Krajský úřad Ústeckého kraje

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

Dle rozdělovníku

Datum: 24. května 2022
Spisová značka: KUUK/171640/2021/88
Číslo jednací: KUUK/063077/2022
UID: kuukes861d6a9c
Počet listů/příloh: 8/0
Vyřizuje/linka: Ing. Jan Koutecký /970

Z Á P I S

z veřejného projednání dokumentace podle ustanovení § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a § 3 vyhlášky č. 453/2017 Sb.

záměru

„Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín - D8 (Knínice)“

konaného dne 5. dubna 2022 od 15:00 hodin
ve velkém sále společenského domu Střelnice, Labská 691/23, Děčín I.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Při posuzování vlivů záměru **„Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín - D8 (Knínice)“** na životní prostředí bylo postupováno ve stanovených lhůtách v souladu se zákonem. Záměr naplňuje dikci bodu 49 kategorie II. přílohy č. 1 zákona (původně 9.1/II).

Dosavadní průběh procesu je patrný z následujícího přehledu:

- Vlastní proces posouzení záměru byl zahájen v srpnu roku 2015, kdy byla dokumentace poprvé předložena Krajskému úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství.
- Zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí byl v září téhož roku pověřen Ing. Josef Tomášek CSc., držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 14. října 2015, Krajský úřad Ústeckého kraje vrátil na základě doporučení zpracovatele posudku dokumentaci oznamovateli záměru k doplnění.
- Dne 29. listopadu 2018 byla Krajskému úřadu Ústeckého kraje předložena přepracovaná dokumentace, zpracovaná podle aktuálně platného znění přílohy č. 4 k zákonu. K předložené přepracované dokumentaci obdržel krajský úřad celkem 87 vyjádření, podnětů a připomínek, které opakovaně upozorňovaly na informace a skutečnosti, jež nebyly ani při zpracování přepracované dokumentace zohledněny a doplněny. Krajský úřad také současně obdržel od zpracovatele posudku písemné doporučení pro vrácení dokumentace k doplnění chybějících aspektů, bez kterých by nebylo možné provést hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí. Jednalo se zejména o detailnější vyhodnocení rizika sesuvů předběžným geotechnickým průzkumem a podrobnější vyhodnocení vlivů v oblasti biologie a krajinného rázu.

- Dokumentace byla opětovně vrácena k přepracování dopisem ze dne 21. ledna 2019.
- Dne 20. ledna 2022 byla přepracovaná dokumentace doručena příslušnému úřadu a dne 27. ledna 2022 rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním orgánům a rovněž předána zpracovateli posudku.
- Dne 7. února 2022 byla zveřejněna informace o dokumentaci na úřední desce krajského úřadu (27. ledna 2022 ÚD magistrát Děčín a ÚD MěÚ Jílové, 26. ledna 2022 ÚD obce Libouchec a obce Malšovice) s tím, že vyjádření k dokumentaci bylo v souladu s § 8 odst. 3 zákona možné uplatnit do 9. března 2022.
- Dne 11. 3. 2022 byla veškerá vyjádření po jejich kompletaci doručena zpracovateli posudku (do 30. března 2022 byla možnost vrátit dokumentaci k přepracování a doplnění).
- Dne 25. března 2022 byla Krajským úřadem zveřejněna informace o místě a času konání veřejného projednání a rozeslána pozvánka dotčeným obcím a dotčeným správním úřadům. Příslušný úřad z hlediska dostatečnosti kapacity posléze raději využil možnost uspořádat veřejné projednání v prostornějším sále Společenského domu Střelnice a informaci o změně místa konání neprodleně doplnil na úřední desky, IS a uvědomil účastníky datovou zprávou dne 28. března 2022.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 5. dubna 2022 od 15:00 hodin ve velkém sále Společenského domu Střelnice, Labská 691/23, Děčín I.

3. Řízení veřejného projednání

Řízení veřejného projednání vedl Ing. Jan Koutecký, referent oddělení ochrany prostředí a udržitelného rozvoje, odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje na základě pověření příslušným úřadem v souladu s ustanovením § 3 odst. 2 vyhlášky č. 453/2017 Sb.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace a vyjádření k ní obdržená ve smyslu zákona.

5. Účastníci veřejného projednání

- Příslušný úřad, Krajský úřad Ústeckého kraje

  Ing. Helena Skalníková, vedoucí oddělení ochrany prostředí a udržitelného rozvoje
  Ing. Tereza Zabloudilová, referent oddělení ochrany prostředí a udržitelného rozvoje
  Ing. Petra Kalousová, referent oddělení ochrany prostředí a udržitelného rozvoje
  Ing. Jan Koutecký, referent oddělení ochrany prostředí a udržitelného rozvoje
- Oznamovatel

  Ing. Marta Černá
  Ing. Kateřina Ambrožová
  Ing. Michal Vrabec
  Ing. Radek Kropelnický
- Zpracovatel dokumentace EIA

  Mgr. Radomír Mužík
  RNDr. Lenka Šikulová
- Zpracovatel posudku EIA

  Ing. Josef Tomášek, CSc.

Dále byli na jednání přítomni zástupci samosprávy, dotčených orgánů státní správy a veřejnost v počtu přibližně 70 osob.

6. Program veřejného projednání

- Úvod – spojený s představením zástupců jednotlivých stran, stručným seznámením s legislativou a s rekapitulací dosavadního průběhu projednávání záměru
- Vystoupení zástupce oznamovatele
- Vystoupení zpracovatele dokumentace
- Vystoupení zpracovatelky posudku
- Vyjádření zástupců samospráv dotčených obcí a dotčených správních orgánů
- Veřejná diskuse všech účastníků jednání k záměru
- Shrnutí, závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání záměru zahájil za příslušný úřad Ing. Koutecký, který se představil jako osoba pověřená řízením jednání. Seznámil přítomné s důvodem a cílem veřejného projednání a moderoval jeho další průběh.

V krátkém úvodu vymezil roli krajského úřadu v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a seznámil přítomné s jednotlivými kroky v procesu EIA a s jeho dosavadním průběhem. Sdělil, že povinnosti krajského úřadu vyplývají ze zákona a z vyhlášky a úřad musí především dbát, aby vlivy záměru na životní prostředí byly projednány ze všech podstatných hledisek. Dále upozornil, že v rámci diskuse na otázky a připomínky odpovídají a vysvětlení podávají zpracovatelé dokumentace a posudku, oznamovatel informuje o záměru a jeho cílech. Stanovisko je odborným podkladem pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních předpisů.

Za oznamovatele dále vystoupila Ing. Marta Černá, která stručně popsala záměr a jeho navrhované varianty. Dále také popsala dosavadní vývoj v projektu na základě jednání s účastníky dotčených orgánů státní správy a samosprávy.

Zpracovatel dokumentace Mgr. Radomír Mužík úvodem rekapituloval vývoj posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Připomněl, že současný stav provozu na komunikaci I/13 je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví neakceptovatelný a to i přes skutečnost, že je nákladní doprava dočasně převedena na silnici I/62 z důvodu opravy mostních konstrukcí. V kontextu s touto informací Ing. Marta Černá doplnila předpokládané termíny realizace oprav dotčených mostních objektů (2023 a 2026). Mgr. Radomír Mužík dále stručně popsal důvody a způsob zapracování dílčích požadavků na doplnění dokumentace a konstatoval, že díky specifickým poměrům v dotčeném území nelze žádnou z variant označit jako uspokojivé řešení. Závěrem rekapituloval výsledky hodnocení a navržené pořadí hodnocených variant z hlediska jejich přijatelnosti.

Zpracovatel posudku Ing. Josef Tomášek, CSc. seznámil přítomné se svojí rolí na veřejném projednání a v probíhajícím procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Konstatoval, že se jedná o záměr, jehož realizace je připravována již od roku 2004. Důvodem je zejména umístění záměru ve značně komplikovaném území, kdy každá z variant má své specifické úskalí. Dále poznamenal, že relevantní připomínky k dokumentaci budou v rámci posudku vypořádány a jako součást posudku bude také návrh závazného stanoviska pro příslušný úřad. V návrhu stanoviska bude pořadí variant náležitě odůvodněno, stejně tak jako konkrétní stanovené podmínky.

Ing. Jan Koutecký v dalším bodě požádal zástupce obce a orgánů státní správy o jejich vyjádření.

Následovalo vystoupení primátora Statutárního města Děčín Ing. Jiřího Anděla, CSc., který shrnul postoj zastupitelstva Statutárního města Děčín k projednávanému záměru. Sdělil, že varianta Pastýřská byla zastupitelstvem města zamítnuta a podporována je tak varianta Chrochvická. Dále vystoupil Ing. Jiří Aster, který jako náměstek pro dopravu doplnil historický

vývoj v kontextu realizovatelnosti jednotlivých variant a vyslovil přání posunout záměr přeložky dále do projektové fáze.

Zástupci města Jílové a obcí Malšovice a Libouchec prezentovali svá zaslaná vyjádření k dokumentaci. Obec Jílové vnímá jako variantu možnost přetrasování dopravy na silnici I/62. Je také upozorněno na nesoulad s územně plánovací dokumentací a celkovou nekoncepčnost ve vztahu k převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Ústeckým krajem a Libereckým krajem. Obec Libouchec označuje navržené trasování z hlediska protihlukové ochrany jako nepřijatelné ve vztahu k souběžně vedené železniční trati. Obec Malšovice nesouhlasí s navrženou Malšovickou variantou zejména z důvodu znemožnění dalšího rozvoje v obci.

Za dotčené orgány státní správy prezentovali svá vyjádření k dokumentaci zástupce Agentury ochrany přírody a krajiny, RP Ústecko (CHKO České středohoří) a Správy NP České Švýcarsko. Bylo konstatováno, že celkově jsou závěry z hlediska nových poznatků o dotčeném území přínosem. Jako nedostatek hodnocení vlivů je absence projednání kompenzačních opatření ve vztahu ke zvláštní druhové ochraně a také vyhodnocení varianty převedení dopravy na silnici I/62 podél Labe. Na vznesené připomínky reagoval zpracovatel dokumentace. Poznamenal, že tato varianta není předmětem hodnocení v dokumentaci, byla však historicky i v průběhu tohoto procesu diskutována a nabízí se tak jako možné řešení. Z hlediska dopravní bezpečnosti, hluku nebo složitého napojení na kruhovém objezdu pod Větruší v Ústí nad Labem se však jeví jako značně problematická. Tato skutečnost vyplývá také ze závěrů studie proveditelnosti propojení silnic II/613 a I/62, kterou zpracovalo ŘSD v průběhu roku 2021, a která byla dokončena po termínu odevzdání dokumentace EIA. Z těchto důvodů také není přiložena v přílohové části dokumentace EIA. Ing. Michal Vrabec souhlasil, že v rámci této studie nebylo nalezeno takové řešení, které by bylo z technickoekonomických hledisek realizovatelné.

Následně byla zahájena diskuze, během které byly řešeny následující okruhy otázek:

Byl vznesen dotaz na konkrétní rozbor a vývoj dopravních intenzit na komunikaci I/13 a I/62 v delším časovém horizontu (min. pro období, kdy bylo uvažováno o realizaci přeložky) v kontextu převedení dopravy směrem na Liberec. K uvedenému dotazu sdělil oznamovatel, že investor má k dispozici data z provedeného celostátního sčítání dopravy v roce 2010 a 2016. Dále jsou u připravovaných záměrů zpracovávány průběžně dopravní prognózy.

Byla vznesena připomínka k dílčímu hodnocení jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví, kde byly zjištěny významné vlivy resp. neakceptovatelné vlivy. Tato zjištění pak nebyla reflektována v celkovém hodnocení jednotlivých variantních řešení. Zpracovatel dokumentace konstatoval, že všechny navrhované varianty mají určité negativní aspekty zejména v oblastech ochrany přírody a veřejného zdraví. Z pohledu celkového hodnocení však lze tyto vlivy minimalizovat na přijatelnou úroveň.

U malšovické varianty byla diskutována možnost využití podjezdu trati, který je již v současnosti využíván kamionovou dopravou. Oznamovatel konstatoval, že po vyústění z tunelového portálu by tímto využitím došlo k zásadnímu dopadu na stávající zástavbu. Současně navržené trasování bylo projektováno s minimálními dopady. S ohledem na niveletu trasy by dopravní napojení, které by zohlednilo stávající výrobní halu, mělo příliš velké dimenze (zejm. výška pilotů, šířka křižovatky). Zpracovatel dokumentace doplnil, že realizace dopravního napojení je také problematická z hlediska umístění v zátopové oblasti stoleté povodně. Vzhledem k nepřítomnosti projektanta byla také nabídnuta možnost zaslání konkrétního odůvodnění navrženého řešení napojení písemně. Ve vztahu k možnému odstranění výrobní haly konstatoval zástupce Okresní hospodářské komory jednoznačnou podporu varianty Chrochvická. Oznamovateli a zástupcům samospráv bylo veřejností dále vytýkáno nezanesení dopravního koridoru Malšovické varianty do územních plánů ještě před realizací výrobní haly.

Dále byla vznesena připomínka absence hodnocení šachet na tunelu. Oznamovatel reagoval, že konkrétní umístění a podoba technického řešení je zpravidla ve fázi dokumentace pro stavební povolení.

Veřejnost také vznesla připomínku k absenci vyhodnocení světelného znečištění. Zpracovatel dokumentace v tomto směru konstatoval, že tyto pojmy jsou v právních předpisech uvedeny, ale pro vlastní hodnocení chybí metodika. Zpracovatel posudku doplnil informaci o tom, že obecná metodika pro hodnocení těchto vlivů se týká pouze osvětlovaných průmyslových areálů. V případě záměru by se hodnocení mohlo týkat maximálně portálů u vjezdu do tunelu. Zpracovatel dokumentace poznamenal, že je možné dopady světelného znečištění minimalizovat vhodnou lokalizací náhradní výsadby.

U Chrochvické varianty bylo také veřejností připomínáno její zamítnutí v předchozím procesu EIA. Bylo požadováno vysvětlení jejího opětovného zařazení. Zpracovatel dokumentace konstatoval, že tato varianta dostála ve vztahu k identifikovaným problémům určitých lokálních změn a v rámci dokumentace je tedy zařazena jako verze z roku 2015. Dále doplnil, že je s touto variantou na strategické úrovni delší dobu počítáno (vymezení v rámci územního plánu) a současně byla zařazena jako varianta referenční.

U Chrochvické varianty bylo veřejností upozorněno, že v některých jejích částech nejsou plněny hygienické limity pro hluk. Jako možnost je v dokumentaci uvedena změna využití některých objektů. Zpracovatel dokumentace upřesnil, že současně navržená protihluková opatření v některých případech opravdu nemusí zajistit plnění hygienických limitů. Pro oznamovatele se tak nabízí pouze řešení v podobě výkupu a změny využití těchto nemovitostí. Tato problematika bude řešena až na základě přístupu jednotlivých vlastníků v rámci aktualizace hlukové studie v navazujícím řízení, kde budou i navržené parametry protihlukových opatření upřesňovány.

Byla dále diskutována složitost geologických a hydrogeologických podmínek zejména při zakládání pilotů u přemostění. Konkrétní otázky byly následně zodpovězeny zástupci firmy GeoTec-GS, a.s., která je zpracovatelem inženýrskogeologického průzkumu. Celkem bylo provedeno 58 vrtů. Lokalizace vrtů je nepravidelná, avšak situována z hydrogeologického hlediska v reprezentativních úsecích. Vrty byly prováděny v období 9/2020 – 10/2021. Podrobnější průzkumy budou provedeny následně až po stanovení konkrétní varianty v rámci územního a stavebního řízení. Výstupem z průzkumu bylo na této úrovni mj. vymezení dvou typů území s pomalu a rychle tekoucí spodní vodou. Z hlediska vlivů stavby na podzemní vody však není žádná z hodnocení variant problematická. Vliv podzemních vod na stavbu je také řešitelný a je do jisté míry technickou otázkou pro dodavatele stavby. Z hlediska sesuvů byl vyhodnocen jako nejrizikovější výjezd z portálu tunelu u Malšovic.

V relaci ke složitým geologickým podmínkám byly dále také diskutovány vlivy výstavby a provozu komunikace v některých biologicky významných částech dotčeného území zejména ve vztahu k mortalitě obojživelníků a plazů. Z hlediska této problematiky jsou navržena odpovídající opatření, která budou dále konkretizována v rámci řízení o udělení výjimek.

Zástupce obce Libouchec konstatoval, že navržené parametry protihlukové stěny zmírňující vlivy záměru ve vztahu k zástavbě nepovažuje za dostatečně účinné řešení a požadoval trasu v tomto úseku vést zahloubením, popř. i zastřešením komunikace. Zpracovatel dokumentace poznamenal, že z hlediska účinnosti protihlukových opatření je stěna z hlediska minimalizace vlivů účinnější, musí být však umístěna co nejblíže ke zdroji. Výhodou obce Libouchec je absence zástavby na odlehlé straně. Parametry protihlukové stěny budou dále v navazujících řízeních upřesněny na základě aktualizace hlukové studie.
Z řad veřejnosti byl vznesen dotaz ohledně vyhodnocení odrazu hluku v Libouchci i ve vztahu k zprovoznění železnice („Kozí dráha“). Zpracovatel dokumentace konstatoval, že v rámci hodnocení nelze slučovat hluk ze železnice a silniční dopravy zejména z důvodu odlišné frekvenční charakteristiky těchto zdrojů. Pokud by například bylo prováděno měření za provozu železnice, pak by dle metodiky měl být hluk z jejího provozu vyloučen. Ve vztahu

k odrazivosti prostředí poznamenal, že může dojít u konkrétních hlukově chráněných staveb i ke skokovému zhoršení akustických poměrů, avšak stanovené hygienické limity pro hluk z dopravy budou dodrženy.

Dále byl veřejností vznesen dotaz k možnosti průchodu náspu ve směru k vrchu Strážiště. Byla také diskutována problematika odvodnění tohoto území ve fázi výstavby a to i ve vztahu ke kvalitativnímu ovlivnění stávajících studní u obytné zástavby obce Libouchec. Zpracovatel posudku konstatoval, že konkrétní podoba odvodnění stavby je předmětem plánu organizace výstavby. Tento materiál bude také projednáván jako součást projektové dokumentace s dotčenými obcemi. Z hlediska možného ovlivnění je standardním požadavkem ve fázi výstavby monitoring vodních zdrojů. Zástupce oznamovatele dodal, že harmonogram výstavby je standardně plánován na cca 3 roky. Plánované tunely by samozřejmě tento čas prodloužily. Požadavek na průchod náspem je vhodné uplatnit v rámci územního řízení, kdy tuto možnost prověří projektant.

V rámci diskuse byla veřejností opětovně vznesena otázka ohledně převedení dopravy z dálnice D8 přes komunikaci I/62. Zástupce oznamovatele zopakoval důvody jejího nezařazení a zdůraznil bezpečnostní hledisko. Dodal také, že ve vztahu k reálným možnostem zkapacitnění této komunikace není možné uvažovat o plnohodnotném nahrazení silnice I/13.

V průběhu diskuse byla veřejností vznesena připomínka z hlediska možnosti zkreslení vstupních údajů do rozptylové studie. Současná imisní situace je v některých parametrech nad zákonnými limity a v předložených verzích rozptylové studie se operuje s odlišnými údaji průměrné rychlosti nákladních vozidel. Zejména Chrochvická varianta je ve vztahu k obytné zástavbě v zásadním stoupání. Zpracovatel dokumentace připustil, že v některých úsecích, kde dochází ke stoupání, mohla být zvolena zpracovatelem rozptylové studie rychlost nižší. Dále konstatoval, že rozdíl těchto rychlostí je v toleranci chyby výpočtového modelu a nemohou tak být ovlivněny výsledky rozptylové studie.

Byly také vzneseny dotazy k hodnocení vlivů stavby na klima a vlivů klima na stavbu. V dokumentaci je postrádáno dostatečné zpracování emisí skleníkových plynů, uvedení frekvence zaplavení úseků v zátopových územích a také bilance kácení městské zeleně a náhradní výsadby. Zpracovatel dokumentace konstatoval, že v této fázi není možné operovat s finální podobou záboru území a nelze tak přesně kvantifikovat rozsah kácení. Vlastní podoba náhradní výsadby je stanovena až na základě dohody s obcí, která toto území zná nejlépe. Dále dodal, že program Mefa a ani standardní schválené modely pro zpracování rozptylových studií ještě neumějí s emisemi CO_2 pracovat. Předpoklad dopadů na klima v globálním měřítku bude z pohledu zvažovaných variant srovnatelný. V případě průjezdnosti za povodňových stavů jsou varianty rovněž srovnatelné.

Veřejnost dále upozornila na počet ovlivněných obyvatel realizovanou Chrochvickou variantou (17 500 obyvatel na stávající silnici I/13 a 14 500 obyvatel v případě realizace této varianty). Tato čísla nesplňují charakter obchvatové komunikace, resp. ulehčení stávajícího průtahu městem. Dále byla také diskutována relevance stavby ve vztahu k navazujícím přeložkám ve směru na Liberec, případně přeložení na komunikaci I/15 mimo chráněná území. Zpracovatel dokumentace k uvedenému poznamenal, že smyslem záměru je celkové zlepšení ve vztahu k plnění zákonných limitů. Bohužel to znamená i dílčí zhoršení stavu v některých v současnosti méně zasažených oblastech.

Dále byl vznesen dotaz na možnost vyhodnocení emisí otěru z pneumatik, emisí mikročástic a duplicitu hodnocení v relaci souběhu stávající a nové komunikace mj. v lokalitě sídliště Bynov. Zpracovatel dokumentace poznamenal, že z tohoto hlediska je nejzásadnější resuspenze prachových částic. Otěr pneumatik samozřejmě k navýšení koncentrací prachu přispívá, ale z hlediska množství není zásadní. Nejzásadnějším příspěvkem jsou lokální spalovací zdroje. Vlivy resuspenze a souběžného provozu komunikací byly v rozptylové studii zohledněny. Dále konstatoval, že podle metodiky je možné vyhodnotit částice PM_{10} a $PM_{2,5}$. Na menší částice není metodika a nejsou stanovené imisní limity.

Zpracovatel dokumentace také poznamenal, že je možné v rámci návrhu stanoviska stanovit pořadí realizace staveb (Folknářská spojka). Zpracovatel posudku také ke vznesené připomínce veřejnosti o nesouladu záměru s územně plánovací dokumentací poznamenal, že tato problematika je předmětem územního řízení a do procesu EIA se nepromítá.

V závěru veřejného projednání, kdy již nebyl z řad veřejnosti a přítomných vznesen dotaz či připomínka, byla diskuse oficiálně ukončena. Nakonec bylo uvedeno, že v dalším kroku bude zpracován posudek, ve kterém bude příslušnému úřadu předán návrh stanoviska. Jednání bylo tímto ukončeno.

III. ZÁVĚR

Program veřejného projednání byl v cca 20.20 hod. ukončením diskuse vyčerpán. Ing. Jan Koutecký dále poznamenal, že dle § 17 odst. 5 zákona pořizuje příslušný úřad z veřejného projednání zápis obsahující zejména údaje o účasti a závěry z projednání a dále z něj pořizuje zvukový záznam. Závěrem konstatoval, že byly projednány vlivy záměru **„Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín - D8 (Knínice)“** na životní prostředí ze všech podstatných hledisek. Tím byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace k záměru podle zákona a vyhlášky.

Výsledky procesu posuzování budou zahrnuty do stanoviska, které bude vydáno Krajským úřadem Ústeckého kraje na základě dokumentace, posudku a veřejného projednání a uplatněných vyjádření ve smyslu § 9a zákona.

Zápis byl zpracován dne 24. 5. 2022

Ing. Jan Koutecký
pověřen řízením veřejného projednání

schválila Ing. Irena Jeřábková
vedoucí odboru ZPZ

Rozdělovník k č. j.: KUUK/063077/2022

Oznamovatel:

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

Dotčené územní samosprávné celky:

2) Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
3) Statutární město Děčín, Mírové náměstí 1175/5, 405 38 Děčín IV
4) Město Jílové, Mírové náměstí 280, 407 01 Jílové
5) Obec Libouchec, Libouchec 211, 403 35 Libouchec
6) Obec Malšovice, Malšovice 16, 405 02 Děčín

Dotčené orgány státní správy:

7) Magistrát města Děčín, odbor životního prostředí, Mírové náměstí 1175/5, 405 38 Děčín
8) Magistrát města Ústí nad Labem, odbor životního prostředí, Velká Hradební 2336/8, 401 23 Ústí nad Labem
9) KHS Ústeckého kraje územní pracoviště Děčín, Březinova 444/3, 405 01 Děčín 1
10) ČIŽP OI, Výstupní 508, 400 07 Ústí nad Labem
11) AOPK ČR, Správa NP České Švýcarsko, Pražská 457/52, 407 46 Krásná Lípa
12) AOPK ČR, Správa CHKO České středohoří, Michalská 260/14, Litoměřice
13) OBÚ pro území kraje Ústeckého, U Města Chersonu 1429/7 , 434 01 Most
14) MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
15) MŽP, odbor posuzování vlivů na ŽP, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
16) MŽP, odbor geologie, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

17) MŽP, odbor výkonu st. správy IV, Bělehradská 1338/15, 400 02 Ústí nad Labem
18) Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství (zde)
19) Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (zde)

Zpracovatel dokumentace:

20) Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s. r. o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice

Zpracovatel posudku:

21) Ing. Josef Tomášek, CSc., Středisko odpadů Mníšek s. r. o., Pražská 900, 252 10 Mníšek pod Brdy

Na vědomí:

22) Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 430 03 Chomutov