchvat
- varianta C – průtah města na estakádě
- varianta 0 – nulová

Hodnocení:

Kapitola je zpracována dostatečně podrobně, je uvedeno jasné zdůvodnění potřeby záměru včetně podrobného přehledu uvažovaných variant. Čtenář získá poměrně jasnou představu o důvodech, pro které byly některé varianty z další přípravy záměru vyloučeny.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Kapitola B.I.6. dokumentace EIA uvádí podrobný popis jednotlivých variant. U jednotlivých variant jsou popsány základní technické parametry: směrové vedení (včetně křižovatek), výškové uspořádání (včetně mostních objektů) a šířkové uspořádání. Popis variant je dále rozšířen o řadu dalších technických detailů jako například očekávané přeložky dopravní a technické infrastruktury, demolice, zásahy do ochranných pásem či popis potenciálních technických problémů při realizaci konkrétní varianty.

Hodnocení:

Kapitola B.I.6 obsahuje přehledný popis technického řešení jednotlivých variant. Drobným nedostatkem je absence informace o výšce estakády ve variantě C, kterou lze vyčíst pouze z podélného profilu, který je v přílohové části dokumentace. Výška estakády se bude pohybovat mezi 5-8 metry nad niveletou stávající silnice I/13.

Pro účely procesu EIA (posouzení vlivu stavby na životní prostředí) jsou prezentované popisy technického řešení stavby plně postačující. Uvedená poznámka nemá vliv na hodnocení záměru.

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

Požadované termíny jsou uvedeny.

Hodnocení:

Bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Hodnocení:

Bez připomínek.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.

V textu je uveden obsáhlý seznam rozhodnutí, které budou v dalších fázích přípravy záměru zapotřebí.

Hodnocení:

Chybně je uveden příslušný úřad pro udělování výjimek z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů podle §56 a §50 zákona č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Orgánem ochrany přírody příslušným k povolení výjimky ze zákazů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ve všech stupních jejich ohrožení je mimo velkoplošná zvláště chráněná území krajský úřad, na území CHKO nebo NP příslušná správa.

Pro účely procesu EIA je kapitola zpracována dostatečně. Uvedená korekce nemá vliv na hodnocení záměru.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Zpracovatel dokumentace se věnuje problematice trvalého i dočasného záboru zemědělské půdy (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Je zde uvedena tabulka s celkovým trvalým zábohem ZPF a PUPFL pro jednotlivé varianty.

Největší trvalý zábor ZPF vykazuje varianta A (7,5 ha), nejmenší varianta C (do 1 ha). Varianta B bude mít zábor ZPF na úrovni 5,8 ha.

Největší trvalý zábor PUPFL vykazuje varianta B (0,94 ha), nejmenší varianta C (0 ha). Varianta A si vyžádá zábor PUPFL na úrovni 0,64 ha.

Přesnou kvantifikaci požadavků na trvalé i dočasné zábory zemědělského půdního fondu bude možno provést až v dalších stupních přípravy záměru.

V kapitole je proveden rovněž výčet ochranných pásem, do kterých posuzovaná silnice I/13 přímo zasahuje a dále je zde proveden výčet ochranných pásem, která se vyskytují v zájmovém území.

Hodnocení:

Kapitola B.II.1 obsahuje základní údaje o celkových trvalých záborech ZPF a PUPFL posuzovaných variant. V této kapitole bývá obvyklé uvádět i rozčlenění záborů ZPF pro jednotlivé varianty do tříd ochrany. Toto dělení je procentuelně provedeno v kapitole C.II.4. *Půda a horninové prostředí*, zde mohl být alespoň odkaz na příslušnou kapitolu dokumentace.

Rovněž v této kapitole mohl být umístěn odkaz na příslušnou přílohu (1.7. *situace ochrany zemědělské půdy – BPEJ*), kde jsou zakresleny jednotlivé BPEJ ve vztahu k jednotlivým variantám. Z mapové přílohy není zřejmé členění ZPF do jednotlivých tříd ochrany.

V kapitole chybí informace o celkovém záboru. V kapitole D.I.6. *vlivy na půdu* je pro jednotlivé varianty uvedena celková plocha zpevněných ploch:

varianta A	cca 1,7 ha
varianta B	cca 10,9 ha
varianta C	cca 5,1 ha

Provedený výčet ochranných pásem je obecný a nelze z něj vyčíst, zda vyjmenovanými ochrannými pásmy prochází všechny posuzované varianty nebo jen některé z nich. Problematika ochranných pásem vztahujících se k problematice posuzování vlivů na životní prostředí je vyhodnocena v tematicky příslušných kapitolách dokumentace (např. C.II.3. *Voda*).

Uvedené připomínky nemají významný vliv na hodnocení záměru.

B.II.2. Voda

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. Ve všech variantách budou nároky na potřebu vody obdobné.

Hodnocení:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.2. dostatečná.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Pro výstavbu silnic se používají standardní materiály (šterk, makadam, kamenivo, asfaltový beton nebo živičná směs). Pro potřeby procesu EIA byla odhadnuta následující potřeba stavebního materiálu:

varianta A	53 000 m ³
varianta B	47 000 m ³
varianta C	25 000 m ³

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

Za stavební materiál se považuje i zemina na výstavbu násypů silnice. V této kapitole je stanovena orientační bilance zemních prací, ze které vyplývá, že silnice bude vykazovat přebytek výkopového materiálu. Nejmenší rozdíl mezi výkopovým a násypovým materiálem vykazuje při celkově nejmenším objemu zemních prací varianta C (11 259 m³), největší rozdíl varianta B (271 689 m³). Varianta A vykazuje přebytek 171 226 m³.

Kapitola dokumentace dále řeší potřebu elektrické energie a pohonných hmot.

Hodnocení:

V textu mohl být uveden algoritmus, na základě kterého byla stanovena potřeba stavebního materiálu. Obvyklým způsobem je vynásobení délky silnice, její šířky a průměrné mocnosti komunikace. Při vlastním propočtu jsme dospěli k obdobným hodnotám jako zpracovatel dokumentace.

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.3. dostatečná.

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

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. 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.

Údaje o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na silnici I/13 nejsou v kapitole explicitně uvedeny, je zde však odkaz na kartogramy dopravních zátěží pro jednotlivé varianty, které jsou uvedeny v příloze dokumentace (příloha č. 2.1.) a ze kterých lze očekávané dopravní intenzity vyčíst. Dále je zde uveden odkaz na kapitolu C.II.6. *Ostatní charakteristiky zájmového území*, kde je uvedena přehledná tabulka s výsledky sčítání dopravy na komunikační síti (ŘSD ČR, 2005).

Dopravní nároky po dobu výstavby lze odhadnout v řádu desítek, ve špičkových obdobích při provádění zemních prací nejvýše stovek těžkých nákladních vozidel denně.

Hodnocení:

Absence přehledné tabulky s předpokládanými dopravními intenzitami na silnici I/13 po realizaci záměru je pro čitatele dokumentace nepříjemná, údaje o očekávaných dopravních intenzitách je nutné dohledávat v přílohách.

Rovněž v textu chybí informace pro jaký výpočtový rok jsou dopravní intenzity uvažovány a z jakého zdroje byly hodnoty uvedené v přílohové části převzaty. Tyto informace lze nalézt až v následující kapitole B.III.1.Ovzduší. Odhad dopravních intenzit provedla pro rok 2030 firma Pragoprojekt a.s.

Navzdory připomínce lze považovat kapitolu za dostatečně zpracovanou, uvedené nedostatky jsou převážně formálního charakteru a nemají vliv na celkové hodnocení záměru. Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.4. dostatečná.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

V době realizace stavby lze očekávat emise znečišťujících látek z dočasných plošných a liniových zdrojů.

Bodovým zdrojem znečišťování ovzduší v etapě výstavby může být i obalovna živичných směsí, jejíž produkce může být využita na konečný povrch vozovky (pokud nebude z betonových materiálů). Lze předpokládat využití již existujících zařízení. Pokud by se jednalo o zařízení určené pouze pro tuto stavbu, půjde o krátkodobý provoz bez významnějšího ovlivnění kvality ovzduší ve svém okolí.

Liniovými zdroji znečišťování ovzduší budou komunikace sloužící pro provoz nákladních automobilů při navážení a vyvážení stavebního materiálu.

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší během výstavby bude vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a z nakládání se sypkými materiály. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu působit na své nejbližší okolí. Při důsledném dodržování všech opatření ke snížení prašnosti bude sekundární prašnost minimální. Plošným zdrojem emisí bude dle zpracovatele dokumentace rovněž provoz stavebních mechanismů a pohyb nákladních vozidel na staveništi.

Posuzovaná silnice I/13 bude při svém provozu liniovým zdrojem znečištění ovzduší. Pro účely dokumentace EIA zpracovala ing. Jana Kočová rozptylovou studii (EMPLA AG spol. s r.o., v listopad 2009). Rozptylová studie je součástí dokumentace jako příloha č.3. V kapitole B.III.1 Ovzduší jsou uvedeny emisní bilance navrhované přeložky silnice I/13 pro jednotlivé varianty v roce 2030. Z uvedených tabulek je

patrné, že největší emise ze zvolených škodlivin lze očekávat u nejdelší varianty tj. u varianty A, nejmenší u varianty nejkratší, tj. u varianty C.

Hodnocení:

Kapitola B.III.1. předložené dokumentace EIA obsahuje všechny nezbytné údaje o výstupech v oblasti ovzduší (přehled zdrojů znečišťování ovzduší, emisní charakteristiky jednotlivých variant včetně varianty nulové). Jedná se o základní údaje, ze kterých vychází rozptylová studie.

Kapitola je zpracována přehledně, pouze u tabulky produkce emisí by bylo vhodné uvést, proč se uváděné délky posuzovaných úseků liší od délky prezentované v kapitole B.I.2. *Kapacita (rozsah) záměru*. Varianty, tak jak je vypracovala projekční kancelář, nemají shodný počátek. Aby bylo možné varianty porovnat, je třeba k variantám připočíst korekci, která tuto skutečnost zohlední. Pro nulovou variantu A a variantu C je zapotřebí přičíst cca 800 metrů na začátek úseku a 415 metrů na konci úseku. K variantě A i B je zapotřebí přičíst 100 metrů. Délky variant uvedené v této kapitole jsou vypočteny správně.

Zpracovatel posudku nemá k této kapitole další připomínky.

B.III.2. Odpadní vody

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.

Stavba bude ve fázi výstavby produkovat pouze minimální množství technologických odpadních vod, např. z krojení 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.

Srážkové vody ze zpevněných komunikací budou odváděny nově vybudovanými podélnými silničními příkopy do řeky Bíliny, do vodotečí Syčivka, Lukovský potok, případně do odvodňovacích kanálů Radovesické výsypky.

Množství odtékajících dešťových vod ze silnice je v dokumentaci EIA stanoveno na základě přívalových srážek (intenzita 15-ti minutového deště) v oblasti, koeficientu odtoku a plochy komunikace a je bilancováno pro jednotlivá dotčená povodí.

Dokumentace EIA se věnuje rovněž znečištění dešťových vod odtékajících ze silnice, a to především v souvislosti s užitím posypového materiálu v zimním období.

Hodnocení:

Kapitola B.III.2. obsahuje základní údaje týkající se problematiky odpadních vod. Správně je proveden výčet typů produkováných odpadních vod včetně vod dešťových.

Dešťové vody jsou bilancovány pouze na 15-ti minutový přívalový déšť, vhodné je zde uvést roční bilanci dešťových vod odtékajících z komunikace. Absence roční bilance dešťových vod neovlivní zásadně závěry dokumentace EIA.

Důležitou informací je množství dešťových vod odtékajících z komunikace během zimního období. Tato hodnota je vstupním parametrem pro výpočet koncentrace znečišťujících látek z posypových materiálů odtékajících z komunikace. V dokumentaci je velikost odtoku dešťových vod v zimním období uvedena, rovněž je uveden orientační výpočet koncentrace chloridových iontů a NEL (nepolární extrahovatelné látky). Není ovšem zřejmé, jakým způsobem dospěl zpracovatel dokumentace k hodnotě zimního odtoku ze silnice.

Pro porovnání výpočtů provedl zpracovatel posudku vlastní orientační propočtení množství odtékajících dešťových vod v zimním období. Množství odtékajících dešťových vod (V , m^3/rok) je stanoveno ze zimního úhrnu srážek v oblasti (srážkoměrná stanice Bílina = 180 mm), koeficientu odtoku ($k = 0,8$) a plochy komunikace (S , m^2 ; převzato z dokumentace) podle vzorce: $V = H \cdot k \cdot S$. V následujícím textu jsou uvedeny vypočtené hodnoty a porovnány s hodnotami uvedenými v dokumentaci:

varianta	plocha (m^2)	zimní odtok (m^3)	
		dle dokumentace	dle posudku
A.....	117 334,5	16896,168	20168,871
B.....	109716,6	15799,190	19225,718
C.....	51205,0	7373,520	7785,934
nulová	46200,0	6652,800	6927,228

Z provedeného propočtu vyplývá, že hodnoty odtoku se v rámci přesnosti použitého výpočtu v zásadě shodují.

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 - stavební a demoliční odpady.

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.

Během provozu silnice I/13 budou vznikat obvyklé druhy odpadů jako na ostatních komunikacích a nepředpokládá se vznik významného množství odpadů.

Hodnocení:

Zpracovatel dokumentace provedl výčet odpadů produkovaných při výstavbě a jejich kategorizaci dle vyhlášky MŽP ČR č. 381/2001 Sb. V této kapitole by dále mělo být uvedeno očekávané množství produkovaných odpadů a způsob nakládání. V textu je pouze v obecné rovině konstatováno, že odpady budou přednostně materiálově využívány a nevyužitelný odpad bude odstraňován.

Pouze v obecné rovině je také řešena problematika přebytečného výkopového materiálu, chybí jeho kvantifikace. Bilanci výkopového materiálu lze dohledat v kapitole B.II.3. Surovinové a energetické zdroje.

Pro účely procesu EIA je jsou informace uvedené v kapitole B.II.3. dostatečné. Další podrobnosti týkající se nakládání s odpady z výstavby a provozu záměru budou upřesněny v dalších fázích řízení. Tato podmínka je součástí návrhu stanoviska.

Již v tomto stupni projektových příprav však lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, která by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměla významně ohrožit životní prostředí.

B.III.4. Ostatní**Hluk a vibrace**

V této kapitole je provedeno základní dělení na hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu na silnici I/13.

Hluk ze stavební činnosti je v hlukové studii řešen pro 2 úseky stavby:

stavba 1 - varianty A a B, úsek 1,5 - 3,0 km, stejná trasa u obou variant A a B

stavba 2 - varianta C, stavební úsek 2,5 - 3,0 km.

V následujících odstavcích je proveden výčet stavebních strojů a mechanismů, které budou zdrojem hluku včetně jejich akustických parametrů.

Hluk z provozu je v kapitole řešen pouze v obecné rovině a je uveden odkaz na hlukovou studii, která je přílohou dokumentace. Hlukovou studii zpracoval Mgr. David Svoboda a Ing. Miroslav Vinkler (EMPLA AG spol. s r.o, listopad 2009 – červen 2010).

Průjezdem těžkých nákladních vozidel zásobujících stavbu příp. dalšími stavebními činnostmi může v průběhu výstavby komunikace docházet k lokálnímu výskytu zvýšených vibrací. Jejich výskyt bude převážně krátkodobý, omezí se pouze na denní dobu a přenos do nejbližší obytné zástavby se s ohledem na trasování a konstrukci vozovek nepředpokládá.

Hodnocení:

V kapitole by měly být uvedeny základní emise hluku. Jedná se pouze o formální připomínku, protože tyto informace lze najít v kapitole *D.I.4. Vlivy na hlukovou situaci, ev. další fyzikální a biologické charakteristiky.*

B.III.5. Doplnující údaje (např. významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)

V textu je uvedeno, že záměr představuje ve variantách A a B významné terénní úpravy a zásahy do krajiny.

Dále je konstatováno, že při výstavbě záměru i jeho provozu musí být věnována zvýšená pozornost předcházení úniku škodlivin do horninového prostředí, event. jejich urychlené sanaci v případě vzniku. Trasy ve všech variantách zasahují do ochranného pásma II. stupně léčivých zdrojů lázeňského místa Bílina, trasy A a B i do ochranného pásma II. stupně zdrojů lázeňského místa Teplice v Čechách

Hodnocení:

V souvislosti s významnými terénními úpravami a zásahy do krajiny zde mohl být uveden alespoň odkaz na zpracovanou „Studii vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz“, která je přílohou č.8 dokumentace.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území**C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

V kapitole je věnována pozornost problematice ÚSES, zvláště chráněných území, evropsky významných lokalit, významných krajinných prvků, přírodních parků, památným stromům a území historického a archeologického významu.

Oproti běžným zvyklostem je zde navíc zpracována kapitola Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného rozvoje a kapitola Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů.

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

V textu je proveden výčet prvků ÚSES v zájmovém území, zákresy jednotlivých prvků, resp. jejich dotčených fragmentů jsou v příloze č. 6 Biologické hodnocení a v příloze č.8 Studie vlivů na krajinný ráz.

Hodnocení:

V této kapitole by měl být proveden výčet prvků ÚSES, které kříží hodnocené varianty záměru popřípadě délky průchodů dotčenými biocentry. Výčet střetů jednotlivých variant včetně upřesňujícího popisu je uveden v příloze 6. Biologické hodnocení. Z tohoto materiálu vyplývá, že dle územního plánu města Bílina varianta A a B zasahuje 1x RBC, 1x RBK a 3x LBC. Varianta A navíc kříží 2x LBK. Varianta C a varianta nulová nevstupují do žádného prvku sítě ÚSES, jsou však vedeny podle výše citovaného podkladu podél regionálního biokoridoru Bílina.

Dle platné nadřazené územně plánovací dokumentace (2.Změny a doplňky územního plánu velkého územního celku severočeské hnědouhelné pánve) a dle připravovaných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje varianta A ani varianta B nekříží žádný regionální biokoridor. Rovněž řeka Bílina není na území města dle uvedených územně plánovacích podkladů evidována jako regionální biokoridor.

Uvedené připomínky nemají vliv na hodnocení záměru.

Zvláště chráněná území

Posuzovaný záměr neleží v žádném velkoplošném zvláště chráněném území ani v maloplošném zvláště chráněném území. Nejbližším velkoplošným zvláště chráněným územím je chráněná krajinná oblast (CHKO) České středohoří cca 2 km jižním směrem od posuzovaných variant záměru. Nejbližším maloplošným zvláště chráněným územím je NPR Bořeň cca 100 metrů východně od začátku posuzované silnice. Zmíněna je dále PR Trupelník 240 m vzdálená od záměru a PR Dřínek vzdálená 1,4 km.

Plochy dotčené záměrem ve variantě A a B se nacházejí v přímém kontaktu s evropsky významnou lokalitou (EVL) Bořeň. Jedná se o vypreparovaný lakolit nefelinického fonolitu, mimořádnou krajinnou dominantu a jednu z botanicky nejvýznamnějších lokalit celé ČR.

Problematika střetu je řešena v samostatném Hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000, které zpracoval RNDr. Oldřich Bušek v únoru 2010.

Zájmové území záměru není v kontaktu ani v kolizi s žádnou z ptačích oblastí (PO).

Hodnocení:

Předmětná evropsky významná lokalita je v textu velmi podrobně popsána. Bez připomínek.

Významné krajinné prvky

Je proveden výčet významných krajinných prvků „ze zákona“, kterých se posuzovaná silnice přímo dotýká.

V zájmovém území se nachází registrovaný VKP Bořeň, posuzovaná silnice I/13 s ním není ve střetu.

Hodnocení:

V textu je proveden výčet VKP, kterých se záměr dotýká, chybí zde ovšem specifikace, zda se dotčených VKP dotýkají všechny varianty nebo jen některé. Toto lze dohledat v biologickém hodnocení, kde je konstatováno, že s vyjmenovanými VKP ze zákona jsou ve střetu varianty A a B. Varianta C zmíněna není, z pohledu do mapových příloh je zřejmé, že zasahuje do VKP údolní niva a dotýká se VKP vodní tok.

Uvedená připomínka nemá vliv na hodnocení záměru.

Území přírodních parků

V zájmovém území nejsou přírodní parky vyhlášeny.

Hodnocení:

Bez připomínek.

Památné a jinak významné stromy a skupiny stromů

Památné stromy se přímo v zájmovém území záměru nenacházejí. V blízkosti řešeného území varianty C se nacházejí dva památné stromy.

Hodnocení:

Bez připomínek.

Území historického a archeologického významu

Historické centrum města je chráněno jako městská památková zóna, ve které se nachází řada nemovitých kulturních památek.

Prakticky na celém území se nacházejí lokality s pozitivními archeologickými nálezy, resp. lokality, kde lze takové nálezy očekávat.

Hodnocení:

Bez připomínek.

Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného rozvoje

V kapitole je provedena SWOT analýza základních podmínek a požadavků trvale udržitelného rozvoje dotčeného území.

Hodnocení:

Obsah SWOT analýzy lze chápat jako naplnění v dokumentacích obvyklých kapitol, které zde chybí (Území hustě zalidněná, Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, Staré ekologické zátěže a Extrémní poměry v dotčeném území). Uvedené informace vhodným způsobem dokreslují charakteristiku v území.

Bez připomínek.

Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

V této podkapitole se zpracovatel dokumentace krátce zmiňuje o významných vodních zdrojích a zdrojích minerálních vod.

Hodnocení:

Podrobné informace o vodních zdrojích včetně zdrojích minerálních vod jsou součástí kapitoly C.II.3. *Voda*.

C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území**C.II.1. Ovzduší a klima**

V kapitole jsou prezentovány základní charakteristiky pro teplou klimatickou oblast (T2), do kterých spadá zájmové území posuzovaného záměru. Dále jsou uvedeny informace o převládajících směrech větrů (větrná růžice) a kvalitě ovzduší. Kapitola je doplněna mapkami s průměrnou roční koncentrací tuhých látek frakce PM₁₀ a Nox (převzato z krajského programu snižování emisí a imisí, TEBODIN, Praha 2004). V textu jsou dále použity informace o imisním pozadí (benzen, NO₂, PM₁₀), převzaté z měřicí stanice Most.

Podle uvedených hodnot 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_x nepřevyšují cca 50% imisního limitu. Tyto údaje v zásadě korespondují s údaji z měřicí stanice Most, která je situována v území s vyšším imisními zatížením.

Podrobnější informace lze nalézt v rozptylové studii.

Hodnocení:

Kapitola je zpracována velmi kvalitně, vhodně je v textu doplněna přílohami a přehlednými tabulkami. Prezentované údaje lze považovat za dostatečné.

C.II.2. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky

Prostor, do kterého je přeložka silnice I/13 umisťována, je z hlukového hlediska různý podle průběhu trasy. Ve variantách A a B jde v současné době převážně o prostor klidový, kde se hladina hluku blíží přírodnímu pozadí. Na průtahu silnice I/13 městem Bílina, kterým je vedena varianta C, jsou za stávajícího stavu překračovány základní limitní hladiny hluku ($L_{Aeq,T} = 60/50$ dB den/noc).

V rámci zpracování hlukové studie bylo provedeno měření hluku ze silniční dopravy ve třech výpočtových bodech za účelem ověření současného hlukového zatížení a kalibrace výpočtového modelu. Výsledky jsou v kapitole prezentovány tabulkovou formou.

V kapitole jsou rovněž tabelárně prezentovány hygienické limity hluku.

Další závažné (negativní nebo pozitivní) fyzikální nebo biologické faktory, které by bylo nutno zohlednit, nebyly zjištěny.

Hodnocení:

Tato kapitola nebývá standardní součástí části C.II. dokumentace. Uvedené informace se lépe hodí do kapitoly B.III.4. Ostatní.

Informace uváděné v této kapitole korespondují s hlukovou studií. Bez připomínek.

C.II.3. Voda

V části týkající se povrchových vod jsou obsáhle popsány vodní toky v zájmovém území včetně jejich kvality či záplavových území. Součástí této kapitoly je i popis odvodňovacího systému Radovesické výsypky.

Neméně podrobně je pro zájmové území zpracována problematika podzemních vod, včetně vod minerálních.

Hodnocení:

Kapitola je zpracována velmi kvalitně a detailně, text je doplněn mapovou přílohou se zákresem odvodňovacího systému Radovesické výsypky. Prezentované údaje lze považovat za dostatečné.

C.II.4. Půda a horninové prostředí

V kapitole je uveden pedologický popis zájmového území. Je provedeno procentuelní zastoupení jednotlivých BPEJ a tříd ochrany v záboru jednotlivých variant včetně charakteristiky dotčených hlavních půdních jednotek.

Následuje geomorfologického členění a charakterizace místní konfigurace terénu.

Geologické poměry jsou značně ovlivněny faktem, že se zájmové území nachází v prostoru severočeské hnědouhelné pánve. V širším okolí zájmového území se

nachází chráněná ložisková území a těžené i netěžené dobývací prostory. V bližším okolí zájmového území jsou evidována dvě chráněná ložisková území (CHLÚ Bílina, 707570000, ložisko hnědého uhlí, a CHLÚ Liběšice, 710810000, ložisko bentonitu). Ani jedno z uvedených CHLÚ nezasahuje do prostoru výstavby posuzovaných tras (A, B, C).

V okolí zájmového území se rovněž nachází celkem sedm dobývacích prostorů, z nich tři jsou těžené a čtyři netěžené. Ani jeden z těchto DP nezasahuje do prostoru výstavby tras A, B, C.

Trasa A i B okrajově zasahuje do Radovesické výsypky.

V okolí zájmového území se nachází rovněž celá řada poddolovaných území, celkem se jedná o 11 lokalit. Poddolované území Bílina 1 zasahuje do prostoru výstavby tras A a B. Do prostoru tras A, B a C pak zasahuje poddolované území Břežánky.

V prostoru zájmového území a v jeho širším okolí se nachází celkem 19 různě rozsáhlých sesuvných území, která byla zaevidována v průběhu let 1962 – 1997. Do oblasti dotčené výstavbou při trase obchvatu B zasahuje sesuv č. 4248 – Razice, do oblasti dotčené výstavbou při trase A zasahují sesuvná území 4247 – Razice, 4248 – Razice a 4250 – Bílina. V prostoru dotčeném případnou realizací trasy C se nenacházejí žádná sesuvná území.

V textu dokumentace jsou popsány dvě staré ekologické zátěže, které jejichž sanace je již v současné době ukončena a zátěže jsou tak odstraněny.

Dvě strany textu se věnují hydrogeologické charakteristice území.

Hodnocení:

Problematika půdy a horninového prostředí je zpracována kvalitně a pro účely procesu EIA dostatečně, text je doplněn mapovými přílohami.

Trochu nadbytečně je v této kapitole zařazena hydrogeologie, která patří spíše do předchozí kapitoly C.II.3. Voda.

Prezentované údaje lze považovat za dostatečné, uvedené připomínky jsou formálního charakteru a nemají vliv na celkové vyhodnocení.

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

V kapitole jsou prezentovány výsledky zoologického a botanického průzkumu, které byly prováděny v roce 2009 od března do září. Kapitola hojně čerpá ze zpracovaného biologického hodnocení.

V řešeném území bylo zjištěno celkem 393 taxonů cévnatých rostlin. Tři druhy jsou zvláště chráněné ve smyslu vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. V kategorii silně ohrožených druhů je zařazen oman německý (*Inula germanica*), v kategorii ohrožených druhů jsou zařazeny bělozářka liliovitá (*Anthericum liliago*) a tařice skalní

Arduinova (*Aurinia saxatilis* subsp. *arduini*). 18 zjištěných taxonů je uvedeno v Černém a červeném seznamu cévnatých rostlin (PROCHÁZKA, 2001).

Míra synantropie dotčeného území je u variant A a B obdobná, přirozeně převládají apofyty (geograficky původní druhy) nad antropofyty (adventivy - druhy zavlečené), zastoupení antropofytů (archofytů a neofytů) je nadprůměrné - v obou variantách kolem 28 – 29 %, vyšší je podíl neofytů - v obou variantách málo přes 7 %. Z celkového počtu zaznamenaných antropofytů se 26 druhů vyznačuje invazním šířením (12,56 %). V květeně území varianty C převažují antropofyty nad druhy původními, zastoupení antropofytů je mimořádné (50,98%), mimořádný je také podíl neofytů a invazně se šířících druhů.

V řešeném území bylo zjištěno celkem 79 druhů obratlovců, z nichž nejvíce byli zastoupeni ptáci s 61 druhy, dále savci s 12 druhy a následovali obojživelníci se 3 druhy a plazi se 2 druhy.

Mezi ptáky bylo zjištěno 13 zvláště chráněných druhů. Jeden zjištěný druh je kriticky ohrožený (strnad luční), tři druhy jsou silně ohrožení (pěnice vlašská, křepelka polní a krahujec obecný), osm druhů je z kategorie ohrožených (bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, koroptev polní, krkavec velký, moták pochop, rorýs obecný, ůhýk obecný a vlaštovka obecná).

Ze zvláště chráněných savců byl pozorován pouze 1 druh (veverka obecná, ohrožený druh).

Ze zvláště chráněných obojživelníků byly pozorovány 3 druhy, vždy po jednom z každé ze tří kategorií (skokan skřehotavý – druh kriticky ohrožený, ropucha zelená – druh silně ohrožený, ropucha obecná – druh ohrožený). Z plazů byly pozorovány dva druhy z kategorie silně ohrožených organismů (ještěrka obecná, slepýš křehký).

Z fauny bezobratlých bylo v jednotlivých dílčích úsecích řešeného území zaznamenáno celkem 68 druhů pavouků, 43 druhů střevlíkovitých brouků a 38 druhů motýlů. V rámci nesystematického průzkumu byly výsledky doplněny o sběry dalších 44 druhů hmyzu a 10 měkkýšů. Výskyt raků zjištěn nebyl. 11 taxonů z celkového počtu zjištěných bezobratlých patří mezi zvláště chráněné, ve všech případech se jedná o druhy ohrožené (mravenci rodu *Formica*, čmeláci rodu *Bombus* a *Pyrobombus*, prskavec *Brachinus crepitans*, otakárek fenyklový a roháč obecný).

Hodnocení:

Biologické hodnocení, ze kterého tato kapitola významným způsobem vychází, bylo zpracováno vysoce odborným a sofistikovaným způsobem.

Na základě výsledků průzkumu je možné konstatovat, že východní okraj Bíliny je ze zoologického hlediska poměrně zajímavým územím, což dokládá i poměrně vysoký podíl nalezených zvláště chráněných druhů živočichů, zejména obratlovců (cca 20%). Z botanického hlediska se jedná o méně zajímavé území, podíl zvláště chráněných druhů z celkového počtu zjištěných taxonů činí cca 1%.

Prezentované údaje lze považovat za dostatečné, uvedené připomínky jsou formálního charakteru a nemají vliv na celkové vyhodnocení.

V zájmovém území záměru se z hlediska ekologické stability vyskytují velké rozdíly. V jižní části území se nachází ekologicky stabilní plochy v prostoru vrchu Bořeň s lesními porosty, ve střední a severní části pak plochy ekologicky nestabilní až rozvrácené (varianty A a B - výsypky, technická infrastruktura, varianta C – zastavěné území města). 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 Radovesické výsypky, která se stane velkým biocentrem s přímým napojením na zalesněnou oblast CHKO Českého středohoří a další současné lesní komplexy. Větší počet „ochranářsky“ významnějších biotopů byl zaznamenán ve variantě B.

Hodnocení:

S uvedenou charakteristikou ekologické stability v zájmovém území lze souhlasit.

V textu je dále uveden stručný výčet prvků ÚSES v zájmovém území, vztah stavby ke zvláště chráněným územím, evropsky významným lokalitám, ptačím oblastem a významným krajinným prvkům. Všechny tyto informace se objevily již v kapitole C.I. *Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.*

V této kapitole by se měl objevit popis dotčených lesních porostů v případě realizace varianty A a B. Popisná část týkající se lesních porostů je zařazena až v kapitole C.I. *Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.*

Problematika krajinného rázu je podrobně zpracována v samostatné studii „*Studie vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz*“, kterou zpracoval Ing. Michal Kovář (AEGRIS s.r.o., březen 2010).

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami jsou zřizovány přírodní parky. Navrhované trasy silnice I/13 neprocházejí územím žádného přírodního parku, ani se v blízkém okolí žádný přírodní park nevyskytuje.

Hodnocení:

Podkapitola nazvaná Krajina (krajinný ráz) se zabývá pouze obecným popisem způsobu vyhodnocení krajinného rázu a obecnými termíny, které jsou v dotčené studii používány.

V textu se objevuje historická charakteristika území, v této části by se však měl ještě objevit alespoň obecný popis krajiny, kterou bude procházet posuzovaná stavba.

Odkazovaná studie vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je zpracována odpovídajícím způsobem, v přílohové části obsahuje zakres jednotlivých variant v panoramatické fotografii.

Problematika krajinného rázu je v dokumentaci zpracována dostatečným způsobem, zpracovatel posudku k danému tématu nemá dalších připomínek.

C.II.6. Ostatní charakteristiky zájmového území

Tato kapitola zahrnuje podkapitoly Osídlení (historie, využití území), Hmotný majetek a kulturní památky, Dopravní infrastruktura a Územní plánování.

Podkapitola Osídlení (historie, využití území) se stručně zabývá historií města Bílina a současně zmiňuje status lázeňského města.

Hodnocení:

Bez připomínek.

V podkapitole Hmotný majetek a kulturní památky je uveden stručný popis městské památkové zóny v Bílině, dva odstavce jsou věnovány archeologickým nálezům. Archeologické nálezy lze také očekávat v navržených trasách komunikace. Uveden je odkaz na mapovou přílohu 1.6. se zákresem a popisem dosud známých archeologických lokalit.

Hodnocení:

V kapitole týkající se hmotného majetku se obvykle uvádí kvantitativní údaje o zastavěném území v koridoru posuzovaného záměru a rozsah očekávaných demolic. Rámcový popis očekávaných demolic je pro jednotlivé varianty uveden v kapitole B.I.5. *Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant.* Kde je uvedeno následující:

- var. A demolice chat v zahrádkách
- var. B demolice chat v zahrádkách
- var. C demolice dvou čerpacích stanic PHM

V textu chybí bližší specifikace lokalit s demolicemi. V případě varianty A a B se jedná přibližně o km 1,7 - 2,0, ve variantě C lze demolice stanic PHM očekávat v km 3,3 - 3,4.

V této kapitole by bylo vhodné uvést stručný popis archeologických lokalit, které se nacházejí v trase posuzovaných variant silnice I/13. Popis lokalit je prezentován v příloze č.1.6. *Situace a popis archeologických lokalit.*

Podkapitola Dopravní infrastruktura popisuje současnou dopravní situaci v Bílině a prezentuje dopravní intenzity v jednotlivých úsecích silnice I/13 a některých navazujících komunikacích.

Hodnocení:

Tyto údaje patří do kapitoly B.II.4. *Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.*

Připomínka je formálního charakteru a nemá vliv na vyhodnocení dokumentace.

Podkapitola Územní plánování shrnuje informace obsažené v kapitole B.1.5. *Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění* a doplňuje je výřezy z popisovaných územně plánovacích dokumentací.

Hodnocení:

Pro popis vztahu posuzovaného záměru a územně plánovacích dokumentací není v příloze č.4 k zákonu č. 100/2001 vymezen žádný prostor. Zařazení popisu územně plánovací dokumentace do této kapitoly je proto příhodné.

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

Záměr je situován v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Podzemní vody mělkého oběhu jsou v zájmovém území exploatovány pouze minimálně pro individuální zásobování. Současné zdroje Bílinské kyselky jsou zachyceny kvalitními vrty, které podle dostupných informací oddělují zřídelní strukturu od antropogenních vlivů, zejména těžby hnědého uhlí. Staré ekologické zátěže ropnými látkami byly vysanovány. Geologické podmínky území jsou významně narušeny těžbou uhlí, kdysi hlubinnou, nyní povrchovou, v zájmovém území tras A a B naopak naplavováním, později zakládáním neuhelných skrývek. Na lokalitě jsou evidována poddolovaná území a sesuvy. Možnost narušení geologicky nebo paleontologicky významných lokalit je na svazích Bořně střední až vysoká, zásah do zdrojů nerostných surovin (uhlí, bentonit nebo fonolit) je vyloučen.

Přírodní biotopy byly zaznamenány pouze v trasách variant A a B. Větší počet „ochranářsky“ významnějších biotopů byl zaznamenán ve variantě B.

Hodnocení:

Kapitola C.III. je jakýmsi stručným shrnutím údajů uvedených v předcházejících kapitolách dokumentace EIA.

Informace uvedené v kapitole C.III. ne vždy důsledně korespondují s předcházejícími kapitolami. V některých případech vychází z dílčích studií aniž by se daná informace objevila v předchozím textu dokumentace.

Uvedená připomínka nemá vliv na vyhodnocení dokumentace.

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

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

D.I.1. Základní předpoklady a klasifikace možných vlivů

V této kapitole zpracovatel dokumentace předkládá způsob, jakým v dalším textu klasifikuje vlivy posuzované stavby na životní prostředí. Používá 5ti-bodovou stupnici hodnocení velikosti a významnosti staveb a činností. Stupnice je převzata z metodik multikriteriálních hodnocení a představuje obecný „užitek“ daného stavu nebo činnosti (vyšší hodnota představuje lepší stav nebo řešení).

V druhé části kapitoly jsou ve velmi obecné rovině popsány vlivy, které způsobuje automobilová doprava a výstavba nových silnic.

Hodnocení:

Tato kapitola narušuje strukturu dokumentace, která je vymezena přílohou č.4 k zákonu č.100/2001 Sb. Kapitola D.I.1. by se dle citované přílohy měla zabývat vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů.

Informace o použité metodice vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí patří do kapitoly V. *Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů*. Stručný popis použité metodiky hodnocení lze uvést do kapitoly D.I. čímž bude zachováno číslování kapitol v souladu s přílohou č.4. k zákonu č. 100/2001 Sb.

Ze stejného důvodu mohl být i popis obecných vlivů dopravních staveb na životní prostředí uveden v kapitole D.I.

D.I.2. Vlivy na zdraví a veřejné zdraví, sociální a ekonomické dopady

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví hodnotí zpracovatel dokumentace jako nízké a akceptovatelné, rozsahem jako lokální. Negativní vlivy na obyvatele a veřejné zdraví nejsou očekávány.

Z hlediska vlivů působení imisí v ovzduší je jako nejvhodnější hodnocena varianta A, přičemž ostatní aktivní varianty lze hodnotit jako akceptovatelné.

Z hlediska působení hluku je srovnání variant obtížnější, protože snížení hluku v jedné oblasti je „vykoupeno“ jeho zvýšením v oblasti jiné. Všechny varianty lze hodnotit jako podmíněčně akceptovatelné, přičemž nejméně vhodná se jeví varianta B, která představuje vlivem blízkosti zástavby nejvyšší nárůst hlukové zátěže mimo stávající trasu silnice I/13 a varianta nulová, u které je jakákoli protihluková ochrana značně problematická.

Z ostatních hledisek, jako je faktor pohody, sociální a ekonomické důsledky, je jako nejvhodnější vyhodnocena varianta A a jako nejméně vhodná varianta B. Rovněž varianta nulová se z těchto hledisek jeví jako nevhodná, protože neřeší problém vysoké dopravní zátěže prakticky v centru města, která je zdrojem řady sociálních a psychických problémů. Varianty A i B zasahují přímo i nepřímo menší počet obyvatel než varianty C a 0

Hodnocení:

Není provedeno důsledné porovnání variant. Zpracovatel dokumentace konstatuje, že z hlediska vlivů působení imisí je nejvhodnější varianta A, ale již neporovnává zbývající varianty B, C a nulovou. Je zde pouze konstatování, že ostatní varianty jsou akceptovatelné. Na základě výsledků rozptylové studie se zpracovatel posudku domnívá, že varianty A a B jsou z hlediska imisí srovnatelné, za mírně vhodnější lze považovat variantu A. Varianta nulová a varianta C vykazují oproti předchozím variantám horší imisní parametry a jsou prakticky totožné.

Z hlediska hluku je v dokumentaci jako nejméně vhodná vyhodnocena varianta B, pro ostatní varianty zpracovatel dokumentace pořadí nestanovil. Ve zpracované hlukové studii je jako nejvhodnější vyhodnocena varianta C, pro ostatní varianty není pořadí vhodnosti explicitně stanoveno. Na základě výsledků a slovního porovnání variant v hlukové studii lze konstatovat, že varianty A a B jsou srovnatelné.

Kvantifikace ostatních hledisek jako jsou faktory pohody či sociální a ekonomické důsledky je značně obtížná a přesahuje rámec standardního procesu EIA. Hodnocení tak může být do značné míry subjektivní. Z dokumentace není zřejmé, na základě čeho je konstatováno, že varianty A a B zasáhnou přímo či nepřímo menší počet lidí než varianta C a 0, nikde nebyly nalezeny údaje o počtu ovlivněných obyvatel. Na druhou stranu je v obdobných případech odvedení tranzitní dopravy z centra města na jeho okraj veřejností vítáno, což podporuje i územní plán města.

Celkově zpracovatel posudku vyhodnotil z hlediska vlivů záměru na obyvatele jako nejvhodnější variantu k realizaci A (preference u imisí, preference u faktorů pohody a sociálně ekonomických vlivů). Variantu B lze vyhodnotit jako mírně lepší než variantu C (varianta B je vhodnější z hlediska imisí a ostatních vlivů, var. C je lepší z hlediska vlivů hluku).

D.I.3. Vlivy na ovzduší a klima

Ze zpracované rozptylové studie vyplývá, že imisní zátěž vyvolaná realizací záměru nezpůsobí v žádné z hodnocených variant nadlimitní nárůst imisní zátěže hodnocenými škodlivinami – NO₂, PM₁₀ a benzenu.

Ze závěru rozptylové studie vyplývá, že v důsledku realizace aktivních variant A a B (východní obchvat) dojde při srovnání s variantou nulovou ke snížení imisních koncentrací posuzovaných znečišťujících látek v převážné části obytné zástavby, přičemž nejvýznamněji se tento pokles projeví u obytné zástavby situované

v bezprostřední blízkosti silnice I/13. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v těsné blízkosti navržených tras. Jedná se o obytné domy poblíž zahrádkářské kolonie jižně od Újezského i Pražského předměstí reprezentované v rozptylové studii výpočtovým bodem 9. Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou aktivní varianty A a B velmi podobné.

Na základě porovnání nulové varianty a aktivní varianty C (průtah) lze konstatovat, že realizace průtahu nebude mít na imisní situaci v předmětné lokalitě téměř žádný vliv.

Vlivy na kvalitu ovzduší a na imisní situaci lze považovat velikostí za nízké, významem za pozitivní i negativní (podle varianty a sledované lokality), rozsahem za lokální.

Hodnocení:

Ke správnosti informací uvedených v kapitole D.I.3. nemá zpracovatel posudku připomínky, rozptylová studie je zpracována na vysoké úrovni.

Stejně jako v předchozí kapitole ani zde není provedeno důsledné porovnání variant. Zpracovatel dokumentace konstatuje, že z hlediska vlivů působení imisí je nejvhodnější varianta A, ale již neporovnává zbývající varianty B, C a nulovou. Je zde pouze konstatování, že ostatní varianty jsou akceptovatelné. Na základě výsledků rozptylové studie se zpracovatel posudku domnívá, že varianty A a B jsou z hlediska imisí srovnatelné, za mírně vhodnější lze považovat variantu A. Varianta nulová a varianta C vykazují oproti předchozím variantám horší imisní parametry a jsou prakticky totožné.

Na tomto místě je potřeba také porovnat varianty z hlediska množství škodlivin emitovaných do ovzduší. V kapitole B.III.1. dokumentace je provedena emisní bilance. Její výsledky jsou pochopitelně závislé na délce posuzovaného úseku, proto nejvhodnější varianta z hlediska emisí je varianta nejkratší. Pořadí variant je tak následující: varianta C (nejvhodnější), varianta O, varianta B, varianta A (nejméně vhodná), přičemž rozdíly mezi variantami A a B stejně tak jako mezi variantami C a O jsou zanedbatelné.

D.I.4. Vliv na hlukovou situaci a ev. další fyzikální a biologické charakteristiky

Za účelem posouzení výsledné hlukové situace po realizaci záměru byla vypracována hluková studie, která je v plném znění uvedena v příloze č. 4 dokumentace. Předmětem hlukové studie bylo posouzení změny hlukové zátěže způsobené výstavbou a provozem záměru ve všech posuzovaných variantách vzhledem k nejbližše umístěnému chráněnému prostoru a chráněnému venkovnímu prostoru staveb a jeho porovnání s požadovanými hygienickými limity, které jsou vymezeny nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

V lokalitě bylo zvoleno celkem 16 výpočtových bodů jejichž prostřednictvím byla vyhodnocena akustická situace v dotčeném území. Byl vyhodnocen hluk z výstavby i provozu.

Hluk ze stavební činnosti ovlivní hlukové hladiny v okolí stavby celkově málo významným způsobem, navíc půjde o vliv dočasný a krátkodobý.

U všech posuzovaných variant dojde realizací záměru k nárůstu hlukové zátěže oproti nulové variantě a současně v dílčích částech obchvatu resp. průtahu lze očekávat u části chráněného venkovního prostoru staveb překročení hygienických limitů (především v noční době). Pro ochranu chráněných prostorů, byla v problematických úsecích navržena protihluková opatření. Protihluková opatření byla u všech tří variant (A, B, C) navržena tak, aby v modelových bodech, ve kterých lze očekávat nárůst $L_{Aeq,T}$ dané varianty oproti nulové variantě byly splněny hygienické limity.

Nejvýraznější hluková zátěž je stanovena u varianty nulové, která představuje výrazné nadlimitní hodnoty u objektů podél stávající silnice I/13. Na základě pozitiv a negativ se jako nejpříznivější jeví varianta C, u které lze očekávat poměrně významné snížení hlukové zátěže u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávající komunikace I/13 a současně u této varianty nedojde k výraznému navýšení hlukové zátěže u chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru stavby situovaného do blízkosti trasy obchvatu variant A a B. Současně lze konstatovat, že i ostatní varianty lze realizovat tak, aby byly splněny požadavky hygienických předpisů, přičemž nejméně vhodné jsou varianta nulová a varianta B.

Hodnocení:

Ke správnosti informací uvedených v kapitole D.I.4. nemá zpracovatel posudku připomínky, hluková studie je zpracována na vysoké úrovni.

Z hlediska hluku je v dokumentaci v souladu s hlukovou studií jako nejvhodnější vyhodnocena varianta C. Zpracovatel dokumentace dále vyhodnocuje variantu A jako druhou vhodnou, jako nejméně vhodné jsou pak vyhodnoceny varianty B a O. Pořadí ostatních variant není v hlukové studii explicitně stanoveno, v dokumentaci pak autor pořadí určil bez bližšího zdůvodnění. Zpracovatel posudku se na základě výsledků a slovního porovnání variant v hlukové studii domnívá, že varianty A a B jsou srovnatelné, nejméně vhodná je varianta nulová.

D.I.5. Vliv na povrchové a podzemní vody

Realizace variant A a B vyžaduje technické řešení k ochraně dotčených toků a jejich povodí tak, aby nedošlo vlivem navýšení odtoku k vybřežování při velkých vodách a následným škodám v okolí toků. Realizace varianty C a nulové varianty je z hlediska změn odtokových poměrů méně problematická. Na druhou stranu je ve variantě C nutno počítat s přemostěním řeky Bíliny po dobu výstavby.

Za předpokladu vhodného řešení lze vlivy na hydrologické charakteristiky povrchových vod hodnotit u všech variant velikostí nízké, významem negativní a rozsahem lokální. Z hlediska těchto vlivů jsou jako vhodnější hodnoceny varianty C a nulová, varianty A a B jsou pak podmíněny realizací technických opatření.

Vlivy na kvalitu povrchových vod lze za běžného provozu hodnotit velikostí jako velmi nízké, významem negativní, rozsahem lokální. Z hlediska ovlivnění kvality povrchových vod jsou jako méně zatěžující hodnoceny varianty C a nulová, varianty A a B pak jako méně vhodné, nicméně akceptovatelné.

Při výstavbě bude nezbytné respektovat preventivní opatření před znečištěním povrchových vod.

Možné ovlivnění hladiny podzemních vod lze obecně očekávat v místech zahloubení komunikace pod původní terén (zářezy, tunel), což má 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.

Za předpokladu vhodného řešení lze vlivy na hydrogeologické charakteristiky podzemních vod hodnotit u všech variant velikostí nízké až střední, významem negativní, rozsahem lokální. Z hlediska těchto vlivů jsou jako vhodnější hodnoceny varianty C a nulová, varianty A a B jsou pak podmíněny podrobným hydrogeologickým posouzením zejména v úsecích zářezů.

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

Z hlediska vlivů na vodní zdroje lze jako bezproblémové hodnotit varianty C a nulovou, varianty A a B vyžadují detailní vyhodnocení možného ovlivnění zdrojů individuálního zásobování na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a v případě ovlivnění těchto zdrojů zajištění jejich náhrady.

Hodnocení:

Zpracovatel posudku nemá k přeloženému posouzení vlivu stavby na povrchové vody a podzemní vody připomínky, s pořadím variant lze souhlasit.

Před vyústěním dešťových vod do recipientů zpracovatel posudku doporučuje zařadit dešťové usazovací nádrže se schopností zachycovat pevné splaveniny a ropné látky. Doporučuje preferovat nádrže ve formě přirozených rybníčních nádrží, v případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů. Objem dešťových usazovacích nádrží je nezbytné doložit hydrotechnickým výpočtem.

D.I.6. Vliv na půdu

Nejmenší nároky na zábor zemědělské půdy má kromě varianty nulové rovněž varianta C (průtah) vedená v trase stávající komunikace na estakádě. Její trasa je vymezena vedením stávající komunikace, po které je návrh průtahu městem veden.

Naproti tomu varianty A (východní obchvat) a B (zkrácený východní obchvat) si vyžádají trvalý zábor zemědělské půdy většího rozsahu. Z větší části jsou však tyto zemědělské půdy vedeny ve IV. a V. třídě ochrany, tzn. že se jedná o půdy s podprůměrnou až nízkou produkční schopností, s omezeným nebo nízkým stupněm ochrany.

Celková plocha zpevněných ploch je odhadována na cca 11,7 ha u varianty A, 10,9 ha u varianty B a 5,1 ha u varianty C. Skutečná plocha záborů bude navýšena o plochu zářezů a násypů, které jsou největší u varianty B, u varianty C se pak plocha komunikace převážně kryje s plochou stávající komunikace, nad kterou je vedena na estakádě, takže plocha skutečného záboru půdy je u této varianty minimální.

Souhrnně je možné konstatovat, že mezi variantami A a B není z pedologického hlediska výrazný rozdíl. Jako vhodnější se jeví varianta A, která z části prochází po hranici Radovesické výsypky, zatím co varianta B prochází územím přímějí a fragmentuje tak více zemědělský půdní fond (ZPF).

Vlivy na půdu lze u varianty C a nulové hodnotit jako velmi nízké až zanedbatelné, u varianty A jako velikostí střední, významem negativní, rozsahem lokální, u varianty B pak jako velikostí střední až velké, negativní, rozsahem lokální.

Hodnocení:

Při vyhodnocování vlivů záměru na půdu uvádí zpracovatel dokumentace hodnotu celkových zpevněných ploch pro jednotlivé varianty. Toto číslo se však neobjevuje v žádných, půdy se týkajících, předchozích pasážích dokumentace EIA.

Navzdory uvedenému nedostatku lze se závěry zpracovatel dokumentace souhlasit – varianty A a B jsou víceméně rovnocenné (srovnatelný zábor v I. a II. třídě ochrany), s mírnou preferencí varianty A, která, jak je konstatováno v dokumentaci, méně fragmentuje zemědělskou půdu v oblasti Radovesické výsypky. Z hlediska rozsahu záborů je pochopitelně nejvhodnější varianta nulová nebo varianta C (estakáda).

D.I.7. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vlivy na horninové prostředí a morfologické charakteristiky

Ovlivnění horninového prostředí je při výstavbě komunikací spojeno s nutností provádění terénních úprav. Z hlediska dopadů na horninové prostředí 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). Terénní úpravy tohoto charakteru budou realizovány pouze ve variantách A a B. Varianta C je uvažována na betonových pilotách v trase současného průtahu – nulové varianty.

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.

Hodnocení:

Při realizaci obchvatové varianty je nezbytné zpracovat hydrogeologický průzkum. Tato skutečnost není v kapitole zmíněna, ale požadavek na zpracování podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu vybrané trasy komunikace je zařazen do kapitoly DIV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů. Požadavek na zpracování hydrogeologického průzkumu je zahrnut v návrhu stanoviska.

Vlivy na jiné přírodní zdroje – minerální voda Bílinská kyselka

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

U trasy C nelze vyloučit zvýšené koncentrace agresivního oxidu uhličitého v podzemní vodě a riziko pro stavební konstrukce obzvláště v superpozici s možným výskytem bludných proudů v blízkosti železniční trati.

Zpracovatel dokumentace upozorňuje na povinnosti související s přítomností ochranného pásma přírodních léčivých vod lázeňského místa Bílina, resp. Teplice v Čechách, včetně povinnosti upozornit Český inspektorát lázní a zřidel a řídit se jeho doporučeními.

Hodnocení:

Kapitola podrobně a přehledně rekapituluje problematiku přítomného ochranného pásma II. stupně léčivých vod. Zpracovatel dokumentace vymezuje základní opatření k preventivní ochraně tohoto vodního zdroje. V návrhu stanoviska je doporučeno v rámci hydrogeologického průzkumu prověřit riziko ovlivnění zdrojů Bílinské kyselky. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod včetně případného monitoringu. S výsledky hydrogeologického průzkumu seznámit Český inspektorát lázní a zřidel.

Vliv na nerostné zdroje

Žádná z navrhovaných variant se přímo nedotýká těžby nerostných surovin v dobývacích prostorech. Výstavba záměru neklade významné nároky na spotřebu nerostných surovin, zejména kameniva na násypy.

Navržené varianty A a B kolidují s připravovanou změnou odvodňovacího systému Radovesické výsypky. Je nutno tyto trasy zharmonizovat s realizací otevřeného zkapacitněného odvodňovacího příkopu.

Hodnocení:

Souhlasím s tím, že navržené varianty nezasahují do území dobývacích prostor a chráněných ložiskových území. V kapitole chybí upozornění týkající se střetu s výsypkovým prostorem někdejšího lomu Jirásek v km 7,2-7,7 u varianty A.

Sesuvy

Trasa variant A a B bude procházet svážným územím. Zde bude nezbytně nutné na základě podrobného inženýrsko-geologického průzkumu navrhnout a provést takové technické řešení stavby v těchto úsecích, aby nedošlo k oživení sesuvu. V původním návrhu varianty A byl uvažován v úseku zahrádek hloubený tunel. Podle geotechnického posouzení, bylo toto řešení označeno za krajně nebezpečné. Mohlo by dojít k aktivaci sesuvu a ohrožení budovy severně od trasy. Je zde proto uvažována pilotová stěna podél jižní strany pro zajištění stability území. Míru ovlivnění odtokových poměrů v tomto místě je nutno ověřit podrobným průzkumem.

Hodnocení:

Informace o prověřovaném řešení realizace tunelu spadá také do kapitoly B.1.5. *Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant.* Zde tento údaj dokresluje problematické prostředí v okolí Bíliny pro vedení obchvatu. Jiných připomínek nemám.

Vlivy na jiné přírodní zdroje

V této podkapitole zpracovatel dokumentace uvádí informaci o možných zásazích do geologických či paleogeologických památek. Míra tohoto rizika bude upřesněna doplňujícím geologickým průzkumem a na jeho základě budou formulovány požadavky na případný dohled, dokumentaci, ohlašovací povinnost stavby apod.

Hodnocení:

Bez připomínek.

Celkově hodnotí zpracovatel dokumentace vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje u všech variant jako nízké až střední velikosti, negativního významu, s nízkým až středním rizikem možného ovlivnění, lokálního až regionálního významu (v případě zdrojů bílinské kyselky).

Hodnocení:

Vzhledem k nezbytnosti zpracování speciálních studií (hydrogeologický průzkum, inženýrsko geologický průzkum, studie změn odtokových poměrů), které teprve budou identifikovat riziko vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje, a vzhledem k přítomnosti ochranného pásma zdroje léčivých vod, svážného území a výsypkového prostoru, považují vliv na tyto složky životního prostředí za střední. Stejně bych hodnotil i riziko možného ovlivnění.

D.I.8. Vlivy na živé složky přírodyVlivy na flóru – zhodnocení záměru z hlediska botaniky

Základem podkapitoly je tabulka s přehledem vzácnějších a zvláště chráněných druhů rostlin a s popisem jejich ohrožení při realizaci záměru v jednotlivých variantách (A, B, C). Výskyt cenných taxonů nebyl zjištěn v trase varianty C.

Hodnocení:

Problematika je zpracována nadstandardně. Kapitola je velmi přehledná, jednotlivé střety navržených tras s cennými rostlinnými druhy jsou popsány. Součástí dokumentace je biologické hodnocení, které zpracovali Ing. et Ing. Pavel Jaroš a Mgr. Michal Holec, PhD., kde jsou do mapy s trasami obchvatu Bíliny zaneseny místa výskytu cennějších druhů. K botanické charakteristice území nemám připomínek, ale postrádám v kapitole vyhodnocení vlivů a návrhy opatření.

V případě zásahu do stanoviště s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin bude nutné požádat o udělení výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Součástí udělených výjimek budou podmínky zásahu (např. nařízení záchranného transferu, kompenzační opatření). Pravomocné výjimky bude nutné doložit pro potřeby územního řízení.

Vlivy na faunu – zhodnocení záměru z hlediska zoologie

Z hlediska obratlovců se trasy variant A a B díky pestrosti biotopů, i zastoupení biotopů přírodních, vyznačují rozmanitostí fauny obratlovců, faunu trasy varianty C (průtah městem) lze označit za velmi chudou, omezenou pouze na běžné druhy intravilánů obcí. Žádný z pozorovaných druhů, včetně druhů zvl. chráněných, není druhem vysloveně vzácným a ani nikterak významně ohroženým

Podrobněji zpracovatel dokumentace popisuje faunu bezobratlých. Upozorňuje na druhy vzácné a zvláště chráněné.

Hodnocení:

Přestože je kapitola nazvána vlivy na faunu jedná se spíše o souhrnný popis a vyhodnocení vlivů následuje. Přehledněji je ale problematika zpracována v kapitole C.II.5, kde jsou prezentovány tabulky se zvláště chráněnými druhy a jejich přítomnosti v území tras navržených variant.

Vlivy narušení migračních tras, usmrcování či poranění živočichů při střetu s motorovými vozidly

Zpracovatel dokumentace v úvodní části obecně popisuje problematiku migrací přes pozemní komunikace. Následuje konstatování, že žádná z variant nevyžaduje další opatření, protože návrh komunikace ve variantách A i B (silnice klasického typu bez středových svodidel konstruovaná na běžnou rychlost) i předpokládaná nižší intenzita provozu v nočních hodinách (porovnání se současným stavem intenzity provozu na silnici I/13) v zásadě umožňuje průchod zvěře v dobách s nízkou intenzitou provozu. Navíc přirozené a skutečně funkční biokoridory (niva Syčivky, údolí Lukovského potoka) jsou překonávány dlouhými mostními objekty. Pokud by docházelo v průběhu provozu komunikace k častějším střetům se zvěří, pak lze situaci v kritických úsecích řešit omezením rychlosti a instalací výstražných značek, varujících před možným střetem vozidla se zvířaty

Hodnocení:

K problematice nemám připomínek.

Charakteristika vlivů na faunu a flóru

Uvedené informace vycházejí z biologického hodnocení, které zpracovali Ing. et Ing. Pavel Jaroš a Mgr. Michal Holec, PhD v r. 2009. Věnují se jak etapě výstavby tak provozu a užívání silnice.

Z hlediska celkové významnosti posuzovaných vlivů na faunu a flóru jsou varianty A a B v podstatě rovnocenné. Ve fázi výstavby jsou v těchto variantách jako nejvýznamnější hodnoceny negativní vlivy - zničení či poškození stávajícího vegetačního krytu, zmenšení plochy biotopů využívaných a potenciálně využitelných organizmy (oba hodnoceny jako vlivy až závažně negativní), významný je také potenciální vliv hluku, vibrací a ostatního rušení. V případě varianty C je ve fázi výstavby jako nejvýznamnější hodnocen také vliv zničení či poškození stávajícího vegetačního krytu, ale celková významnost je ve srovnání s variantami A a B nižší. Naopak větší je při realizaci této varianty riziko spojené s případnou havárií spojenou s únikem škodlivých látek.

Ve fázi provozu a užívání jsou s variantami A a B spojeny negativní vlivy samotné existence silničního obchvatu; narušení migračních tras, usmrcování či zraňování živočichů při střetu s motorovým vozidlem; vliv hluku a rušení; vliv emisí do ovzduší, eutrofizace okolí komunikace; vliv produkovaných odpadních vod mimo havarijní situace i světelné znečištění. Naopak za pozitivní vliv je označena výsadba doplňkové, náhradní a kompenzační zeleně. Varianta C není ve fázi provozu a užívání spojena s relevantními negativními vlivy.

Porovnání jednotlivých variant z hlediska celkové míry významnosti hodnocených vlivů je uvedeno v tabulkách. Z tabulek vyplývá, že celková míra významnosti vlivu pro etapu realizace je u variant A a B -2,5 až -4,3 (vliv slabě až středně negativní), u varianty C -1,4 až -2,8 (vliv velmi slabě negativní až slabě negativní). V etapě provozu a užívání se hodnota celkové míry významnosti vlivu pohybuje od -3,6 až -4,0 (vliv středně negativní) u variant A a B a -0,2 až 0,4 (vliv velmi slabě negativní až velmi slabě pozitivní) u varianty C.

Hodnocení:

V podkapitole jsou zmíněny možné negativní vlivy na přítomnou faunu a flóru. Přehledně je daný vliv vyhodnocen v tabulce. Metodika výpočtu příslušné hodnoty je uvedena v příloze č. 6 dokumentace - Biologické hodnocení. K jisté nepřehlednosti přispívá velmi podrobně zvolená škála vlivu. Jak následně hodnotit desetinný výsledek? Představuje hodnota -4,3 vliv středně nebo již významně negativní? Další poznámku mám k nulovému hodnocení vlivu solení vozovky v zimním období. Nelze se spokojit s popisem faktoru, tak jak je uveden v biologickém hodnocení „nepředpokládáme výsadbou vysoké zeleně v těsné blízkosti solené vozovky solené vozovky, Jakákoliv vegetace v těsné blízkosti komunikace bude ovlivněna solemi z chemického posypu, negativní vliv na přirozenou vegetaci ve větší vzdálenosti se však neprojeví.

Zpracovatelé biologického hodnocení vyhodnotili variantu C jako nejvhodnější, variantu A jako druhou a variantu B jako nejméně výhodnou. Dílčí, v textové části dokumentace prezentované, tabulky těmto závěrům neodpovídají. S výsledky hodnocení souhlasím, je podpořeno dostatečnými údaji v biologickém hodnocení.

V kapitole není zmíněno šíření ruderalních a antropogenních druhů rostlin podél komunikací.

V kapitole je jistá nevyváženost mezi botanickou a zoologickou částí. V botanické části je prezentována tabulka cennějších druhů s mírou zásahu jednotlivých variant. Tato tabulka je pro živočichy umístěna v kapitole C.II. , zde je jen zkrácený popis (obratlovci) či naopak popis obsáhlejší (bezobratlí).

Výše uvedené připomínky nesnižují kvalitní zpracování podkapitoly.

Vlivy na chráněná území

a)Vlivy na prvky ÚSES

Realizací varianty A nebo B dojde k narušení ÚSES regionální i lokální úrovně. V případě varianty C nedojde k prostorovému ani funkčnímu ovlivnění prvků územního systému ekologické stability. V podkapitole je uvedena tabulka s přehledem a mírou narušení jednotlivých dotčených prvků ÚSES.

Vlivy na prvky ÚSES lze hodnotit u variant A a B velikostí jako střední, z hlediska významu jako negativní, rozsahem lokální. U varianty C lze vlivy na ÚSES hodnotit jako nízké až velmi nízké.

Hodnocení:

Trasa varianty C se dotýká lokálního biokoridoru, který představuje řeka Bílina. Její negativní ovlivnění je možné především během výstavby. Pro minimalizaci tohoto vlivu jsou do návrhu stanoviska navržena patřičná opatření.

b) Vlivy na významné krajinné prvky

Registrovaný VKP Bořeň není realizací jakékoliv z hodnocených variant dotčen.

V případě variant A a B jsou dotčeny VKP ze zákona: vodní tok, údolní niva, lesy. Ekologicko-stabilizační funkce toku a nivy Syčivky ani Lukovského potoka nebude negativně dotčena, pokud bude záměr realizován s navrhovanými mostními objekty a bude důsledně zajištěna ochrana vod, koryta toku a nivy, zejména v etapě výstavby. Ve variantě C je dotčen VKP ze zákona - řeka Bílina - v etapě výstavby.

Vlivy na VKP lze hodnotit velikostí jako nízké až střední, významem jako negativní, rozsahem lokální

Hodnocení:

Bez připomínek.

c) Vlivy na zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území vymezená v zájmovém území záměru nejsou záměrem dotčena, vlivy v tomto směru lze hodnotit jako nulové.

Zprostředkované ovlivnění nejbližších MZCHÚ - NPR Bořeň a PR Trupelník – je uvažováno především působením znečištění ovzduší. V případě NPR Bořeň nejsou předpokládány žádné další dopady, neboť trasa ve všech variantách v blízkosti NPR vede po stávající komunikaci I/13 Bílina - Most, i intenzita provozu po realizaci záměru v jakékoliv variantě je přibližně stejná. Obdobně není předpokládáno významnější ovlivnění PR Trupelník - zde hlavně z důvodu vzdálenosti od trasy záměru (nejblíže je trasa varianty A ve vzdálenosti cca 250 m od hranice PR).

Hodnocení:

Bez připomínek.

d) Vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Vzhledem k blízkosti EVL Bořeň, která se nachází v zájmovém území záměru, bylo v rámci dokumentace zpracováno posouzení podle § 45 i zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění. Naturové hodnocení je uvedeno v příloze č. 7 dokumentace.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že realizací variant A a B jsou dotčeny předměty ochrany (stanoviště 9180* - lesy typu Tilio-Acerion na svazích, sutích a v roklich a stanoviště 8220 - chazmofytická vegetace silikátových skalnatých svahů) i územní celistvost EVL Bořeň. Dochází k trvalému záboru půdy, která spadá do stanoviště 9180* a stanoviště 8220. V území nebyl zjištěn žádný vliv, který by v součinnosti s realizací komunikace mohl kumulativně ovlivnit předměty ochrany v EVL Bořeň. Celistvost a ekologická integrita EVL v území nebude realizací záměru narušena v žádné posuzované variantě. Také fragmentace lokality byla vyloučena. Botanicky jedinečná a ochránářsky nejvýznamnější vegetace lokality (nelesní vegetace skalních stepí) nebude záměrem dotčena.

Záměr nemá v žádné variantě významný negativní vliv na celistvost lokality ani na předměty ochrany soustavy Natura 2000 v EVL Bořeň. Jako nejvhodnější je hodnocena varianta C, která do ploch EVL a tím i předmětů ochrany prakticky vůbec nezasahuje. Varianty A a B jsou méně vhodné, nicméně jsou hodnoceny jako akceptovatelné bez významných vlivů.

Hodnocení:

Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je uvedeno v samostatné studii, která je součástí předkládaného posudku jako příloha č.4. Zpracovatel posouzení RNDr. V. Braun souhlasí s postupem a závěry naturového hodnocení, které zpracoval RNDr.O. Bušek a které je součástí dokumentace jako příloha č. 7.

Vlivy na ekosystémy

Přírodní biotopy byly zaznamenány pouze v trasách variant A a B, přičemž rozlohy dotčených přírodních biotopů jsou v těchto variantách přibližně srovnatelné, stejně tak kvalita dotčených biotopů (reprezentativnost a zachovalost), která je většinou podprůměrná. Větší počet „ochranářsky“ významnějších biotopů byl zaznamenán ve variantě B.

Hodnocení:

Bez připomínek.

Multikriteriální analýza

Za účelem porovnání variant z hlediska dopadů na biotu byla využita metoda TUKP - multikriteriální analýza. Pro vyhodnocení bylo vybráno 25 kritérií. Ke stanovení významnosti jednotlivých kritérií (stanovení kvantitativních multiplikátorů) byl použit Fullerův trojúhelník. Podrobnější informace jsou uvedeny v Biologickém hodnocení (příloha č. 6).

Analýza TUKP prokázala, že z hlediska dopadů na rostliny, živočichy, biotopy a území ochrany přírody je jednoznačně nejvýhodnější varianta C - průtah městem na estakádě. Druhá v pořadí je varianta A - východní obchvat Bíliny a třetí, nejméně výhodná, je varianta B - zkrácený východní obchvat.

Hodnocení:

Ke zpracovanému TUKP mám pouze drobnou poznámku. Dílčí výsledky multikriteriální analýzy jsou uvedeny v podkapitole *Charakteristika vlivů na faunu a flóru*, z těchto výsledků nevyplývají uvedené závěry, především rozdíly mezi variantami A a B. Bylo by vhodnější v textové části přehledně prezentovat konečné závěry hodnocení a stručný postup hodnocení dle TUKP.

V závěru zpracovatelé hodnotí negativní vlivy posuzovaného záměru na faunu a flóru u varianty C velikostí jako nízké, z hlediska významu jako negativní, rozsahem jako lokální, bez zásadních negativních dopadů na zjištěné současné druhy a jejich

populace. U variant A a B lze tyto vlivy hodnotit velikostí jako střední až velké, z hlediska významu negativní, rozsahem lokální.

Vlivy na prvky ÚSES hodnotí z hlediska velikostí jako nízké (varianta C), resp. jako střední (varianty A a B), z hlediska významu jako negativní, rozsahem lokální.

Vlivy na VKP hodnotí u všech variant velikostí jako nízké, z hlediska významu jako negativní, rozsahem lokální

Vlivy na zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a ptačí oblasti jsou hodnoceny velikostí jako nízké až zanedbatelné (varianta C), resp. jako nízké (varianty A a B), z hlediska významu jako negativní, rozsahem lokální

Hodnocení:

Se závěry hodnocení souhlasím. Pouze bych odlišil varianty A a B. Vlivy na faunu a flóru varianty A považuji za střední, u varianty B za velké. Použitá metoda TUKP toto rozlišení umožňuje.

D.I.9. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

V kapitole jsou uvedeny závěry z vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz, které je celé zařazeno jako příloha č. 8 dokumentace. Zpracovatel hodnocení nejprve porovnává varianty A a B. V kapitole jsou krátce popsány posuzované úseky. Varianta A je vyhodnocena jako vhodnější. Při porovnání variant A a C proti sobě stojí zásah do okrajových partií přírodně hodnotného území pod vrchem Bořeň (varianta A) a degradace městského prostředí (a jeho obytných i historicky hodnotných partií) nadměrnou dopravou (varianta C). Z hodnocených variant je doporučeno akceptovat variantu A, jejíž realizací je předpokládáno nejnižší negativní ovlivnění v posouzení sledovaných kategorií krajinného rázu, a která tedy krajinný ráz území negativně ovlivní nejméně.

V závěru zpracovatel dokumentace konstatuje, že z hlediska vlivů na krajinný ráz zájmového území lze konstatovat, že záměr v každé aktivní variantě (A, B, C) vyvolá negativní dopady na stávající krajinné struktury a charakteristiky. Nejvýznamnější vlivy jsou hodnoceny u varianty B, která není z tohoto hlediska doporučena. Významné důsledky lze očekávat i ve variantách A a C, přičemž varianta A je z hlediska hodnocených faktorů přijatelnější a podmíněčně akceptovatelná.

Vlivy na krajinný ráz jsou hodnoceny z hlediska velikosti jako velké (varianta B), resp. jako střední (varianty A a C), z hlediska významu jako negativní, rozsahem místní.

Hodnocení:

Kapitola představuje výtah ze Studie vlivů na krajinný ráz, kterou zpracoval Ing. Michal Kovář (AGERIS s.r.o.), a která je uvedena jako příloha č. 8 dokumentace. Postup vyhodnocení krajinného rázu je zpracován v souladu s doporučenými metodikami. Přesto mám k hodnocení několik připomínek. Zpracovatel hodnocení vlivů na krajinný ráz nepoužívá ustálenou terminologii v problematice posuzování vlivů záměrů na krajinný ráz. Konkrétní hodnocení provádí pro jednotlivé úseky navržených variant, obvyklé je prová

děť hodnocení v rámci dotčeného krajinného prostoru (čemuž prakticky zvolené úseky odpovídají). Místa krajinného rázu jsou obecně definována jako části krajiny, které jsou sice homogenní ale specifické jak vlastnostmi krajinné scény, tak přírodními, kulturními a historickými znaky. Ve studii vymezená místa krajinného rázu spíše odpovídají krajinným segmentům tj. částem krajiny se stejnými vlastnostmi např. les, pole, zahrada. Tento termín autor také při vlastním hodnocení používá.

V zájmovém území bylo vyhlášeno registrované VKP Bořeň. Tato informace ve studii chybí. Připomínku mám také k umístění záměru (kapitola 4.2. Organizačně správní charakteristiky). Navržené varianty komunikace zasahují také na území okresu Most, obce Želenice, k.ú. Liběšice u Želenic. Trasa komunikace ve variantě C prochází městskou památkovou zónou v Bílině. V mapové příloze č.5 studie je nesprávně uvedena městská památková rezervace.

Uvedené připomínky nemají vliv na závěry studie a s jejími výsledky souhlasím. Z navržených variant je z hlediska krajinného rázu nejvhodnější varianta A, následuje varianta C, jako nejméně vhodná je hodnocena varianta B.

D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu

Kapitola je rozdělena na podkapitoly: Vliv na dopravní infrastrukturu, Vliv na jinou infrastrukturu a Vlivy v průběhu výstavby. V kapitole se konstatuje, že realizací záměru dojde k významnému zlepšení dopravně-bezpečnostní situace ve městě, a to jak pro projíždějící vozidla, tak pro obyvatele. Prezentovány jsou tabulky intenzit na komunikaci I/13 a II/257 pro rok 2030 a to pro všechny varianty včetně nulové. Všechny posuzované aktivní varianty, tj. mimo variantu 0 (nulovou), vedou k významnému snížení intenzit dopravy na stávající silnici I/13 v průtahu Bílinou. Nejlepší dopravní efekty přinášejí varianty A a B, které řeší dopravní zatížení obou nejvíce zatížených pozemních komunikací města Bíliny (silnice I/13 i silnice II/257). Varianta C představuje z tohoto hlediska kompromisní řešení, varianta nulová pak představuje zachování nepříznivé situace.

V rámci realizace záměru budou provedeny nezbytné přeložky dotčených inženýrských sítí. Dále zpracovatel konstatuje, že ostatní komunikace v území, včetně polních cest, pěších stezek nebo cyklistických tras musí zůstat funkční. Většina křižujících komunikací bude řešena funkčním mimoúrovňovým křížením s napojením na stávající cesty či komunikace.

Postup výstavby záměru je možný bez významných zásahů do provozu na stávajících komunikacích pouze ve variantách, které se nacházejí mimo stávající silnice. Varianta C je z tohoto pohledu nevhodná, protože se prostorově přímo dotýká celé trasy průtahu silnice I/13 městem Bílina, s předpokladem vzniku významných dopravních omezení a se zavlékáním stavební dopravy do centrální části města.

Hodnocení:

V návrhu stanoviska je uveden požadavek na zajištění odpovídající dostupnosti pozemků v okolí silnice, zachování sítí technické infrastruktury ve funkčním stavu a zajištění přeložky a nového značení zelené turistické trasy a naučné stezky Bořeň v místech křížení s trasou silnice (km 0,8 – 1,6) včetně jejího napojení na stávající trasu.

D.I.11. Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky a tradice

Záměrem budou dotčeny objekty v prostoru Pražského předměstí na území stávajících zahrádek u variant A a B, které bude nutné odstranit. Trasa varianty C prochází v bezprostřední blízkosti několika památkově chráněných objektů a je v kontaktu s městskou památkovou zónou a jejím ochranným pásmem. Varianta C prochází v blízkosti lázeňského a sportovního areálu.

Pravděpodobnost archeologických nálezů je ve všech variantách značná. Z tohoto důvodu bude třeba zajistit předběžný archeologický průzkum v trase realizované varianty před zahájením stavebních prací.

V závěru je vliv na hmotný majetek a kulturní památky hodnocen z hlediska velikosti jako střední (varianty A a B), rozsahem lokální. U varianty C jsou tyto vlivy hodnoceny jako významně negativní, rozsahem lokální.

Hodnocení:

V případě realizace trasy ve variantě A bude nezbytné podrobněji specifikovat demolice stavebních objektů.

D.I.12. Jiné ekologické vlivy

Nejsou očekávány žádné další významné vlivy, výše nepopsané.

Hodnocení:

Bez připomínek.

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

Zpracovatel dokumentace v této kapitole shrnuje závěry z předchozích kapitol. Souhrnně porovnává navržené varianty a variantu nulovou.

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

Hodnocení:

Kapitola je zpracována přehledně, zpracovatel posoudil záměr ze všech požadovaných hledisek. Přesto mám k obsahu kapitoly připomínky. Závěry hodnocení vlivu na hlukovou situaci nejsou převzaty kompletně. V kapitole D.I.4 se konstatuje, že nejvýraznější hluková zátěž je stanovena u varianty nulové, která představuje výrazné nadlimitní hodnoty u objektů podél stávající silnice I/13. Tato informace v kapitole chybí.

V kapitole nejsou zohledněny výsledky multikriteriálního hodnocení, které bylo provedeno v rámci biologického hodnocení, kde z hlediska vlivů dopadů na rostliny, živočichy, biotopy a území ochrany přírody byla jako jednoznačně nejvhodnější vyhodnocena varianta C.

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

Výstavba ani provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů. Rizika jsou omezena na běžně přijímaná rizika automobilové dopravy. Zpracovatel dokumentace vyjmenovává možné havárie - požár, živelná pohroma, únik ropných látek do horninového prostředí s rizikem kontaminace půdy a podzemních vod a ohrožení jakosti vodních zdrojů. Tyto havárie v souvislosti se záměrem krátce popisuje.

Dále se věnuje vyhodnocení rizik nestandardních stavů jako je riziko úniku nebezpečných látek, kontaminace podzemních vod ropnými látkami nebo jinými látkami škodlivým vodám, oživení sesuvů nebo poklesů terénu.

Konstatuje, že pozornost je třeba věnovat zejména etapě výstavby a v rámci následných fází přípravy záměru zpracovat potřebné podklady pro řešení případných havarijních stavů.

Popsaná rizika úniků lze minimalizovat běžnými technickými a organizačními opatřeními, a dále dodržováním obecně závazných předpisů, požárních předpisů, normativů a zásad přepravy nebezpečných nákladů (ADR). V místech soustředěné akumulace srážkových vod z vozovky do vodotečí budou realizovány dešťové usazovací nádrže (DUN) se záchytem pevných splavenin i plovoucích ropných látek.

Hodnocení:

Kapitola je zpracována dostatečně, všechna rizika jsou podchycena.

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

V úvodu zpracovatel dokumentace konstatuje, že lze doporučit k realizaci variantu A nebo variantu C. Obě varianty lze pak označit jako podmíněčně akceptovatelné. Při

volbě z obou uvedených variant pro další přípravu a realizaci záměru již nejsou rozhodující kritéria vlivů na životní prostředí.

Opatření jsou rozdělena na jednotlivé etapy přípravy, výstavby a provozu a na opatření podle variant. Opatření obecné povahy se vztahují k oběma doporučeným variantám, dále jsou uvedena opatření specifická vztahující se jen k variantě A nebo C.

Hodnocení:

Navržená opatření představují dobrý základ pro zpracování návrhu stanoviska. V návrhu stanoviska jsou tato opatření formulačně upravena a doplněna opatřeními vyplývajícími z vyjádření doručených k dokumentaci EIA a opatřeními navrženými zpracovatelem posudku. Hodnocení navržených opatření je provedeno v kapitole posudku IV. *Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.*

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

V kapitole jsou vyjmenovány odborné podklady, které představují jednotlivé studie, uvedené v rámci příloha dokumentace. Jedná se o Hodnocení zdravotních rizik (příloha č. 5), Rozptylová studie (příloha č. 3), Hluková studie (příloha č. 4), Biologické hodnocení (příloha č. 6), Naturové hodnocení (příloha č. 7) a Studie vyhodnocení vlivů na krajinný ráz (příloha č.8). Pro oblast posuzování vlivů záměrů na povrchové vody se vycházelo ze studií odtokových poměrů, povodňového plánu, hydrologických řad a z vodohospodářské bilance zpracované Povodím Ohře. Prognóza vlivů záměru na zdroje minerálních vod vycházela z rozsáhlého průzkumu pro stanovení ochranných pásem, stavby zřídelní struktury a jejího tektonického vymezení, zpráv o likvidaci starých zdrojů a realizaci současného těžebního vrtu BJ6, z vyhodnocení dlouhodobého vývoje čerpaného množství a jakosti kyselky a z výsledků kontinuálního a diskontinuálního měření na zdrojích od roku 2006. Při zpracování dopravní části dokumentace bylo využito údajů oznamovatele záměru, dat ze sčítání dopravy a dopravního modelu zpracovaného v rámci vyhledávací studie (Pragoprojekt a.s.).

Hodnocení:

V rámci zpracování jednotlivých studií byly zvoleny obecně doporučované metody a postupy. Do kapitoly by měly být zařazeny také metody použité zpracovatelem dokumentace při celkovém vyhodnocení variant. Tyto metodické postupy jsou uvedeny v kapitole D.I.1 *Základní předpoklady a klasifikace možných vlivů.*

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

Zpracovatel dokumentace konstatuje, že se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci

možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále popisuje oblasti s určitou nejistotou nebo s nedostatky. Jedná se o přesnost dopravní prognózy, spolehlivost výstupů hlukové a rozptylové studie, nejistoty ve znalosti hlukového a imisního pozadí, hodnocení expozice obyvatel, neprovedení podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu, nekomplexní informace o využívání a ochraně minerálních vod.

V závěru zpracovatel dokumentace konstatuje, že uvedené nedostatky ve znalostech a neurčitosti nejsou z pohledu hodnocení vlivů na zdraví a životní prostředí zásadní a limitní a nemají podstatný vliv na závěry formulované v dokumentaci.

Hodnocení:

Zpracovatel dokumentace využil současného stavu poznání o stavu životního prostředí v lokalitě a úrovni znalostí o záměru. Za významnější nedostatek považují nezpracování alespoň předběžného geologického a hydrogeologického průzkumu, které bude nezbytné zpracovat v rámci navazujících řízení. Dále se v dokumentaci objevují nejasnosti ohledně zařazení prvků ÚSES do regionální a lokální úrovně, odlišné vymezení prvků ÚSES v jednotlivých studiích a přílohách.

Uvedené nedostatky a nejasnosti nemají vliv na celkové hodnocení variantního řešení záměru.

E. Porovnání variant řešení záměru

E.I. Popis variant řešení stavby

V kapitole je krátce popsáno 5 variant navržených v rámci vyhledávací studie (VPÚ DECO, 06/2008). Na základě prověření možných variant řešení přeložky silnice I/13 v předmětném úseku a v souladu se závěry zjišťovacího řízení byly pro podrobné posouzení vlivů vybrány celkem 4 varianty:

Varianta **A** – východní obchvat

Varianta **B** – zkrácený východní obchvat

Varianta **C** – průtah města na estakádě

Varianta **O** – nulová

Varianty D a E byly vyhodnoceny jako značně komplikované, technicky konfliktní a nákladné a proto byly z následného posouzení vyloučeny.

Hodnocení:

Podkapitola je zpracována přehledně a obsahuje základní informace. Trochu překvapivě jsou v této kapitole uvedeny i varianty v dokumentaci nehodnocené tj. varianta D a varianta E. Je zvykem do této kapitoly uvádět pouze varianty aktivní. Varianty D a E již byly zmíněny v kapitole B.I.5. *Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant.*

E.II. Porovnání variant

V kapitole jsou ve dvou tabulkách uvedeny závěry z hodnocení posuzovaných variant na jednotlivé složky či faktory životního prostředí. V první tabulce je provedeno zhodnocení vlivů jednotlivých variant. Celkově nejmenší vliv byl identifikován u varianty C (průtah), s nepatrným odstupem pak u varianty A. (východní obchvat). Rozdíl mezi těmito variantami je velmi nízký a prakticky zanedbatelný. Proto jsou obě varianty (C a A) hodnoceny shodně na 1. a 2. místě z hlediska pořadí. Na 3. místě je varianta B, která má již od obou uvedených variant větší odstup. Podle celkového součtu by se na prvním místě umístila varianta nulová, která je v principu nejšetrnější, protože nevstupuje do území žádnou novou aktivitou. Na druhou stranu je však v největším počtu hodnocených faktorů označena jako nevhodná, a proto je řazena až na poslední 4. místo. Hlavním důvodem je fakt, že ve významných oblastech nepřináší žádné zlepšení současné ani výhledové situace.

Druhá tabulka uvádí porovnání variant z hlediska vhodnosti, které ukazuje jako nejvhodnější variantu C a na druhém místě variantu A. Jako 3. je varianta nulová a 4. varianta B.

Varianta B je hodnocena z hlediska vlivů na životní prostředí jako nejméně vhodná. Variantu nulovou zpracovatel dokumentace rovněž označil jako nevhodnou, protože představuje zakonzervování současné nepříznivé situace bez možnosti jejího podstatného zlepšení.

Obě zbývající aktivní varianty A a C jsou hodnoceny jako podmíněčně akceptovatelné. Každá z nich má svá negativa i pozitiva s tím, že v žádném parametru nepřesahuje únosnou míru zatížení faktorů životního prostředí.

V závěru se konstatuje, že konečný výběr varianty k realizaci lze postavit na jiných kritériích, která budou zvažována v rámci navazující přípravy záměru na úrovni města i dotčených správních úřadů. Ani realizace variant A a C však není bezproblémová. Každá z nich vyžaduje rozsáhlý soubor opatření.

Hodnocení:

Konečné hodnocení variant prezentované v této kapitole není příliš jasné. V úvodní části se konstatuje, že pořadí variant bylo v první tabulce stanoveno podle velikosti vlivu 5-nejmenší vliv, 1-největší vliv. Uveden je odkaz na kapitolu Metodika. Tato kapitola se v dokumentaci nenachází. Tabulka s 5ti bodovou stupnicí hodnocení vlivů staveb a činností je uvedena v kapitole *D.I.1 Základní předpoklady a klasifikace možných vlivů*.

V tabulce *Zhodnocení kvantifikace vlivů hodnocených variant* na str.184 dokumentace je nejvyšší výsledná hodnota u varianty O (121), následuje varianta C (110,5), varianta A (109) a varianta B (101). V následujícím textu je varianta nulová zařazena na poslední místo z důvodu nejvyššího podílu faktorů, ve kterých je hodnocena jako nevhodná. Tento fakt pak zohledňuje druhá tabulka, kde je pořadí variant následující C-A-O-B. Pro vzájemné porovnání variant, které by mělo být cílem této kapitoly, není zvolená stupnice zcela vhodná. Není zcela zřejmé, které vlivy jsou kladné a které záporné a prosté sečtení hodnot příliš neřekne o celkovém vlivu navržených variant na faktory životního prostředí.

Přehlednější by bylo zvolit stupnici, kde by byl již zohledněn kladný a záporný vliv např. od -2 do +2, nebo u každého faktoru prezentovat pořadí variant dle vhodnosti.

V kapitole nejsou příliš zohledněny výsledky multikriteriálního hodnocení, které bylo provedeno v rámci biologického hodnocení, kde z hlediska vlivů dopadů na rostliny, živočichy, biotopy a území ochrany přírody byla jako jednoznačně nejvhodnější vyhodnocena varianta C. Následovala varianta A a třetí nejméně výhodná byla vyhodnocena varianta B.

Přes výše uvedené výhrady a připomínky lze souhlasit s výsledkem prezentovaného hodnocení. Nejlépe vychází varianta C, která má nejmenší negativní vlivy na složky životního prostředí. O něco hůře vychází varianta A. Rozdíl je však velice malý a nelze na jeho základě jednoznačně preferovat realizaci záměru ve variantě C. Varianta nulová se umístila z hlediska vlivů na životní prostředí na třetím místě a představuje zachování současného stavu včetně zachování všech negativních vlivů na obyvatelstvo a zakonzervování nevhodné dopravní situace ve městě. Z tohoto hlediska ji proto nelze dále podporovat. Varianta B byla vyhodnocena jako výrazně nejhorší a není dále doporučena k realizaci.

F. Závěr

Tým podílející se na zpracování dokumentace EIA dospěl k následujícímu závěru: *„Na základě posouzení vlivů záměru na životní prostředí lze doporučit k realizaci variantu A nebo variantu C. Obě varianty lze označit jako podmíněčně akceptovatelné“.*

Dále konstatují, že za podmínek definovaných na základě posouzení vlivů na jednotlivé složky a faktory životního prostředí posuzovaný záměr nezpůsobí zhoršení celkové úrovně životního prostředí v zájmovém území nad přípustnou mez v žádné fázi svého provozu.

Hodnocení:

Se závěrem dokumentace souhlasím. Vyplývá z informací o dotčeném území a z vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které byly prezentovány v textové části dokumentace EIA a v odborných studiích.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

G.I. Informace o účelu dokumentace

Kapitola obsahuje základní údaje o procesu hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví tj. základní údaje o zjišťovacím řízení a dokumentaci.

Hodnocení:

Bez připomínek.

G.II. Informace o prověřovaném záměru

V kapitole jsou uvedeny základní údaje o záměru. Dále zpracovatel dokumentace popisuje jednotlivé i historické varianty včetně vztahu k územně plánovací dokumentaci (ÚPD), vyjádření příslušných stavebních úřadů z hlediska vztahu záměru k ÚPD a stanoviska orgánu ochrany přírody podle §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

Hodnocení:

Kapitolu považuji za zbytečně obsáhlou. Obsahuje prakticky stejné informace jako jsou uvedeny v kapitolách B.I.1 až B.I.5.

G.III. Informace o vlivech na okolní prostředí

V této kapitole zpracovatel dokumentace shrnuje výsledky z hodnocení záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. V závěrečném shrnutí jsou uvedeny preferované varianty a varianty nedoporučené k realizaci včetně zdůvodnění.

Hodnocení:

Kapitola slouží široké laické veřejnosti, aby mohla získat o záměru základní informace bez toho, aby musela číst celou dokumentaci. Tento požadavek kapitola splňuje.

Připomínky k závěrům dílčích hodnocení jsou uvedeny vždy u příslušné kapitoly.

H. Přílohy

V rámci kapitoly H. Přílohy jsou uvedeny následující přílohy:

- 1. Základní mapové, obrazové a grafické přílohy
 - 1.1. Situace širších vztahů 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 1:25 000
 - 1.6. Situace a popis archeologických lokalit
 - 1.7. Situace ochrany zemědělské půdy – BPEJ
 - 1.8. Vodohospodářská situace
 - 1.9. Syntetická mapa geofaktorů
 - 1.10. Vizualizace záměru – pohled č. 1 a 2

- 2. Situace záměru
 - 2.1. Kartogramy dopravních zátěží – rok 2030
 - 2.2. Přehledná situace variant 1:10 000 (ozn. B 1.)
 - 2.3. Celková situace – východní obchvat (varianta A, B, C) 1:5 000 (ozn. B 2.1.)
 - 2.4. Situace variant (A, B, C) v ortofotomapě 1:10 000 (ozn B 9.)
 - 2.5. Podélný profil, východní obchvat, varianta A - červená
 - 2.6. Podélný profil, východní obchvat, varianta B - modrá
 - 2.7. Podélný profil, průtah, varianta C - zelená
- 3. Rozptylová studie
- 4. Hluková studie
- 5. Hodnocení zdravotních rizik
- 6. Biologické hodnocení
- 7. Naturové hodnocení
- 8. Studie vlivů na krajinný ráz
- 9. Doklady
 - vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
 - stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č. 114/1992 Sb.
 - závěr zjišťovacího řízení
 - autorizace zpracovatele dokumentace

Hodnocení:

Kapitola obsahuje všechny požadované doklady. Z běžně zpracovávaných studií pouze chybí hydrogeologické posouzení záměru. Jeho zpracování bude nezbytné provést v následujících fázích řízení.

II.3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr „*Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah*“ byl předložen ve čtyřech variantách (varianta A, varianta B, varianta C a varianta 0). Popis variant je uveden v kapitole posudku *I. Základní údaje, 2. Kapacita (rozsah) záměru*. Varianty A a B představují východní obchvat Bíliny, varianta C zachovává průtah městem, ale komunikace je navržena na estakádě. Varianta nulová představuje zachování současného stavu.

Na základě provedené multikriteriální analýzy v rámci dokumentace EIA (viz kapitola *E. Porovnání variant řešení záměru*) lze konstatovat, že za nejvhodnější variantu k realizaci lze považovat variantu C. Tato varianta vykazuje nejmenší negativní vlivy na složky životního prostředí. Na druhou stranu je tato varianta hodnocena jako méně vhodná z hledisek souvisejících s využitím území. Trasa prochází městskou památkovou zónou Bílina, což se negativně projevuje v hodnocení vlivů na kulturní památky a krajinný ráz. Během výstavby silnice lze očekávat významné dopravní komplikace.

O něco hůře byla vyhodnocena varianta A, rozdíl oproti variantě C je ovšem velice malý a na jeho základě nelze jednoznačně preferovat realizaci záměru ve variantě C. Varianta A je hodnocena jako nejvhodnější z hlediska vlivů na obyvatelstvo.

Varianta nulová se umístila z hlediska vlivů na životní prostředí na třetím místě a představuje zachování současného stavu včetně zachování všech negativních vlivů na obyvatelstvo a zakonzervování nevhodné dopravní situace ve městě.

Varianta B je vyhodnocena jako varianta s nejméně významnými negativními vlivy na krajinný ráz, faunu, flóru a ekosystémy a půdu. V porovnání s variantou A, která také obchází město Bílinu východně, je hodnocena výrazně negativněji. Varianta je celkově vyhodnocena jako nejméně vhodná a není doporučena k realizaci.

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

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

K další přípravě a k realizaci lze doporučit varianty A a C, s mírnou preferencí varianty C. Obě varianty vykazují negativní vlivy na některé složky životního prostředí, které lze minimalizovat na únosnou míru pomocí navržených opatření, která jsou podrobně a pro každou variantu zvlášť specifikována v návrhu stanoviska.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Posuzovaný záměr „*Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah*“ nebude vykazovat žádné vlivy přesahující státní hranice.

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

Silnice je standardní stavba, která vyvolává poměrně jednoznačné, dobře známé a poměrně snadno pochopitelné negativní vlivy na svoje okolí. Z hlediska vlivů na životní prostředí je nejdůležitějším parametrem vhodné směrové vedení silnice a vhodné výškové uspořádání (podélný profil). Vhodným zvolením těchto dvou parametrů lze ve volné krajině většinu negativních vlivů eliminovat do té míry, že není nutné realizovat žádné nadstandardní technické řešení. Pokud se nepodaří pouhou úpravou směrového vedení a nivelety komunikace odstranit všechny významné negativní dopady, je třeba uplatnit odpovídající prvky nadstandardního technického řešení (např. protihlukové valy nebo stěny, průchody pro zvěř, opěrné zdi, překryté zářezy, vedení komunikace v tunelu atd.).

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

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

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

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

Zpracovatel dokumentace uvádí v kapitole dokumentace *D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů* souhrn opatření, která vyplývají z textu dokumentace. Navržená opatření jsou rozdělena na opatření pro fázi přípravných prací záměru, pro fázi vlastní výstavby záměru a na opatření pro fázi provozu posuzovaného úseku silnice I/13. Navrhovaná opatření jsou dále dělena na opatření obecné povahy, (tj. opatření platná pro jakoukoliv z posuzovaných variant) a na opatření platná pro variantu A nebo C.

Navržená opatření představují dobrý základ pro zpracování návrhu stanoviska (viz vyhodnocení kapitoly dokumentace *D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů*). Většinu opatření navržených v dokumentaci jsem po formální úpravě (úprava formulace, rozdělení jednoho opatření do více nebo naopak sdružení více opatření do jednoho atd.) převzal do návrhu stanoviska. V návrhu stanoviska jsou tato opatření doplněna opatřeními vyplývajícími z vyjádření doručených k dokumentaci EIA a opatřeními navrženými zpracovatelem posudku.

Do návrhu stanoviska nebyla z dokumentace převzata ta opatření, jejichž splnění vyplývá z platných právních předpisů. Týká se to například těchto opatření:

- *Při nakládání s odpady bude zajištěno dodržování platné legislativy (zejména jejich shromažďování a následné využití, resp. odstranění prostřednictvím oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů).*
- *Při nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, bude zajištěno respektování příslušných předpisů a norem.*
- *Realizace záměru je vzhledem k dotčení zájmů ochrany přírody podmíněna povolením zásahu do chráněných částí přírody.....*

Dále nejsou zařazena opatření, jejichž požadavek vyplyne na základě výsledků dalších studií, které jsou v návrhu stanoviska doporučeny ke zpracování (např. hydrogeologický průzkum), na základě jiných navržených opatření (např. stanovení biologického dozoru) nebo na základě podmínek navazujících rozhodnutí (např. výjimky ze zásahu do zvláště chráněných druhů). Z těchto důvodů byla vyloučena z návrhu stanoviska například tato doporučení:

- *V průběhu výstavby je nezbytné provádět monitoring zdrojů Bílinské kyselky podle schváleného projektu. Ke kolaudaci stavby bude vypracována a předložena písemná zpráva o průběhu monitoringu změn napjatosti a kvality minerální vody na zdrojích kyselky v Bílině.*

- *Po uvedení stavby do provozu není nutné provádět navazující monitoring napjatosti a jakosti minerálních vod, nevyplyne-li z výsledků monitoringu prováděného v průběhu výstavby jiný závěr.*
- *V případě nálezů živočichů v prostoru stavby nebo v prostoru, jež může znamenat jejich ohrožení, bude přivolán biologický dozor a problematika bude řešena za účasti příslušného orgánu ochrany přírody.*
- *Všechny druhy živočichů jsou chráněny před zničením, poškozováním apod., fyzické i právnické osoby jsou povinny dbát při provádění jakýchkoliv prací na to, aby nedocházelo ke zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky dostupnými prostředky - § 5 zákona 114/1992 Sb. Proto je nutné při vlastní výstavbě (zejména kolem toků, vodních ploch a v lesních porostech) věnovat pozornost výskytu všech živočichů (především obojživelníků, plazů, ale i ostatních) a v případě hrozícího usmrcení nebo zranění zajistit jejich přemístění mimo stavbu na vhodné stanoviště v okolí stavby; v případě potřeby zajistit spolupráci s orgánem ochrany přírody (příslušné obecní a městské úřady, Agentura ochrany přírody a krajiny).*
- *V navazující etapě přípravy záměru bude provedeno vyhledání a výběr mravenišť mravenců rodu *Formica* určených k záchrannému transferu. Je zcela nereálné zajistit transfer všech mravenišť všech druhů (např. vyhledávání mravenišť běžných druhů jako je *F. cunicularia*). Zajištění transferu nápadných kupovitých hnízd, zejména *F. rufa*, *F. pratensis*, však bývá v podobných záměrech obvyklou praxí. V rámci přípravy stavby by mělo dojít k vyhledání mravenišť, která by byla výstavbou záměru zničena, a současně k výběru vhodných stanovišť pro jejich umístění.*
- *Ke kolaudaci stavby bude vypracována a předložena písemná zpráva o průběhu a výsledku záchranného transferu.*

Dále nejsou zařazena opatření, která nemají přímou souvislost s vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí nebo se jedná o pouhé konstatování skutečnosti, například:

- *V rámci IG a HG průzkumů pro trasu varianty C bude podrobně stanovena agresivita podzemní vody (komunikace je vedena na hranici ochranného pásma I. stupně zdrojů Bílinské kyselky), koncentrace volného CO₂ v podzemní vodě a přítomnost bludných proudů, které lze v blízkosti železniční trati očekávat.*
- *Ke stavebnímu řízení bude zpracován povodňový plán pro dobu výstavby vodního díla, který bude předložen vodohospodářskému dispečinku Povodí Moravy a příslušnému vodohospodářskému orgánu.*
- *Výsledné technické řešení silnice I/13 v úseku obchvatu či průtahu města Bílina bude vycházet z podrobných průzkumů v trase vybrané varianty tak, aby návrh respektoval místní podmínky v ochraně životního prostředí.*
- *Součástí stavby silnice I/13 budou mostní objekty pro bezkolizní (mimoúrovňové) křížení s polními cestami v km 1,2 – jižně od Újezdského*

předměstí, v km 2,0 – jižně od Pražského předměstí, v km 4,15 – severozápadně od Pražského předměstí.

- *Po uvedení stavby do provozu bude veden provozní deník se záznamem pravidelných kontrol, prohlídek vodních děl (dešťových usazovacích nádrží, odlučovačů ropných látek, preventivních normných stěn, retenčních nádrží apod.), a pod.*

Dále není zařazeno toto opatření:

- *Drobné vodní toky (stálé i občasné vodoteče) budou překonávány mosty nebo rámovými propustky s nezpevněným dnem (min. 70 x 70 cm při délce 10 m), aby byly využitelné i jako průchody pro faunu. Nezbytné je ponechání nebo vybudování pokud možno oboustranných suchých břehů pod mostkem (v propustku), tzv. bermy (o šířce alespoň 50 cm, tvořené přirozeným zemním povrchem nebo kamenem) a přirozené napojení na břehy toku před i za mostem. Důležité je rovněž ponechání toku pod mostkem v přirozeném stavu, bez výškových stupňů.*

Všechna křížení silnice I/13 s vodními toky budou dle návrhu technického řešení realizována dostatečně velkými mostními objekty. Citované opatření lze uplatnit spíše na vodní toky, které by měly být při výstavbě zatrubněny nebo překonány malými mostky. Takové řešení není na silnici I/13 navrženo.

Oproti kapitole dokumentace *D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů* byla do návrhu stanoviska zařazena tato opatření:

- *Aktualizovat biologický průzkum pro vybranou variantu před zahájením stavby tak, aby výsledky nebyly starší dvou let. Průzkum aktualizovat v rozsahu a v lokalitách, v nichž byl pro příslušnou variantu vypracován při posuzování vlivů na životní prostředí.*
- *V dostatečném předstihu navrhnout úpravy lesních hospodářských plánů, které umožní stabilizaci dotčených lesních porostů.*

Konečný přehled doporučených opatření je uveden v návrhu stanoviska. V návrhu stanoviska jsou opatření rozdělena pro jednotlivé fáze další přípravy záměru (územní řízení, stavební řízení, realizaci záměru, provoz záměru).

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI (OZNÁMENÍ)

K oznámení byla doručena následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti:

1. Ústecký kraj, usnesení Rady Ústeckého kraje č. 32/77R/2007 ze dne 14.3.2007
2. Městský úřad Bílina, odbor životního prostředí, vyjádření č.j. OŽP/7708/V-018/07 ze dne 15.3.2007
3. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, vyjádření č.j. 44/IPP/0708051.02/07/UJP ze dne 28.3.2007
4. Krajská hygienická stanice, územní pracoviště Teplice, vyjádření ze dne 26.4.2007
5. Ekocentrum Terra Natura, Ing. G. Rusó, vyjádření ze dne 14.3.2007 + dodatek ze dne 21.3.2007
6. Arnika - Tým Bořena, vyjádření ze dne 22.3.2007
7. Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, vyjádření ze dne 23.3.2007

K dokumentaci byla doručena následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti:

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

V následujícím textu jsou vypořádána vyjádření doručená k dokumentaci, vyhodnoceny jsou všechny připomínky a požadavky. Vyhodnocení vyjádření doručených k oznámení bylo provedeno v předkládané dokumentaci. Vypořádání je provedeno pečlivě, požadované věci jsou v dokumentaci doplněny. Oprávněné požadavky z oblasti životního prostředí jsou zohledněny v návrhu stanoviska. V textu kapitoly jsou uvedeny zkrácené citace z obdržených vyjádření, jednotlivá vyjádření

jsou uvedena v Příloze posudku č. 3 v plném znění. Vypořádání vyjádření je vždy zřetelně vyznačeno, je uvedeno v rámečku a je napsáno odlišným typem písma.

Příklad:

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

Vypořádání:

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

V.1. Vyjádření dotčených územních samosprávných celků

V.1.1. Vyjádření Ústeckého kraje

K realizaci doporučuje variantu C – průtah městem po estakádě.

Vypořádání:

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

V.1.2. Vyjádření města Bílina

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

Připomínky k variantě A (červená – dlouhá východní)

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

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

Vypořádání:

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

V.2. Vyjádření dotčených správních úřadů**V.2.1. Vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství**

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

Místní příslušnost pro udělení výjimky k zásahu do zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je upřesněna v kapitole posudku B.1.9. *Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.*

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

Vypořádání:

Kategorie prvků ÚSES v zájmovém území je v posudku aktualizována.

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

V.2.2. Vyjádření Magistrátu města Most, odboru životního prostředí a mimořádných událostí

Bez připomínek.

V.2.3. Vyjádření Městského úřadu Bílina, odboru životního prostředí

Ochrana přírody a krajiny

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

Státní správa lesů

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

Vodoprávní úsek

Považuje za nejvhodnější variantu východní obchvat „A“.

Ochrana ovzduší

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

Zemědělský půdní fond

K závěru nemá orgán ochrany ZPF připomínek.

Vypořádání:

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

V.2.4. Vyjádření České inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem**Z hlediska ochrany ovzduší**

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod

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

Vypořádání:

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

Z hlediska odpadového hospodářství

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

Vypořádání:

Požadavek je zařazen do návrhu stanoviska.

Z hlediska státem chráněných zájmů ochrany přírody a krajiny

1) Nezbytné kácení dřevin je nutné provádět v mimohnízdním období, tj. v období vegetačního klidu. Dále ČIŽP upozorňuje, že ke kácení dřevin rostoucích mimo les je třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání povolení, aby nedošlo ke

střetu s příslušným stanovením zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání:

Požadavek je zařazen do návrhu stanoviska.

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

Vypořádání:

Požadavek je zařazen do návrhu stanoviska.

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

V.2.5. Vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem

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

Vypořádání:

Požadavek je zahrnut do návrhu stanoviska.

Z hlediska hlukového a imisního zatížení ovzduší provozem záměru jsou všechny navrhované varianty poměrně srovnatelné, vždy každá varianta přinese částečné zlepšení v místech odkud odvede dopravu a naopak zhoršení v místech, kudy bude nově doprava vedena. Bude proto nutné v dalších stupních projektové přípravy stavby zaměřit se na návrh a realizaci takových opatření, aby varianta, která bude nakonec vybrána a realizována, měla co nejmenší nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatel žijících v nejbližším okolí.

Vypořádání:

Souhlasím, k minimalizaci negativních vlivů na veřejné zdraví jsou do návrhu stanoviska zařazena odpovídající opatření.

V.2.6. Vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, územního pracoviště Most

Bez připomínek.

V.3. Vyjádření veřejnosti

V.3.1. Vyjádření pana Jana Čechury

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

Problematika prašnosti je řešena v rozptylové studii. Z jejích výsledků vyplývá, že denní příspěvky koncentrace prachových částic PM10 z dopravy se ve variantě C pohybují v rozmezí 0,0 – 0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a ve variantě A v rozmezí 0,0 – 0,68 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

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

Vypořádání:

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

Varianta okolo Bíliny bude také dražší z důvodu terénních úprav.

Vypořádání:

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

V.3.2. Vyjádření pana Pavla Raise

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

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

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

Vypořádání:

Není úplně jasné, kterou „krátkou“ variantu obchvatu kolem města Bíliny má pan Rais na mysli. Z kontextu vyjádření však vyplývá, že kritika se týká obou obchvatových variant, tedy varianty A (východní obchvat) a B (zkrácený východní obchvat). S názorem pana Raise lze souhlasit - území na východ od Bíliny je v kontextu s širším okolím skutečně poměrně zajímavé a zásah obou hodnocených variant obchvatu do krajiny je významný. Tento aspekt byl v dokumentaci EIA odpovídajícím způsobem vyhodnocen. Na základě provedeného hodnocení nebyla k další přípravě a k realizaci doporučena varianta B. Ve variantě A nebyly zjištěny natolik závažné negativní vlivy na posuzované složky životního prostředí, které by opravňovaly tuto variantu z další přípravy záměru vyloučit.

Nárůst dopravních intenzit na posuzované silnici I/13 byl vyhodnocen firmou Pragoprojekt a.s. Byla zpracována analýza stavu dopravy a koncept dopravní obslužnosti s výhledem pro rok 2030. Posuzovaná stavba je navrhována tak, aby s určitou rezervou

vyhovovala dopravním intenzitám, které lze na základě našich současných znalostí v roce 2030 očekávat. Problém indukce dopravy se týká všech hodnocených aktivních variant (A, B a C).

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

V návrhu stanoviska jsou jako akceptovatelné klasifikovány varianty A – východní obchvat a C – průtah městem po estakádě. Je doporučeno, aby výběr varianty k realizaci byl proveden na základě rozhodnutí města Bílina.

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

Posuzovaný záměr „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“ představuje ve variantě A nebo B víceméně standardní výstavbu obchvatu obce. Technické řešení varianty C naopak za zcela standardní považovat nelze, neboť tato varianta je navržena v estakádě nad tělesem stávající silnice I/13 a to v celé své posuzované délce.

Jak vyplývá z hodnocení provedeného v dokumentaci EIA a z doručených vyjádření k dokumentaci EIA, je nejvýznamnějším vlivem posuzovaného záměru bez ohledu na variantu vliv na krajinný ráz. Významnost ostatních vlivů se liší v závislosti na konkrétní variantě. V případě obchvatových variant byly jako nejzávažnější vlivy vyhodnoceny vlivy na faunu, flóru a ekosystémy, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na půdu a horninové prostředí. V případě varianty C byly jako nejvýznamnější vyhodnoceny vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.

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

Negativní vlivy během realizace záměru

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

Dalším negativním vlivem je zábor zemědělské (ZPF) a lesní půdy (PUPFL). Zábor zemědělské půdy představuje cca 7,5 ha ve variantě A nebo maximálně 1 hektar ve

variantě C. Zábor PUPFL je ve variantě C nulový, ve variantě A činí cca 0,64 ha. že Trasy se dotýkají všech tříd ochrany ZPF, převažuje však IV. a V. třída ochrany a zábor je tak vyhodnocen jako akceptovatelný. Vliv varianty A na pozemky určené k plnění funkcí lesa lze vzhledem k velikosti záboru považovat za akceptovatelný.

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

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

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

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

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

Negativní vlivy provozu silnice

Nejvýznamnějším negativním vlivem posuzované silnice I/13 je dle zpracované dokumentace EIA vliv na krajinný ráz. Varianta A představuje negativní zásah do přírodně hodnotného zázemí města především do okrajového území přírodních partií pod vrchem Bořeň. Varianta C zachovává nadměrnou intenzitu dopravy v bezprostřední blízkosti obytné zástavby i historického jádra Bíliny. Při rozhodování mezi těmito variantami, tedy proti sobě stojí zásah do okrajových partií přírodně hodnotného území po vrchem Bořeň (varianta A) a degradace městského prostředí (a jeho obytných i historicky hodnotných partií) nadměrnou dopravou (varianta C). Z hlediska krajinného rázu je varianta A akceptovatelnější než varianta C.

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

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

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

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

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

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

VII. NÁVRH STANOVISKA

STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU ÚSTECKÉHO KRAJE

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

I. Identifikační údaje

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

2. Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

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

Varianta B (zkrácený východní obchvat) je zkrácenou modifikací varianty A. Od stávající silnice I/13 se odpojuje stejně jako varianta A v údolí Bíliny v prostoru západního úpatí kopce Bořeň. Trasa stoupá po západních svazích kopce Bořeň a po severních svazích Skalky, prochází zahrádkářskou kolonií jižně od Újezdského i Pražského předměstí. V blízkosti křižovatky se silnicí na Kučlín kříží silnici II. třídy č. 257 Bílina – Louny a odklání se od předchozí červené trasy. Trasa kříží Žižkovo údolí potoka Syčivka a kříží i údolí Lukovského potoka s lesoparkem Bezovka. Prochází dále po zemědělských pozemcích a kolem km 6,8 se napojuje na červenou trasu. Pokračuje po úpatí Radovesické výsypky. Na stávající silnici I/13 se napojuje stejně jako varianta A před mostním objektem přes Bílinu. Délka varianty B je 7 116 m.

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

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

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

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

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

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

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

Varianta nulová (0) předpokládá zachování stávajícího stavu.

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

4. Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele: 65993390

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

II. Průběh posuzování

1. Oznámení:

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

2. Dokumentace:

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

3. Posudek

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

4. Veřejné projednání

Místo konání veřejného projednání: *bude doplněno*

Datum konání veřejného projednání: *bude doplněno*

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

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

- 28.02.2008 - Krajský úřad obdržel oznámení dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen zákon), zpracované oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.
- 05.03.2007 - oznámení bylo zveřejněno a zahájeno zjišťovací řízení. Oznámení bylo rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 07.05.2007 - byl vydán závěr zjišťovacího řízení, kde příslušný úřad dospěl k závěru, že záměr „Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah“ bude dále posuzován podle citovaného zákona.
- 20.08.2010 - Krajský úřad obdržel dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu, zpracovanou oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona
- 31.08.2010 - dokumentace byla zveřejněna a rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 14.09.2010 - zpracováním posudku byl pověřen RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.
- 07.01.2011 - Krajský úřad obdržel posudek

Další termíny budou doplněny.

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

1. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
2. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem
3. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, územní pracoviště Most
4. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem
5. Městský úřad Bílina, odbor životního prostředí

6. Rada Ústeckého kraje
7. Magistrát města Mostu, odboru životního prostředí a mimořádných událostí
8. Město Bílina
9. Pan J. Čechura, zástupce mysliveckého sdružení MS Bořeň Bílina o.s.
10. Pan P. Rais

III. Hodnocení záměru

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

Jak vyplývá z hodnocení provedeného v dokumentaci EIA a z doručených vyjádření k dokumentaci EIA, je nejvýznamnějším vlivem posuzovaného záměru bez ohledu na variantu vliv na krajinný ráz. Významnost ostatních vlivů se liší v závislosti na konkrétní variantě. V případě obchvatových variant byly jako nejzávažnější vlivy vyhodnoceny vlivy na faunu, flóru a ekosystémy, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na půdu a horninové prostředí. V případě varianty C byly jako nejvýznamnější vyhodnoceny vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.

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

Negativní vlivy během realizace záměru

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

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

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

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

Možné ovlivnění hladiny podzemních vod lze obecně očekávat v místech zahloubení komunikace pod původní terén. Varianta A bude vedena místně v zářezích

hlubokých až 15 m od povrchu současného terénu, hladina podzemní vody se v těchto místech pohybuje v hloubkách 14 až 30 m (nebo více). Při výstavbě silnice ve variantě C (estakáda) nebude hladina podzemních vod zasažena. Vlivy obou variant na podzemní vody jsou vyhodnoceny jako malé a akceptovatelné. Pro variantu vybranou k realizaci bude nezbytné zpracovat podrobné hydrogeologické posouzení, které upřesní ochranná či kompenzační opatření.

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

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

Negativní vlivy provozu silnice

Nejvýznamnějším negativním vlivem posuzované silnice I/13 je dle zpracované dokumentace EIA vliv na krajinný ráz. Varianta A představuje negativní zásah do přírodně hodnotného zázemí města především do okrajového území přírodních partií pod vrchem Bořeň. Varianta C zachovává nadměrnou intenzitu dopravy v bezprostřední blízkosti obytné zástavby i historického jádra Bíliny. Při rozhodování mezi těmito variantami, tedy proti sobě stojí zásah do okrajových partií přírodně hodnotného území po vrchem Bořeň (varianta A) a degradace městského prostředí (a jeho obytných i historicky hodnotných partií) nadměrnou dopravou (varianta C). Z hlediska krajinného rázu je varianta A akceptovatelnější než varianta C.

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

Negativní vlivy na podzemní vody (zdrojů individuálního zásobování) lze očekávat v případě realizace varianty A, která je v některých úsecích navržena v zářezech až

14 metrů. V případě realizace varianty A bude nezbytné zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum, jehož součástí bude identifikace potenciálně ovlivněných zdrojů vody a stanovení ochranných nebo kompenzačních opatření.

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

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

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

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

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

Silnice je standardní stavba, která vyvolává poměrně jednoznačné, dobře známé a poměrně snadno pochopitelné negativní vlivy na svoje okolí. Z hlediska vlivů na životní prostředí je nejdůležitějším parametrem vhodné směrové vedení silnice a vhodné výškové uspořádání (podélný profil). Vhodným zvolením těchto dvou parametrů lze ve volné krajině většinu negativních vlivů eliminovat do té míry, že není nutné realizovat žádné nadstandardní technické řešení. Pokud se nepodaří pouhou úpravou směrového vedení a nivelety komunikace odstranit všechny významné negativní dopady, je třeba uplatnit odpovídající prvky nadstandardního technického řešení (např. protihlukové valy nebo stěny, průchody pro zvěř, opěrné zdi, překryté zářezy, vedení komunikace v tunelu atd.).

Technické řešení všech posuzovaných variant záměru je v dokumentaci popsáno podrobně. Varianty A a B jsou vedeny volnou krajinou v novém směrovém vedení poměrně členitým územím. V její trase je řada zářezů, násypů a poměrně velkých

mostních objektů. Za nadstandardní prvky technického řešení lze označit pilotové stěny, zárubní zdi a opěrné zdi. Jejich navržení je vyvoláno komplikovanými geologickými podmínkami území.

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

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

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

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

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

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

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

4. varianta B (zkrácený východní obchvat)

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

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

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

5.1. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

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

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

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

K realizaci doporučuje variantu C – průtah městem po estakádě.

Vypořádání:

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

Město Bílina, vyjádření ze dne 29.9.2010

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

Připomínky k variantě A (červená – dlouhá východní)

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

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

Vypořádání:

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

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

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

Kategorie prvků ÚSES v zájmovém území je v posudku aktualizována.

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

Bez připomínek.

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

Ochrana přírody a krajiny

Z provedeného hodnocení a následného porovnání variant lze doporučit k realizaci variantu A nebo variantu C. Za předpokladu dodržení podmínek a kompenzačních

opatření popsaných v dokumentaci, zejména v kapitole D.IV. týkající se opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Státní správa lesů

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

Vodoprávní úsek

Považuje za nejvhodnější variantu východní obchvat „A“.

Ochrana ovzduší

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

Zemědělský půdní fond

K závěru nemá orgán ochrany ZPF připomínek.

Vypořádání:

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

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

Z hlediska ochrany ovzduší

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod

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

Vypořádání:

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

Z hlediska odpadového hospodářství

ČIŽP požaduje, aby součástí dokumentace ke kolaudaci byla průběžná evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi, vedená v souladu se zákonem

č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění.

Vypořádání:

Požadavek je zařazen do návrhu stanoviska.

Z hlediska státem chráněných zájmů ochrany přírody a krajiny

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

Vypořádání:

Požadavek je zařazen do návrhu stanoviska.

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

Vypořádání:

Požadavek je zařazen do návrhu stanoviska.

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

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

Vypořádání:

Požadavek je zahrnut do návrhu stanoviska.

Z hlediska hlukového a imisního zatížení ovzduší provozem záměru jsou všechny navrhované varianty poměrně srovnatelné, vždy každá varianta přinese částečné zlepšení v místech odkud odvede dopravu a naopak zhoršení v místech, kudy bude nově doprava vedena. Bude proto nutné v dalších stupních projektové přípravy stavby zaměřit se na návrh a realizaci takových opatření, aby varianta, která bude nakonec vybrána a realizována, měla co nejmenší nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatel žijících v nejbližším okolí.

Vypořádání:

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

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

Bez připomínek.

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

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

Vypořádání:

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

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

Obchvat by také znemožnil myslivecké hospodaření v okolí obchvatu a v místech mezi silnicí a městem.

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

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

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

Vypořádání:

Problematika prašnosti je řešena v rozptylové studii. Z jejích výsledků vyplývá, že denní příspěvky koncentrace prachových částic PM₁₀ z dopravy se ve variantě C pohybují v rozmezí 0,0 – 0,8 µg/m³ a ve variantě A v rozmezí 0,0 – 0,68 µg/m³.

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

Vypořádání:

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

Varianta okolo Bíliny bude také dražší z důvodu terénních úprav.

Vypořádání:

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

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

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

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

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

Vypořádání:

Není úplně jasné, kterou „krátkou“ variantu obchvatu kolem města Bíliny má pan Rais na mysli. Z kontextu vyjádření však vyplývá, že kritika se týká obou obchvatových variant, tedy varianty A (východní obchvat) a B (zkrácený východní obchvat). S názorem pana Raise lze souhlasit - území na východ od Bíliny je v kontextu s širším okolím skutečně poměrně zajímavé a zásah obou hodnocených variant obchvatu do krajiny je významný. Tento aspekt byl v dokumentaci EIA odpovídajícím způsobem vyhodnocen. Na základě provedeného hodnocení nebyla k další přípravě a k realizaci doporučena varianta B. Ve variantě A nebyly zjištěny natolik závažné negativní vlivy na posuzované složky životního prostředí, které by opravňovaly tuto variantu z další přípravy záměru vyloučit.

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

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

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

5.2. Vypořádání vyjádření k posudku

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

Bude doplněno.

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

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

vydává

odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje jako příslušný úřad podle § 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě dokumentace EIA, vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanských sdružení, iniciativ a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru stavby

Silnice I/13 Bílina, obchvat a průtah

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

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

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

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

A. Podmínky pro fázi přípravy stavby

Pro fázi přípravných prací

Společná opatření pro variantu A a C

1. Převzít trasu vybrané varianty přeložky silnice I/13 do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR) a do územního plánu města Bílina.
2. V územním plánu města Bílina stanovit regulační opatření pro výstavbu v území ovlivněném provozem na přeložce silnice I/13.
3. Projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR), případně projektovou dokumentaci pro stavební povolení (DSP) zpracovat v souladu s technickým řešením předloženým do procesu EIA s dořešením následujících problémů.
4. Stanovit přesný rozsah trvalých a dočasných záborů půdy. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (pedologický průzkum) a plán na jejich využití.
5. Upřesnit bilanci zemních prací. V případě přebytku výkopového materiálu zajistit přednostně jeho další využití, případně uložení na odpovídající skládku.
6. Pro vybranou variantu upřesnit hlukovou studii pro provoz posuzované silnice na základě zaměření jednotlivých objektů. Stanovit hlukovou zátěž všech obytných objektů podél silnice a konkretizovat technické řešení protihlukových opatření.
7. Zpracovat inženýrsko-geologický průzkum pro vybranou variantu. Na základě výsledků průzkumu navrhnout opatření k zajištění stability násypů, zářezů, opěrných a zárubních zdí včetně pilotových stěn.
8. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro vybranou variantu. V rámci hydrogeologického průzkumu prověřit mimo jiné i riziko ovlivnění zdrojů Bílinské kyselky. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout v navazujících projektových dokumentacích opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod včetně případného monitoringu. Projektové dokumentace předložit Českému inspektorátu lázní a zřidel.
9. Pro vybranou variantu zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky. Navržené technické řešení musí zajistit bezpečné odvádění dešťových vod, které neohrozí koryta recipientů a zajistí vyrovnání přítoku dešťových vod do recipientu a vyrovnání koncentrací znečišťujících látek v dešťových vodách. Technické řešení bude doloženo hydrotechnickým výpočtem, při kterém budou zohledněny existující povodňové plány.

10. V případě potřeby (vyrovnání průtoků) navrhnout před zaústěním do recipientu retenční nádrž ve formě rybníční nádrže se zemními hrázemi a úpravou okolí do přírodě blízkého stavu. Umístění a stavební provedení retenčních nádrží konzultovat s orgánem ochrany přírody. Objem retenčních nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
11. Dešťové vody odváděné do recipientů předčistit v dešťových usazovacích nádržích schopných zachycovat pevné splaveniny a ropné látky. Preferovat nádrže ve formě přirozených rybníčních nádrží, v případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů. Objem dešťových usazovacích nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
12. Pro vybranou variantu zpracovat dendrologický průzkum, který stanoví rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.
13. Zpracovat projekt sadových úprav silničního tělesa. Pro výsadby doporučuji použít domácí dřeviny, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště.
14. Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny zajistit odpovídající náhradní výsadbu za pokácené dřeviny. Náhradní výsadbu směřovat přednostně do prvků ÚSES.
15. Provést předběžný archeologický průzkum v trase vybrané varianty. V případě požadavku orgánu památkové péče zpracovat projekt záchranného archeologického průzkumu.
16. Zajistit zachování sítí technické infrastruktury ve funkčním stavu.
17. Zajistit odpovídající dostupnost pozemků v okolí silnice.
18. Pro vybranou variantu stanovit rozsah nutných demolic.
19. Aktualizovat biologický průzkum pro vybranou variantu před zahájením stavby tak, aby výsledky nebyly starší dvou let. Průzkum aktualizovat v rozsahu a v lokalitách, v nichž byl pro příslušnou variantu vypracován při posuzování vlivů na životní prostředí.
20. Požádat o udělení výjimek podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se zásahem do stanoviště a přirozeného vývoje konkrétních zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, kterých se realizace stavby bude přímo dotýkat. Součástí udělených výjimek budou podmínky zásahu (např. nařízení záchranného transferu, kompenzační opatření apod.). Pravomocné výjimky doložit pro potřeby územního řízení.

21. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV). Do ZOV zahrnout řešení následujících problémů:

- a) Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nezasahovaly do cenných biotopů, významných krajinných prvků a prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů). Umístit je pokud možno v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jeho provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.). Mytí nákladních automobilů a stavebních strojů zajistit v zařízení staveniště v systému s uzavřeným okruhem mycí vody.
- b) Respektovat podmínky ochranného pásma I. a .II. stupně lázeňského místa Bílina.
- c) Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů.
- d) Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu silnice. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
- e) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště budoucí silnice, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, vyloučit poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
- f) Specifikovat množství, druhy vznikajících odpadů a prostory pro jejich shromažďování.
- g) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů. Hluk ze stavební činnosti nesmí překročit nejvyšší přípustné limity.
- h) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby, např. zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.
- i) Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví, orgánů ochrany životního prostředí a správců vodních toků .

Opatření pro variantu A

22. V dostatečném předstihu navrhnout úpravy lesních hospodářských plánů, které umožní stabilizaci dotčených lesních porostů.

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

Opatření pro variantu C

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

Pro fázi realizace záměru

Společná opatření pro variantu A a C

31. Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků. Dočasné zábory půdy omezit jen na nezbytnou minimální plochu, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.

32. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
33. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
34. Stavební stroje v průběhu stavby odstavovat mimo ochranné pásmo přírodních minerálních vod I. stupně lázeňského místa Bílina a dále mimo koryta vodních toků a další místa, kde může hrozit jejich zaplavení vodou.
35. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
36. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť.
37. Zajistit průběžnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveniště.
38. Zajistit ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. Vybavit zařízení staveniště prostředky pro záchyt úniku ropných látek. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit u odborné firmy.
39. Při výstavbě dodržovat podmínky na ochranu archeologických památek dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. V předstihu oznámit termín zahájení zemních prací příslušnému orgánu památkové péče, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče. V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu
40. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby. Organické odpady kompostovat, štěpkovat nebo energeticky využít.
41. V rámci kolaudačního řízení předložit průběžnou evidenci druhů a množství odpadů vzniklých v průběhu výstavby a doložit způsob s jejich nakládáním.
42. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu. Vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben – srpen).
43. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
44. Na ploše staveniště provádět pravidelnou likvidaci invazních druhů rostlin.
45. Riziková místa na staveništi (jímky, jámy, příkopy) opatřit přiměřenými funkčními zábranami, znemožňující přístup a uvíznutí živočichů.

46. Po dobu výstavby ustanovit biologický dozor, který bude provádět autorizovaná osoba (autorizace k provádění biologického hodnocení dle zákona č 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů).
47. V průběhu stavby dodržovat podmínky stanovené v závazných stanoviscích k zásahům do významných krajinných prvků a prvků ÚSES.
48. Plochy dočasného záboru půdy a ostatní plochy dotčené v průběhu výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu, případně na trvalé travní porosty s porosty domácích dřevin napojené na okolní plochy zeleně nebo na lesní porosty.
49. Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů.
50. Období výstavby maximálním způsobem zkrátit.

Opatření pro variantu A

51. Stavbu realizovat s maximálním ohledem zejména na biologicky cennější úseky:
- a) km 0,0 – 1,2 – průchod komunikace lesními porosty, kontakt komunikace s regionálním biocentrem RBC 8 a EVL Bořeň
 - b) km 3,0 – 3,8 – přechod komunikace nivou Syčivky, kontakt komunikace s lokálním biocentrem LBC 3 a průchod lesními porosty
 - c) km 3,8 – 4,5 – průchod komunikace lesními porosty na hřbetu mezi Syčivkou a údolím Lukovského potoka, kontakt komunikace s lokálním biocentrem LBC 31.
52. Zahájení stavebních prací rozdělit do dvou fází:
1. fáze – prvotní terénní práce (úpravy terénu, odstranění vegetačního krytu a sejmutí ornice) provést v celém rozsahu stavby v prvním roce realizace záměru v mimohnízdním období ptáků, tedy od konce srpna do konce února.
 2. fáze – vlastní výstavbu silnice zahájit neprodleně po ukončení první fáze výstavby, nejpozději na začátku března.
53. Zemní práce v rizikových úsecích komunikace (vedení po svazích Bořeně v km 0,0 – 2,5 a kontakt s výsypkovým prostorem někdejšího lomu Jirásek v km 7,2 - 7,7) provádět za geotechnického dozoru. V případě nutnosti přijmout adekvátní opatření k ochraně okolních objektů i vlastní stavby komunikace.
54. Zajistit přeložku a nové značení zelené turistické trasy a naučné stezky Bořeň v místech křížení s trasou silnice (km 0,8 – 1,6) včetně jejího napojení na stávající trasu. Turistickou trasu křížit se silnicí I/13 mimoúrovňově.

Opatření pro variantu C

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

Pro fázi vlastního provozu

Společná opatření pro variantu A a C

56. Po uvedení stavby do provozu provést kontrolní měření hluku u objektů, pro které hluková studie stanovila překročení hygienických limitů nebo dosažení hodnot blízko hygienických limitů. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření, nebo zajistit změnu užívání stavby.

57. V případě nařízeného transferu některého ze zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů zajistit péči a kontrolu o tyto druhy v jejich náhradních lokalitách. Zajištění této činnosti svěřit odborně způsobilé osobě či oprávněné organizaci, výsledky monitoringu poskytnout příslušnému orgánu ochrany přírody a krajiny.

58. Zajistit pravidelnou údržbu systému odvádění dešťových vod ze silnice.

59. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny po dobu minimálně pěti let. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.

60. Při zimní údržbě optimalizovat množství aplikovaných posypových solí a způsob jejich použití.

61. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství provozovatele.

Opatření pro variantu A

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

POUČENÍ

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

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

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

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku:	06.01.2011
Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku:	RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc. EIA SERVIS s.r.o. U Malše 20 370 01 České Budějovice tel.: 386354942
Jméno, příjmení, bydliště a telefon osob, které se podílely na zpracování posudku:	Mgr. Radomír Mužík, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č.j. 39738/ENV/10 ze dne 6.5.2010 Mgr. Pavla Dušková, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 odst.1 zákona č. 100/2001 Sb., č.j. 34758-OVZ-32.0-8.9.08 Mgr. Alexandra Příbylová EIA SERVIS s.r.o. 370 01 České Budějovice tel.: 386354942 RNDr. Václav Braun, držitel autorizace k posuzování vlivů dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, č.j. 29545/ENV/09,1000/630/09 Borová Lada tel.: 728261126

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku: Osvědčení MŽP 2721/4692/OEP/92/93
prodlouženo čj. 45099/ENV/06