



## KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

odbor životního prostředí a zemědělství

Dle rozdělovníku

Číslo jednací  
KULK 31275/2022  
Sp. Zn. OŽPZ 282/2022

Oprávněná osoba/linka/email  
Ing. Petr Čech/391  
petr.cech@kraj-lbc.cz

Liberec  
26. března 2022

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“) jako příslušný orgán podle § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), na základě oznámení podle přílohy č. 3 zákona, vydává podle § 7 odst. 5) zákona:

### **ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ**

#### **Identifikační údaje**

#### ***Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1: I/13 Frýdlant – obchvat***

Záměr zařazený dle přílohy č. 1 kategorie II pod bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1000 voz/24 hod.“

**Kapacita (rozsah) záměru:** Obchvat je navržen v kategorii S 9,5/90. Návrh obchvatu je zpracován ve 2 základních variantách vedení trasy.

Trasa	Délka (km)	R <sub>min</sub> (m)	Max. podélný sklon (%)	Poznámka
Varianta 2	6,756	550	6	Jižní obchvat MČ Větrov
Varianta 4	7,181	520	6	Severní obchvat MČ Větrov

**Umístění záměru:** kraj: Liberecký  
obec: Dětřichov, Frýdlant, Raspenava  
k. ú.: Dětřichov u Frýdlantu, Frýdlant, Raspenava

#### ***Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:***

Posuzovaným záměrem je novostavba silnice I/13, která bude sloužit jako obchvat města Frýdlant. Obchvat je navržen ve dvou základních variantách vedení trasy. Dokument oznámení uvádí, že v zájmovém území nebyly zjištěny záměry, s nimiž by bylo mohlo docházet k nežádoucí kumulaci posuzované stavby.

T +420 485 226 111 E [podatelna@kraj-lbc.cz](mailto:podatelna@kraj-lbc.cz)

**Stručný popis technického a technologického řešení záměru:**

Příčné uspořádání je totožné pro obě varianty, a sice kategorie S 9,5/90. U všech křižovatek je navržen pruh pro odbočení vlevo. Základní příčný sklon vozovky i zpevněné krajnice je střechovitý 2,5 %. Příčný sklon ve směrových obloucích je navržen jednostranný, dostředný, v závislosti na poloměru oblouku a směrodatné rychlosti. Varianta 4 prochází územím CHKO zhruba od km 2,55 do km 3,5, tedy necelý 1 km, varianta 2 zhruba od km 0,3 do km 3,05, tedy v délce cca 2,75 km.

V řešeném úseku jsou navrženy křižovatky napojujících stávající silniční síť. Jejich rozmístění vychází ze stávající konfigurace terénu a bylo optimalizováno tak, aby byla zajištěna dostatečná dopravní dostupnost území i v době záplav, kdy dochází k odříznutí dvou částí města Frýdlantu říčkou Smědou.

**Varianta 2:**

Staničení (km)	Křižující silnice	Tvar křižovatky	Poznámka
0,724	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Liberce)
3,010	II/290	mimoúrovňová jednovětвовá	napojení Raspenavy
3,769	III/2903 Zámecká	úrovňová průsečná	napojení ul. Zámecké a III/2903
5,296	II/291	úrovňová průsečná	napojení Jindřichovic pod
6,248	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Polska)

**Varianta 4:**

Staničení (km)	Křižující silnice	Tvar křižovatky	Poznámka
1,710	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Liberce)
2,531	stávající III/2901	úrovňová průsečná	napojení Frýdlantu a Větrova
3,442	II/290	mimoúrovňová jednovětвовá	napojení Raspenavy
4,197	III/2903 Zámecká	úrovňová průsečná	napojení ul. Zámecké a III/2903
5,721	II/291	úrovňová průsečná	napojení Jindřichovic pod
6,672	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Polska)

Dále jsou navrženy následující mostní objekty:

**Varianta 2:**

Číslo SO	Název	Staničení (km)	Délka (m)	Šířka (m)
SO 201	Most přes potok a biokoridor	0,448	3,0	11,5
SO 202	Nadjezd silnice III/2902 do Zátíší	2,764	18,0	6,5
SO 203	Most přes silnici II/290, železnici a řeku Smědou	3,259	423,0	12,0

SO 204	Most přes cyklostezku	5,031	3,0	9,5
SO 205	Most přes železnici a řeku Řasnici	6,172	96,0	12,0

**Varianta 4:**

Číslo SO	Název	Staničení (km)	Délka (m)	Šířka (m)
SO 201	Most přes potok a biokoridor	0,448	3,0	11,5
SO 202	Most přes údolí Větrovského potoka a MK	1,827	176,0	12,0
SO 203	Most přes bezejmenný potok	2,950	2,5	21,5
SO 204	Nadjezd silnice III/2902 do Zátíší	3,261	18,0	6,5
SO 205	Most přes silnici II/290, železnici a řeku Smědou	3,642	423,0	12,0
SO 206	Most přes cyklostezku	5,457	3,0	9,5

Při vedení trasy obchvatu silnice I/13 dochází ke křížení se stávajícími komunikacemi, které bude nutné přeložit. Přeložky silnic jsou navrženy v minimálních délkách a v kategoriích v závislosti na významu komunikace a intenzitě dopravy.

Stávající vodoteče křížené jednotlivými variantami budou upraveny a přeloženy jen v nejnútnejších délkách tak, jak to bude vyžadovat řešení mostních objektů, tedy pouze v takovém rozsahu, aby je bylo možno bez problémů na tyto objekty napojit. U vodotečí bude zachován stávající způsob opevnění koryt i stávající dimenze.

V úsecích, kde trasa silnice prochází územím se stávajícími polními melioracemi, se předpokládá jejich úprava tak, aby i po výstavbě silnice zůstal zachován jejich drenážní efekt.

**Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4  
IČ: 65993390

**Zpracovatel oznámení:** Ing. Luboš Štancl (osvědčení odborné způsobilosti MŽP č. j. 39838/ENV/10, vydáno dne 6.5.2010, autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. 89011/ENV /14 ze dne 14.1.2015)

Dle § 7 zákona bylo k záměru provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr:

**„I/13 Frýdlant – obchvat“  
může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle citovaného zákona.**

**Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) dle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti, a to jak pro území CHKO Jizerské hory, tak území mimo něj:**

1. vyhodnocení dopadů záměru na krajinný ráz a jeho hodnoty v souladu s ustanovením § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Především je nutné provést vizualizaci záměru v obou variantách a ty pak porovnat s tím, že dopady na krajinný ráz budou zásadní pro konečný výběr jedné z variant.
2. vyhodnocení vlivu záměru, resp. obou variant na migrační prostupnost všech druhů včetně návrhu adekvátních technických opatření.
3. vyhodnocení vlivu záměru, resp. obou variant na územní systém ekologické stability.
4. vyhodnocení vlivu záměru, resp. obou variant na významné krajinné prvky na celém území.
5. vyhodnocení vlivu záměru, resp. obou variant, na ochranu zvláště chráněných druhů dle ust. § 49 a 50 zákona č. 114/1992 Sb.
6. vyhodnocení ovlivnění pásma hygienické ochrany IIa Frýdlant-Řasnice včetně návrhu případných opatření.
7. pro případ, že nebude možné navrhnout akumulaci a využití, popřípadě vsakování srážkových vod, vyhodnotit u obou variant potenciální negativní vlivy způsobené regulovaným odtokem (negativní vlivy na recipient, negativní vlivy způsobené odvedením srážkových vod z dotčeného území atp.).
8. z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:
  - vyhodnocení vlivů na hydrogeologické a odtokové poměry v území, posouzení charakteru projektovaného odvodnění komunikace, dopad přibývajících zpevněných ploch na chráněnou oblast přirozené akumulace vod Jizerské hory (dále jen „CHOPAV“) a ochranné pásmo vodních zdrojů (Frýdlant povrchový zdroj Řasnice),
  - vyhodnocení vlivů plánovaných zářezů a násypů na hydrogeologické poměry a tím i okolní zemědělskou půdu (§ 4 odst. 1 zákona o ochraně ZPF),
  - vyhodnocení změny místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy vlivem vybudování zářezů a násypů,
  - vyhodnocení vlivů na fyzikální, chemické nebo biologické vlastnosti zemědělské půdy (§ 3 odst. 1 zákona o ochraně ZPF), případně na biotu v půdě in situ (zimní údržba, polutanty automobilové dopravy apod.),
  - vyhodnocení vlivů na mikroklimatické podmínky s ohledem na půdu a její produkční vlastnosti (§ 3 odst. 1 písm. d) zákona o ochraně ZPF),
  - vyhodnocení ovlivnění stávajících polních meliorací a úpravu řešit tak, aby i po výstavbě silnice zůstal zachován jejich drenážní efekt,
  - hodnotit a zformulovat prokazatelný veřejný zájem na záboru ZPF se zvážením všech mimoprodukčních funkcí ZPF (§ 1 odst. 1 zákona o ochraně ZPF),
  - stanovit podmínky nezbytné pro naplnění veřejného zájmu na zadržení vody v krajině,
  - vyhodnotit dostupnost ploch ZPF oddělených navrhovanou silnicí tak, aby nevznikla výrazná bariéra v krajině jak pro pěší – pro volný pohyb obyvatelstva v zájmovém území (např. Supí vrch, Bažantnice), pro techniku – obhospodařování okolních zemědělských pozemků, pro

hospodářská zvířata – obhospodařování krajiny pastvou, a to ve spojitosti na zachování napojení na stávající místní a účelové komunikace,

- vyhodnotit proč je navrhované řešení z hlediska ochrany ZPF, životního prostředí a ostatních zákonem chráněných veřejných zájmů nejvýhodnější (§ 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF).

9. při zpracování dokumentace vycházet rovněž z dokumentace SEA k územnímu plánu Frýdlant – Mgr. Bauer, září 2012.

**10. Dále je nutné v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v obdržení vyjádření k oznámení záměru, a to včetně vyjádření jednotlivých odborů krajského úřadu uvedených v tomto závěru. V této souvislosti by bylo vhodné na úvod dokumentace předřadit kapitolu, kde bude podrobně popsáno, jakým způsobem byly všechny připomínky zohledněny či vypořádány.**

### **Odůvodnění**

Krajský úřad obdržel dne 2. 3. 2022 od oznamovatele dokument oznámení zpracovaný podle přílohy č. 3 zákona. Krajský úřad rozeslal dne 11. 3. 2022 dokument oznámení spolu s žádostí o vyjádření Městu Frýdlant, Městu Raspenava a Obci Dětřichov. Dále pak Městskému úřadu Frýdlant, odboru stavebního úřadu a životního prostředí, AOPK, regionálnímu pracovišti Liberecko, Krajské hygienické stanici LK, České inspekci životního prostředí, OI Liberec a Ministerstvu životního prostředí ČR, odboru obecné ochrany přírody a krajiny. Dokument oznámení krajský úřad zveřejnil v souladu s § 16 zákona na internetu dne 11. 3. 2022, rovněž na své úřední desce zveřejnil ve stejný den informaci, kdy a kde lze do dokumentu oznámení nahlížet.

V rámci zjišťovacího řízení obdržel Krajský úřad následující vyjádření: Krajská hygienická stanice LK – č. j.: KHSLB 05280/2022 ze dne 7. 4. 2022, Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec – č. j.: ČIŽP/51/2022/1115 ze dne 28. 3. 2022, Agentura ochrany přírody a krajiny, regionální pracoviště Liberecko, č. j.: SR/3069/LI/2021-5 ze dne 8. 4. 2022. K záměru se rovněž vyjádřila dotčená veřejnost: Jiří Štěrba ze dne 10. 4. 2022, Jiří Král ze dne 11. 4. 2022, Martin, Petra, Alexandr a Marcela Partlovi ze dne 7. 4. 2022, Hnutí DUHA, místní skupina Olomouc ze dne 6. 4. 2022. Krajský úřad rovněž obdržel vyjádření od jednotlivých odborů Krajského úřadu Libereckého kraje.

Stručné shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení záměru:

**Krajská hygienická stanice LK – nenavrhuje záměr posuzovat dle zákona.** Po zhodnocení expozice obyvatel, při aplikaci protihlukových opatření v době výstavby a po realizaci záměru, považuje záměr za přijatelný.

**Česká inspekce životního prostředí – nepovažuje za nutné, aby byl záměr posuzován podle zákona.** Z hlediska ochrany vod uvádí, že zájmové území spadá do povodí Odry, převážná část konkrétně do povodí Smědá a Lužická Nisa po Smědou (č. h. p. 2-04-10), pouze okrajově na začátku navržené trasy obchvatu do povodí Lužická Nisa od Mandavy po Smědou (2-04-09). Páteřními toky v zájmovém území jsou Smědá a Řasnice, na začátku trasy je území odvodňováno Oleškou. Stávající vodoteče křížené jednotlivými variantami budou upraveny a přeloženy jen v nejnútnejších délkách tak, jak to bude vyžadovat řešení mostních objektů, tedy pouze v takovém rozsahu, aby je bylo možno bez problémů na tyto objekty napojit. U vodotečí

bude zachován stávající způsob opevnění koryt i stávající dimenze. Trasa obou navržených variant obchvatu silnice I/13 prochází ochranným pásmem vodních zdrojů 2a v povodí Řasnice. Řešené varianty leží částečně v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Jizerské hory. Zpevněná plocha komunikace bude zdrojem srážkových vod. Technické řešení odvodnění navržené komunikace bude postupně upřesňováno v dalších fázích přípravy projektu. V dalších stupních PD je třeba prověřit možnost zasakování srážkové vody, případně další opatření, která podpoří zadržování vody v krajině. V průběhu výstavby záměru budou vznikat splaškové odpadní vody v sociálním zařízení staveniště (během výstavby budou pravděpodobně používána chemická WC). Po uvedení záměru do provozu nebude stavba zdrojem splaškových odpadních vod. Během výstavby může také dojít ke znečištění horninového prostředí a povrchových či podzemních vod únikem pohonných hmot, olejů a mazadel ze stavební techniky. Při případné havárii bude nezbytné okamžitě zabránit dalšímu unikání závadných látek a zahájit sanační práce. Před zahájením stavby je nutné vypracovat Plán opatření pro případ havárie (havarijní plán), a v případě havárie podle něj postupovat. Havarijní plán musí být schválený příslušným vodoprávním úřadem a správcem vodního toku. V zájmovém území jsou stanovena záplavová území na Smědě a Řasnici. Na Řasnici jsou záplavová území stanovena pro Q5, Q20 a Q100, je zde vymezena aktivní zóna záplavových území. Na Smědě jsou stanovena pouze pro Q20 a Q100. Před zahájením stavebních prací bude vypracován povodňový plán pro období výstavby. Záměr je z hlediska ochrany vod reálný, pokud bude při výstavbě dodržena nezbytná provozní disciplína, vylučující negativní vlivy stavby na kvalitu vod a horninového prostředí. Z hlediska ochrany ovzduší konstatuje, že ze znečišťujících látek, emitovaných do ovzduší ve výfukových plynech automobilů, byly hodnoceny látky charakteristické pro automobilový provoz – oxid dusičitý, tuhé znečišťující látky a z organických látek benzen a benzo(a)pyren. Imisní příspěvky posuzované automobilové dopravy budou nízké, maximálně na úrovni jednotek procent příslušných imisních limitů, a to i v případě denních koncentrací PM10, jejichž koncentrace se v současné době pohybuje v lokalitě maximálně kolem 70 % hodnoty imisního limitu. Vliv automobilového provozu na imisní situaci v jejím okolí nebude významný, blízká obytná zástavba bude emisemi z provozu na obchvatu silnice I/13 v navrženém řešení zasažena v přijatelné míře a ani v součtu se stávajícím imisním pozadím zde nebudou s dostatečnou rezervou ohroženy příslušné imisní limity. Pokles imisní zátěže v intravilánu města Frýdlant, kterým je v současné době silnici I/13 vedena, bude významný, a to na úroveň 30-40 % situace bez realizace obchvatu. Na zatěžování okolí stavby emisemi v období výstavby se podílí především emise z dopravy vyvolané stavební činností přitěžující ostatní dopravu na veřejných komunikacích (zajišťující přepravu materiálů ze staveniště a na staveniště) a emise z prostoru staveniště – z provozu stavebních mechanismů, a především šíření prachu z odkryté stavební plochy při provádění zemních prací. Z hlediska ochrany přírody uvádí, že lokalita záměru představuje v současné době zemědělsky využívané území, na kterém se převážně nachází trvalé travní porosty využívané většinou jako louky a pastviny. Předložený záměr se svou částí nachází na území CHKO Jizerské hory, přičemž varianta 4 (severní) prochází výhradně III. zónou odstupňované ochrany přírody v délce necelý 1 km. Varianta 2 (jižní) prochází převážně IV. zónou, do III. zóny zasahuje téměř jako varianta 4 a celkově tedy prochází tato varianta v CHKO v délce 2,75 km. Zájmové území není ve střetu s žádným maloplošným zvláště chráněným územím, s přírodním parkem, ani prvky NATURA 2000 (Evropsky významné lokality, Ptačí oblasti). Významný vliv záměru na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí byl orgány ochrany přírody vyloučen. Záměrem nejsou dotčeny památné stromy a registrované významné krajinné prvky. Záměr se dostává do kolize s významnými krajinnými prvky dle § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

(dále jen „zákon“). Konkrétně se jedná o vodní tok (Oleška, Smědá, Řasnice a ostatní křížené vodní toky) a dále o údolní nivu a les. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologickostabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody – v tomto případě obecního úřadu obce s rozšířenou působností. V lokalitě záměru jsou dotčeny prvky lokálního a nadregionálního územního systému ekologické stability (ÚSES). Jedná se o nadregionální biokoridor K24MB a dále lokální biokoridory. K zásahu do uvedených prvků ÚSES je třeba vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody – v případě lokálního ÚSES příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností a v případě nadregionálního ÚSES vyjádření Ministerstva životního prostředí. Pro daný záměr byl vypracován přírodovědný průzkum, v rámci kterého byl proveden botanický i zoologický průzkum. Botanický průzkum byl proveden ve dvou termínech, a to 9. června a 6. srpna 2021 a dále byly použity údaje z roku 2014, kdy bylo ve stejné trase provedeno jedno šetření. V rámci botanického průzkumu byl zaznamenán jeden zvláště chráněný druh rostlin v kategorii kriticky ohrožený (kuřinka solná). Vzhledem ke skutečnosti, že zájmové území je v současné době převážně zemědělsky obhospodařováno, lze konstatovat, že tyto plochy nejsou z botanického hlediska nikterak významné, tedy jde o kvalitativně průměrné biotopy. V rámci zoologického průzkumu, který byl proveden v období květen až srpen 2021, byla v trase záměru zjištěna celá řada zvláště chráněných živočichů v kategorii ohrožený (13), silně ohrožený (18) a kriticky ohrožený (6). Pro dané zvláště chráněné druhy je nutné požádat Krajský úřad Libereckého kraje o udělení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Vzhledem ke skutečnosti, že stav flóry a fauny je dynamickou záležitostí a mění se, a předpokládaný termín výstavby je až rok 2029, tak se předpokládá povinnost aktualizovat biologický průzkum těsně před realizací stavby a pokrýt časově delší období, než je v případě botanického průzkumu období dvou měsíců. V současné době se jeví z hlediska vlivu záměru na floru a faunu výhodnější varianta 4, a to i vzhledem ke skutečnosti, že se tato varianta vyhýbá biotopům podél Olešky. Rámcová migrační studie pro daný záměr byla zpracována v roce 2014. Dle provedených průzkumů vyplývá, že závěry této studie mohou být použity. V dalších fázích projektu je třeba upřesnit technické parametry migračních objektů v rámci zachování volné průchodnosti pro živočichy všech kategorií a jejich navázání na okolní krajinu. ČIŽP předpokládá, že v další fázi projektové přípravy bude součástí předložené dokumentace zpracovaný dendrologický průzkum, v jehož rámci budou posouzeny dřeviny rostoucí mimo les určené k pokácení. Kácení dřevin realizovat až na základě povolení ke kácení dle platné legislativy a za předem stanovených podmínek. Případnou redukci korun stromů, bude-li třeba, je nutno provádět tak a v takovém rozsahu, aby zde nedošlo k porušení § 7 odst. 1 zákona, vzhledem ke skutečnosti, že dřeviny jsou chráněny před poškozováním a ničením. ČIŽP doporučuje, pokud možno omezit kácení i eventuální redukce korun na období vegetačního klidu, a to především s ohledem na hnízdění ptáků. Dále je třeba zajistit ochranu mimolesní zeleně, která nebude kácena, před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 839061. K umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody ve smyslu ustanovení § 12 zákona – tato povinnost se dle názoru ČIŽP bude týkat i posuzované stavby. V rámci stavby jsou navrženy mostní objekty, u varianty 4 pět mostů a jeden nadjezd, v případě varianty 2 čtyři mosty a jeden nadjezd. Z hlediska vlivů na krajinný ráz ČIŽP upozorňuje, že v dalších fázích přípravy záměru je třeba věnovat pozornost především možným střetům v souvislosti s mostními objekty a navrhnout vhodná zmírňující opatření v podobě doprovodných vegetačních prvků, a tak eliminovat možné negativní vlivy a dále instalací zábran vyloučit možný vlet ptáků do vozovky. Dále je třeba navrhnout doporučení pro minimalizaci negativní dopadu

navrhovaného záměru na krajinný ráz, jejíž součástí by mělo být ozelenění trasy, sadové úpravy a další. Dokumentace je předložena ve formě prostého zákresu do mapy. ČIŽP by zde uvítala podrobnější projektovou dokumentaci s eventuální vizualizací. Dále je třeba věnovat pozornost opatřením k prevenci, vyloučení a snížení významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací (základní dokumentace kap. D.IV. str. 90–94). Z pohledu zásahu do CHKO Jizerské hory, jakož i z hlediska bariérového efektu a prostupnosti krajiny, a i z hlediska vlivu na krajinný ráz se jako příznivější z hlediska ochrany přírody jeví varianta 4. Z hlediska ochrany lesa konstatuje, že realizace záměru předpokládá zabor PUPFL při variantě 2 cca 0,42 ha a při variantě 4 cca 0,46 ha. Nepředpokládá se zásah do větších lesních celků, má dojít k zásahu do několika menších remízků a ochranného pásma lesa. Dotčené lesní pozemky jsou v dokumentaci dostatečně popsány a jsou zde uvedeny i opatření k eliminaci nepříznivého působení na plnění funkcí lesa, přesto se předpokládá vliv na PUPFL mírně nepříznivý a dlouhodobý. Z tohoto pohledu se jeví jako příznivější varianta 2.

**Agentura ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory – považuje za nutné** posouzení záměru dle zákona a požaduje v dokumentaci klást zvýšený důraz na:

- a) vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz CHKO Jizerské hory
- b) vyhodnocení vlivu záměru na migrační prostupnost (především pro velké a střední savce)
- c) vyhodnocení vlivu záměru na územní systém ekologické stability (ÚSES)
- d) vyhodnocení vlivu záměru na významné krajinné prvky na území CHKO Jizerské hory
- e) vyhodnocení vlivu záměru na ochranu zvláště chráněných druhů živočichů dle ust. § 50 zákona č. 114/1992 Sb.

Obchvat je navržen v kategorii S 9,5/90. Je zpracován ve 2 základních variantách vedení trasy, a to v délce 6,756 km (jižní obchvat místní části Větrov), 7,181 km (severní obchvat místní části Větrov). Záměr je situován do severozápadního cípu CHKO Jizerské hory, do nezastavěného i zastavěného území obce Dětrichov, města Frýdlant a Raspenava do III. a IV. zóny odstupňované ochrany CHKO Jizerské hory. Chráněná krajinná oblast je dle ust. § 14 odst. 2) písm. c) zákona zvláště chráněným územím a dle ust. § 25 odst. 2) zákona se hospodářské využívání těchto území provádí podle zón odstupňované ochrany tak, aby se udržoval a zlepšoval jejich přírodní stav a byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce těchto území. Rekreační využití je přípustné, pokud nepoškozuje přírodní hodnoty chráněných krajinných oblastí.

**ad. a) V předloženém Oznámení v kapitole C.II.8 zcela chybí vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz území CHKO Jizerské hory.** Záměr se CHKO Jizerské hory v obou variantách přímo dotýká a vzhledem ke svému charakteru a umístění ovlivní krajinný ráz CHKO Jizerské hory ve značném rozsahu. *Dle ust. § 12 odst. (1) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, mohou být zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. Záměr se nachází v segmentech/kategoriích území, resp. sídel velmi hodnotných se zachovalými harmonickými vztahy a měřítkem. Místo krajinného rázu Větrov má v CHKO Jizerské hory jedinečné postavení. V rámci CHKO se jedná o nejrozsáhlejší komplex luk v nadmořské výšce okolo 400 m n. m., s dochovanou strukturou zástavby, cest a rozčlenění zemědělských pozemků (plužin). Uvedené je významným znakem kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu lokality, což Oznámení prakticky opomíjí. Jižní*



varianta obchvatu zasahuje vymezený prostor v podstatně větším rozsahu než severní varianta. Hodnotu území z hlediska krajinného rázu zmiňuje jak Plán péče o CHKO Jizerské hory 2021–2030 (dále jen Plán péče), který je podle § 38 odst. 1 zákona odborným a koncepčním dokumentem ochrany přírody a krajiny na území CHKO Jizerské hory, tak odborný dokument "CHKO Jizerské hory – Preventivní hodnocení krajinného rázu území" (dále jen PHKR), zpracovatel Ing. arch. Jitka Brychtová. 2008 Oba výše zmíněné dokumenty jsou veřejně přístupné na stránkách: <https://jizerskehory.ochranaprirody.cz/ke-stazeni/>.

**ad b) Migrační prostupnost.** Dlouhodobým cílem je krajina umožňující migrační prostupnost pro všechny skupiny živočichů (od bezobratlých až po velké savce), a to v takové míře, která neohrozí trvalou existenci populací; zachování či zlepšení stávající průchodnosti krajiny se zřetelem především na deštníkové druhy – velké savce, obojživelníky, ptáky a vybrané druhy ryb. Úkolem AOPK ČR je chránit krajinu CHKO před další fragmentací. Obě varianty vytváří nový fragmentační prvek, kdy jižní varianta je cca 2x delší, a navíc v neporušené krajině luk a pastvin v podhůří Jizerských hor, ve zvláště chráněném území. AOPK ČR považuje odkaz Oznámení na migrační studii z roku 2014 za nedostačující a nemůže akceptovat pouhé doporučení na neoplocování obchvatu a „spoléhání se“ na noční migraci. Úsek stejně kapacitní silnice I/13 mezi Svárovem a Mníškem je zcela oplocen, s oplocením počítá i úsek Mníšek – Dětrichov a lze předpokládat, že se tak z důvodu bezpečnosti provozu stane i na řešeném úseku. V dokumentaci by tak měla být řešena i alternativa s oplocením. V kap. Migrace živočichů na str. 51–52, obr. 12 Oznámení je v úseku obchvatu 0 - 0,5 km vytipován migrační koridor. Přesto zde Oznámení žádný speciální migrační objekt nenavrhuje, což považuje AOPK ČR za více než problematické a Dokumentace by se tímto měla podrobně zabývat.

**V dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí by měl být kladen zvýšený důraz na řešení migrační průchodnosti pro kategorii A „jelen“ - velké savce a šelmy** (funkční výška podchodu alespoň 8 m, šířka podchodu min. 30 m, volba přírodních materiálů, umístění protihlukových stěn; nadchod v podobě ekoduktu o šířce min. 30 m atd. dle dostupných metodik). V lokalitě je v posledních letech opakovaně zaznamenán výskyt vlka obecného (*Canis lupus*), kdy území je součástí teritoria 1 smečky, kdy dochází k migraci i přes silnici I/13 (komunikace s populací na území Polska). Území využívají k migraci i další velcí savci. Území představuje významné území pro migraci.

Dále by v dokumentaci měla být řešena otázka **migrace obojživelníků** (např. návrh trvalých zábran, které by navigovaly obojživelníky) a podrobně **ochrana ptáků**. Z hlediska ochrany ptáků uvažuje oznámení pouze o zajištění protihlukových stěn. V rámci dokumentace by měla být řešena varianta s oplocením obchvatu a návrh opatření na eliminaci nárazu ptáků do pletiva, které bude zamezovat vstupu na objekt silnice. Vhodným opatřením je například zavěšením barevných plastových mřížek na pletivo. Dále lze použít jemnější pletivo v horní části na okraji, neboť menší oka jsou lépe viditelná, zatímco u země bude mít pletivo větší oka pro migraci drobných zemních savců. Lze také použít metodu instalace dřevěných latí diagonálně – křížem – a po obvodu každé plotny.). Na polích mimo silnici (50 a více metrů od tělesa komunikace) by měly být umístěny odsedávky pro dravce. Dále by měla být řešena migrace vodní bioty v souvislosti s dotčením nivy a koryta vodního toku Olešky (viz dále). Oznámení navrhuje zpracování podrobné migrační studie v rámci dokumentace k územnímu řízení. Ta však bude zpracována pro již vybranou variantu. AOPK ČR v souladu s principem předběžné opatrnosti požaduje vyhodnotit migrační prostupnost podrobně pro obě varianty, a to i se zohledněním případného oplocení obchvatu.

**ad c) Vyhodnocení vlivu záměru na územní systém ekologické stability (ÚSES).** Záměr představuje přerušení nadregionálního biokoridoru K24MB, lokálního biokoridoru L039/C a 1406/L033. V dokumentaci je nutné se zabývat zajištěním funkčnosti těchto prvků ÚSES i v souladu s migrační dostupností (viz výše), tj. zajištění migrační průchodnosti v přírodních parametrech.

**ad d) Vyhodnocení vlivu záměru na významné krajinné prvky na území CHKO Jizerské hory.** Záměr v jižní variantě představuje výrazný zásah do nivy a vodního toku Olešky. Dle Situace příroda dojde v cca km 0,5 k zániku přirozeného koryta stávajícího vodního toku a k záboru nivy. Dokumentace by měla podrobně vyhodnotit vliv varianty a navrhnout případná kompenzační opatření (např. přeložení koryta vodního toku s modelací do přírodě blízkého charakteru a vzít v úvahu nutný zábor pozemků).

**ad e) Vyhodnocení vlivu záměru na ochranu zvláště chráněných druhů živočichů dle ust. § 50 zákona.** Oznámení opomíjí výskyt zvláště chráněných druhů bezobratlých (zmíněn pouze modrásek bahenní), dále netopýrů a výskyt vlka obecného (kriticky ohrožený druh). Dokumentace by se měla podrobněji zabývat vlivem záměru v obou jeho variantách na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů.

**Hnutí DUHA Olomouc – požaduje** posouzení vlivů záměru na životní prostředí v celém rozsahu, neboť se domnívá, že z níže uvedených důvodů nebude vyloučen významný vliv na životní prostředí. Plánovaný silniční obchvat bude protínat migrační koridor na severovýchodním okraji obce Dětřichov. Předmětný migrační koridor je součástí Biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Ten je přesně definován v územně analytickém podkladu (ÚAP) dle novelizované vyhlášky 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti jako jev 36 B. Pro zajištění dlouhodobé existence např. velkých šelem v České republice je nutné zajistit propojení jejich izolovaných populací. Právě za tímto účelem byl ÚAP vytvořen (Hlaváč a kol. 2020). Stavby, které představují zásah do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, vyžadují udělení výjimky orgánu ochrany přírody (OOP) ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů podle § 50 z. 114/1992 Sb. Je proto nutné posoudit míru škodlivého zásahu do biotopu navrhovanou stavbou a výjimku OOP případně získat (Hlaváč, 2021). Podle zmíněné metodiky v migračních koridorech nesmí docházet k povolování staveb a zařízení, které by mohly ohrozit migrační funkce koridoru.

Z tohoto důvodu požaduje zpracování dokumentace ve vztahu k biotopu vybraných chráněných druhů velkých savců takovým způsobem, aby bylo zamezeno střetu velkých savců s dopravou a aby funkce migračního koridoru nebyla snížena.

**Jiří Štěrba – nesouhlasí** se záměrem. Jako vlastník pozemků je dotčen záměrem I/13 Frýdlant – Obchvat, varianta č. 2 rozdělením zemědělských pozemků a přerušením jejich celistvosti. Důsledek tohoto přerušení celistvosti pozemku bude výrazné omezení zemědělské činnosti, znehodnocení pozemků a zásah do zemědělské půdy. Stavba I/13 Frýdlant-Obchvat, varianta č. 2 bude citelným zásahem do Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory.

**Jiří Král – nesouhlasí** s variantou 2 (modrá), která je předmětem záměru novostavby silnice I/13 a má sloužit jako obchvat města Frýdlant. Uvádí:

1. Dojde k rozdělení pozemků č. 3635/16, 3635/12, 1722/8 a 3635/13 v LV1484 V k.ú. Frýdlant na dvě části, což zkomplikuje jejich zemědělské využití. Tyto pozemky jsou již 10 let k tomuto účelu využívány.

2. Dále zneprístupní vstup a vjezd na druhou část pozemků k rybníku, které spravuji a o které se starám.

Realizací této varianty by byla nejen narušena celistvost pozemků pro hospodaření a zároveň by došlo k jejich znehodnocení. Zasaděním této stavby do této části bude postiženo více drobných zemědělců Větrova. V příloze jsou označeny černě mé pozemky protínající variantou 2 (pozn. krajského úřadu – příloha je součástí vyjádření).

**Martin, Petra, Alexandr a Marcela Partlovi** – uvádí následující: jsme obyvateli tzv. horního Větrova, tedy městské části Frýdlantu, které by se přímo dotkla navrhovaná varianta č. 2 (modrá) plánované výstavby frýdlantského obchvatu. Jsme zároveň majiteli domu v Dlouhé ulici, č. p. 3094 a žijeme zde již třicet let. Toto místo jsme si vybrali zejména kvůli tomu, že jde o poslední dům ve vsi, kde je absolutní ticho, klid a čistý vzduch, což jsou věci, které by byly novou silnicí bezesporu zničeny. Za naším domem už jsou jen louky a lesy. A právě místní příroda by stavbou a následným provozem silnice utrpěla nejvíce. Větrovská krajina je součástí CHKO Jizerské hory. Jde o oblast dosud nedotčenou cyklostezkami a velkou návštěvností lidí a je domovem celé řady ohrožených druhů živočichů i rostlin, například zde hnízdí chřástal, luňák červený nebo křepelka polní. Místní potok je pak domovem vydry říční. Veškerá místní fauna i flóra by byly budoucí stavbou a provozem obchvatu velmi zasaženy, a to samé platí pro místní zemědělskou půdu, které už tak neustále ubývá. Týká se to také zemědělců, kteří v dotčeném území, mimo jiné, chovají hospodářská zvířata. Nevíme, jestli se někdo z nich ozval, ale některé plochy, které bude obchvat protínat, jsou využívány k pastvě. Následné řešení přehánění zvířat přes silnici bude zřejmě také problém. Kromě toho, že zamýšlený obchvat skýtá řadu negativ pro místní krajinu i obyvatele, musíme vyjádřit také své pochybnosti o potřebnosti a účinnosti plánovaného obchvatu. Doba, kdy přes Frýdlant jezdily do Polska kamiony, je dávno pryč. Od léta 2017 skončil tranzit nákladních vozidel nad 12 t., které v Habarticích nemohou projet do Polského Zawidova. Obchvat by tedy sloužil lidem z obcí mezi Frýdlantem a Habarticemi, navíc jen těm, kteří jedou dál než do Frýdlantu, protože na cestě do centra města jim obchvat nepomůže. Ve Frýdlantu jsme prakticky denně a skutečně nemáme pocit, že by se městem nedalo plynule projet nebo že by se snad někde čekalo v kolonách. Využití obchvatu pro občany Frýdlantu nemá téměř význam, protože se na něj dostanou pouze projetím města. Další věcí je, že v březnu 2013 byla dokončena silnice č. 35 pro tranzit z Polska a Německa do Čech. Ta vede z Görlitz přes Polsko do Hrádku nad Nisou a dál na Liberec. Na této trase je, od stávající silnice č. 355 z polského Zgorzelce, která pokračuje do Frýdlantu jako č.13, vzdálenost těchto silnic od tří do šestnácti kilometrů. Takže i v tomto směru se dopravě ve Frýdlantu ulevilo. Je velmi těžké smířit se s tím, že nám povede několik metrů od domu, rychlostní silnice. A to v podstatě ve stejném místě, ve kterém při plánované přístavbě našeho domu, měla CHKO připomínky i na úhel sklonu naší střechy. Je nám jasné, že tento povzdech je asi to poslední, co může lidi, kteří za tímto projektem stojí, přivést k zamyšlení. Předem děkujeme alespoň za pokus. V době, kdy se o obchvatu Frýdlantu začalo uvažovat, to mělo pro dopravu v centru Frýdlantu význam. Význam, který ale s postupující dobou výrazně klesl. Zvažte proto, prosím, nutnost takového projektu a obrovské investice, která je, podle nás, zatížená řadou negativ.

**Krajský úřad, odbor životního prostředí a zemědělství** – z pohledu zájmů ochrany přírody a krajiny **požaduje** záměr posuzovat v celém rozsahu dle zákona.

- Je nutné posouzení záměru v celém rozsahu především z důvodu nutnosti dopracování a posouzení migrace v území. Důvodem je skutečnost, že území je významným migračním koridorem všech druhů živočichů, hlavně však kříží významný migrační koridor pro velké savce (kategorie A) v místě nadregionálního biokoridoru. V dokumentu je zcela nejednoznačně uváděna jako možnost řešení migrace stavba ekoduktu a zároveň jako podmínka v jiné části ukládáno neoplocování silnice pro možnost zachování migrace. Je nutné jednoznačně vyřešit způsob zajištění migrace, upřesnit technické parametry opatření, a to především pro druhy A.

Odkaz v Oznámení na migrační studii z roku 2014 lze považovat za nedostačující, současně nelze akceptovat pouhé doporučení na neoplocování obchvatu a „spoléhání se“ na noční migraci. Úsek stejně kapacitní silnice I/13 mezi Svárovem a Mníškem je zcela oplocen, s oplocením počítá i úsek Mníšek – Dětrichov a lze předpokládat, že se tak z důvodu bezpečnosti provozu stane i na řešeném úseku. V dokumentaci by tak měla být řešena i alternativa s oplocením.

V kap. Migrace živočichů na str. 51–52, obr. 12 Oznámení je v úseku obchvatu 0 - 0,5 km vytipován migrační koridor. Přesto zde Oznámení žádný speciální migrační objekt nenavrhuje a dokumentace by se tímto měla podrobně zabývat. Dále by v dokumentaci měla být řešena otázka migrace obojživelníků (např. návrh trvalých zábran, které by navigovaly obojživelníky) i ochrana ptáků.

Současně je třeba věnovat pozornost vlku obecnému, který je právě druhem z kategorie A, který zde prokazatelně migruje a bude nutné právě s důrazem na tento druh, řešit migraci v území, především v úseku Dětrichov – Větrov.

Migrační studie by pak měla být řešena pro obě navrhované varianty pro možnost jejich porovnání.

- Současně je nezbytné řešit dopady záměru na krajinný ráz a jeho hodnoty v souladu s ustanovením § 12 zákona. Především je nutné provést vizualizaci záměru v obou variantách a ty pak porovnat s tím, že dopady na krajinný ráz budou zásadní pro konečný výběr jedné z variant.
- Dále je třeba vyhodnotit vlivu záměru, resp. obou variant, na ochranu zvláště chráněných druhů dle ust. § 49 a 50 zákona. Oznámení opomíjí výskyt zvláště chráněných druhů bezobratlých (zmněn pouze modrásek bahenní), dále netopýrů a výskyt vlka obecného (kriticky ohrožený druh).

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k oznámení záměru „I/13 – Frýdlant – Obchvat“ sdělujeme, že dotčeným státním úřadem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vzhledem k navrhovaným záborům u varianty 2 (zábor 25,3097 ha), nebo u varianty 4 (zábor 22,2649 ha), kdy zábor zemědělského půdního fondu přesahuje výměru nad 10 ha, je podle § 17 odst. m) zákona příslušné Ministerstvo životního prostředí. Z pohledu ochrany zemědělského půdního fondu přesto požaduje posouzení záměru v celém procesu dle zákona se zaměřením na následující oblasti:

- vyhodnotit vliv na hydrogeologické a odtokové poměry v území, posouzení charakteru projektovaného odvodnění komunikace, dopad přibývajících zpevněných ploch na chráněnou oblast přirozené akumulace vod Jizerské hory (dále jen „CHOPAV“) a ochranné pásmo vodních zdrojů (Frýdlant povrchový zdroj Řasnice),
- vliv plánovaných zářezů a násypů na hydrogeologické poměry a tím i okolní zemědělskou půdu (§ 4 odst. 1 zákona o ochraně ZPF),
- vyhodnotit změnu místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy vlivem vybudování zářezů a násypů,
- vyhodnotit vliv na fyzikální, chemické nebo biologické vlastnosti zemědělské půdy (§ 3 odst. 1 zákona o ochraně ZPF), případně na biotu v půdě in situ (zimní údržba, polutanty automobilové dopravy apod.),
- vyhodnotit vliv na mikroklimatické podmínky s ohledem na půdu a její produkční vlastnosti (§ 3 odst. 1 písm. d) zákona o ochraně ZPF),
- vyhodnotit ovlivnění stávajících polních meliorací a úpravu řešit tak, aby i po výstavbě silnice zůstal zachován jejich drenážní efekt,
- hodnotit a zformulovat prokazatelný veřejný zájem na záboru ZPF se zvážením všech mimoprodukčních funkcí ZPF (§ 1 odst. 1 zákona o ochraně ZPF),
- stanovit podmínky nezbytné pro naplnění veřejného zájmu na zadržení vody v krajině,
- vyhodnotit dostupnost ploch ZPF oddělených navrhovanou silnicí tak, aby nevznikla výrazná bariéra v krajině jak pro pěší – pro volný pohyb obyvatelstva v zájmovém území (např. Supí vrch, Bažantnice), pro techniku – obhospodařování okolních zemědělských pozemků, pro hospodářská zvířata – obhospodařování krajiny pastvou, a to ve spojitosti na zachování napojení na stávající místní a účelové komunikace,
- vyhodnotit proč je navrhované řešení z hlediska ochrany ZPF, životního prostředí a ostatních zákonem chráněných veřejných zájmů nejvýhodnější (§ 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF).

Dle § 4 odst. 1 až 3 zákona o ochraně ZPF je pro nezemědělské účely nutno použít především nezemědělskou půdu, nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo na nezastavěných plochách stavebních pozemků staveb mimo tato území, stavební proluky a plochy získané zbořením přežilých budov a zařízení. Musí-li v nezbytném případě dojít k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu, je nutno především odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní, kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany, co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací, odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu, při umístění směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu.

Metodické sdělení odboru obecné ochrany přírody a krajiny MŽP k ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, (Věstník Ministerstva životního prostředí, ročník XXXI – srpen 2021 – částka 5) uvádí, že ve věci posuzování žádosti o odnětí půdy je též zásadní ustanovení § 9 odst. 5 zákona, dle kterého není potřeba prokazovat jiný veřejný zájem, který výrazně převažuje nad zájmem na ochranu ZPF ve smyslu ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně ZPF pro záměry, které jsou umístěny v souladu s platnou územně plánovací dokumentací (v případě záměru soulad se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje ve znění aktualizace č. 1). Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 2 As 187/2017–327 dovodil, že: „*Veřejný zájem na ochraně zemědělského půdního fondu je vymezen v § 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu a je patrný i z § 4 odst. 1 téhož zákona, podle něž je nutno pro nezemědělské účely použít především nezemědělskou půdu*“, ochrana zemědělského půdního fondu je tedy vždy věcí veřejného

zájmu. V dané problematice je nutno rozlišovat veřejný zájem, který je obecně sledován v ochraně zemědělského půdního fondu, jakožto základní složky životního prostředí a dále jiný veřejný zájem ve smyslu ustanovení § 4 odst. 3 zákona, jehož prokázání je požadováno pro odnětí nejkvalitnější půdy zařazené do I. či II. třídy ochrany dle BPEJ.

Z hlediska posuzování dopadů záměru může orgán ochrany ZPF přihlédnout taktéž k dopadům záměru na ostatní složky životního prostředí popřípadě životní prostředí jako celek, neboť zemědělská půda je jednou ze složek životního prostředí ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o životním prostředí“), přičemž ustanovení § 9 tohoto zákona stanoví, že: „*Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí, nebo se toto znečišťování nebo poškozování omezuje a odstraňuje. Zahrnuje ochranu jeho jednotlivých složek, druhů organismů nebo konkrétních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb, ale i ochranu životního prostředí jako celku*“. S ohledem na výše uvedené lze tedy při posuzování žádosti o odnětí půdy zohlednit dopady realizace záměru na mimoprodukční vlastnosti půdy, jako jsou například hydrologické funkce půdy, dopady realizace záměru na místní mikroklima, zachování environmentální stability krajiny či zachování zemědělské půdy, jakožto biotopu pro živočichy a rostliny.

Z hlediska řízení o odnětí zemědělské půdy ze ZPF je zcela zásadní skutečnost, že na souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF nevzniká právní nárok, přičemž tento nárok nevytváří ani soulad s územně plánovací dokumentací.

Orgán ochrany ZPF má za to, že chránit zemědělskou půdu před nadměrným úbytkem v souvislosti s výstavbou dopravní infrastruktury je nezbytné pro udržitelný rozvoj území, a aby nebyly ohroženy podmínky života generací budoucích. U konkrétních záměrů je proto nutné hodnotit i ekologickou únosnost a zranitelnost krajiny.

U zábořem zasažených zemědělských půd (původně přirozených) je jejich přírodní charakter setřen intenzivní dlouhodobou kultivací. Je důležité si uvědomit, že hodnocený ekosystém převážně orné půdy je nastaven hospodařením člověka – uživatele půdy, a to se všemi důsledky jeho činností (s případně bez praktikování agroenvironmentálních opatření). Zároveň je však obdělávaná zemědělská půda legislativně chráněna ustanovením § 1 odst. 1 zákona o ochraně ZPF jako nenahraditelný výrobní prostředek umožňující zemědělskou výrobu. Důležité je i zachování kulturních a přírodních specifík krajiny a její nezastupitelná ekologicko – stabilizační funkce. Půda jako výrobní faktor je základem pro produkci potravin, krmiv, biomasy. Dále je to důležitý rezervoár C a H<sub>2</sub>O. Zábor půd, především pro stavební účely, je většinou nevratným procesem, který podstatně omezuje nebo úplně odstraňuje plnění funkcí půdy. Záboř půd patří podle závěrů dokumentu „Politika ochrany půdy EU“ mezi nejzávažnější procesy poškozující půdní fond jako celek.

Z hlediska ochrany ovzduší konstatuje, že podle příložené rozptylové studie nebude vliv automobilové dopravy na imisní situaci v okolí významný, blízká obytná zástavba bude emisemi z provozu na obchvatu silnice I/13 v navrženém řešení zasažena v přijatelné míře. Pokles imisní zátěže v intravilánu města Frýdlant, kterým je v současné době silnicí I/13 vedena, bude významný, a to na úroveň 30–40 % situace bez realizace obchvatu. Při samotné realizaci záměru dojde k dočasnému zvýšení prašnosti. Tento negativní vliv lze eliminovat

opatřeními proti prašnosti. Předložená dokumentace (Oznámení záměru) uvádí opatření proti zvýšené prašnosti v průběhu stavebních prací. Orgán ochrany ovzduší s uvedenými opatřeními souhlasí, při jejich splnění by měla být případná prašnost ze stavební činnosti redukována.

Z hlediska ochrany lesa uvádí, že ohledem na rozsah záboru (přibližně do 0,5 ha) u obou dvou variant nemá orgán státní správy připomínek. U obou variant se nepředpokládá zásah do větších lesních celků.

**Krajský úřad, odbor silničního hospodářství** – má k oznámení následující připomínky.

Domnívá se, že pro přehlednost na obrázku by měly být vyznačeny a označeny minimálně ty komunikace, které jsou zmíněny v Tab. 2 a dále v Tab 4 a Tab. 5 na str. 12.

Str. 12, kap. B.I.6, podkap. Křižovatky, odst. 1:

Vzhledem k přerušení silnice III/2911 požaduje z hlediska dopravní obslužnosti západní části obce Krásný Les vybudovat přeložku této komunikace v trase souběžné se silnicí I/13 a silnicí III/2912, a to v trase polní cesty, která spojuje silnici II/291 se silnicí III/2911. Tato polní cesta je ve vlastnictví Libereckého kraje. Tato komunikace je v situačním výkresu vyznačena.

Str. 13, kap. B.I.6, podkap. Vybavení území, Tab. 8:

Vzhledem k přerušení silnice III/2911 požaduje z hlediska dopravní obslužnosti západní části obce Krásný Les vybudovat přeložku této komunikace v trase souběžné se silnicí I/13 a silnicí III/2912, a to v trase polní cesty, která spojuje silnici II/291 se silnicí III/2911. Tato polní cesta je ve vlastnictví Libereckého kraje. Tato komunikace je v situačním výkresu vyznačena, avšak tato přeložka není doplněna do tabulky.

Str. 13, kap. B.I.6, podkap. Vybavení území, odst. 3:

Vzhledem k přerušení silnice III/2911 požaduje z hlediska dopravní obslužnosti západní části obce Krásný Les vybudovat přeložku této komunikace v trase souběžné se silnicí I/13 a silnicí III/2912, a to v trase polní cesty, která spojuje silnici II/291 se silnicí III/2911. Tato polní cesta je ve vlastnictví Libereckého kraje. Tato komunikace je v situačním výkresu vyznačena.

Str. 13, kap. B.I.6, podkap. Vybavení území, Tab. 9:

Vzhledem k přerušení silnice III/2911 požaduje z hlediska dopravní obslužnosti západní části obce Krásný Les vybudovat přeložku této komunikace v trase souběžné se silnicí I/13 a silnicí III/2912, a to v trase polní cesty, která spojuje silnici II/291 se silnicí III/2911. Tato polní cesta je ve vlastnictví Libereckého kraje. Tato komunikace je v situačním výkresu vyznačena, avšak tato přeložka není doplněna do tabulky.

Str. 13, kap. B.I.6, podkap. Vybavení území, odst. 5:

Vzhledem k přerušení silnice III/2911 požaduje z hlediska dopravní obslužnosti západní části obce Krásný Les vybudovat přeložku této komunikace v trase souběžné se silnicí I/13 a silnicí III/2912, a to v trase polní cesty, která spojuje silnici II/291 se silnicí III/2911. Tato polní cesta je ve vlastnictví Libereckého kraje. Tato komunikace je v situačním výkresu vyznačena.

Str. 22, kap. B.II.6, podkap. Dopravní infrastruktura, odst. 1:

Mimoúrovňové křížení obchvatu města Frýdlant se železniční tratí č. 037 Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy musí u obou variant respektovat její vedení navržené v rámci projektu „Studie proveditelnosti trati Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – st. hranice“, jehož investorem bude Správa železnic, státní organizace.

Z hlediska průjezdného profilu na železničních tratích pod mostním objektem musí respektovat možnou elektrizaci tratí 037 Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy v místě křížení navrženém v rámci projektu „Studie proveditelnosti trati Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – st. hranice“ a Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem v km 6,149 (var. 2), resp. 6,573 (var. 4).

K výše uvedenému KÚLK OSH uvádí, že obě železniční tratě jsou sloučeny do jednoho společného označení, a to „037 Liberec – Jindřichovice pod Smrkem, Frýdlant v Čechách – Černousy“.

Str. 97–98, kap. E:

V této kapitole postrádá celkové vyhodnocení vlivů u jednotlivých variant, aby bylo zřejmé, která z variant by byla doporučena k realizaci.

Str. 110, kap. G: podkap. Shrnutí:

V této kapitole je v podkapitolách 5–13 uvedeny jednotlivé vlivy na složky životního prostředí. V této podkapitole však postrádá celkové vyhodnocení vlivů u jednotlivých variant, aby bylo zřejmé, která z variant by byla doporučena k realizaci.

Na závěr upozorňuje ještě na následující rozhodné skutečnosti, které by měly být uvedeny v dokumentaci:

- Varianta č. 4 se nachází v návrhovém koridoru Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a v Územním plánu Frýdlant, tudíž nebude muset být již projednávána.
- Varianta č. 2 se nachází pouze v územní rezervě, tudíž bude muset být projednána s veřejností.
- Varianta č. 4 nezasahuje v jižní části obchvatu natolik do CHKO Jizerské hory jako varianta č. 2.
- Obchvat Frýdlantu v obou variantách tvoří severojižní diametr. Vedení varianty č. 4 z hlediska dopravní obslužnosti a návaznosti na silniční síť v okolí Frýdlantu, lépe navazuje na budoucí propojení silnic I/13 a III/03511 mimo zastavěné území – nedochází k velkému závleku. Silnice III/03511 Frýdlant – Kunratice – státní hranice s Polskem bude rekatégorizována na silnici II. třídy a bude navazovat přes obchvat Frýdlantu na silnici II. třídy II/291 (budoucí západovýchodní silniční tah propojující v trase státní hranice s Polskem – Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – státní hranice s Polskem).
- Varianta č. 2 je kratší a má kratší délku protihlukových stěn než varianta č. 4.
- U varianty č. 2 nedochází na rozdíl od varianty č. 4 k demolicím stavebních objektů.

Na základě výše uvedeného doporučuje k další realizaci variantu 4.

V každém případě odbor silničního hospodářství bude akceptovat jakoukoli variantu, protože vybudování obchvatu města Frýdlant zajistí vyvedení tranzitní dopravy mimo intravilán města, zlepšení životních podmínek obyvatel a odstraní dopravní závady na tomto silničním spojení vedeným intravilánem města.

### **Hluková studie**

Str. 6, kap. 4.1, odst. 2:



Zpracovatel Oznámení již uvádí v kap. B.I.2 pouze jednu návrhovou kategorii komunikace, a to S9,5/90, avšak v Hlukové studii jsou uvedeny dvě návrhové kategorie S9,5/70 a S11,5/70, jako v původním textu Oznámení.

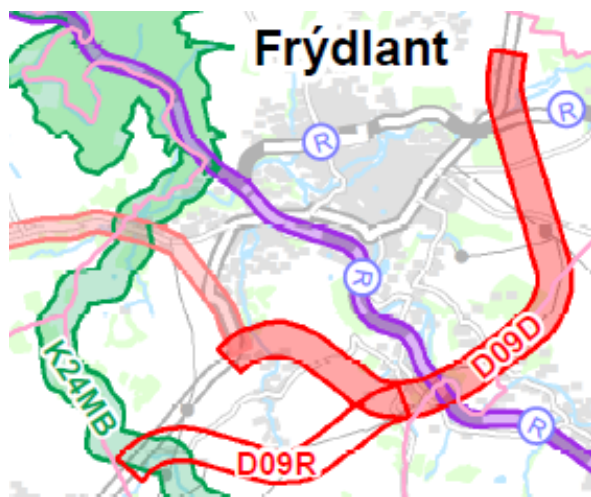
### **Rozptylová studie**

Str. 5, kap. 4.1, odst. 2:

Zpracovatel Oznámení již uvádí v kap. B.I.2 pouze jednu návrhovou kategorii komunikace, a to S9,5/90, avšak v Hlukové studii jsou uvedeny dvě návrhové kategorie S9,5/70 a S11,5/70, jako v původním textu Oznámení.

**Krajský úřad, odbor územního plánování a stavebního řádu** – nemá k předloženému oznámení připomínek. Z hlediska ZÚR LK (přesněji úplného znění ZÚR LK, po Aktualizaci č. 1) konstatuje, že obě varianty záměru z oznámení jsou, jak je uvedeno ve vyjádření Úřadu územního plánování Frýdlant z 3. 11. 2021 v příloze oznámení, sledovány v ZÚR LK. Pro variantu 4 a společný úsek varianty 4 a varianty 2 záměru obchvatu vymezuje ZÚR LK návrhový koridor D09D. Pro variantu 2 záměru v úseku kolem Větrova vymezuje ZÚR LK územní rezervu D09R (viz obr. 1).

Dále upozorňuje, že územní rezerva D09R v ZÚR LK u stávající silnice I/13 kříží nadregionální biokoridor ÚSES K24MB. Návrhový koridor D09D v ZÚR LK kříží železniční trať v úseku Liberec – Frýdlant, na které je v ZÚR LK vymezen návrhový koridor „ŽD8\_D27 pro optimalizaci a elektrizaci jednokolejné železniční trati v úseku Liberec – Frýdlant – hranice ČR/Polsko“ a která je v ZÚR LK zařazena do navrhovaného režimu společného využití železničních a tramvajových tratí s označením R.



Obr. 1 Výřez z Výkresu plocha koridorů, včetně územního systému ekologické stability ze ZÚR LK.

Odbor územního plánování a stavebního řádu konstatuje, že sleduje záměr ve dvou variantách, které jsou i předmětem oznámení. Doporučuje proto, aby byl záměr posouzen dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, se závěrem, která z předkládaných variant je vhodnější. Nedoporučuje však žádné konkrétní oblasti posuzování vlivů záměru na životní prostředí, na které by měl být kladen zvýšený důraz v případně následně zpracované dokumentaci vlivů.

Závěrem upozorňuje, že při zpracování územně plánovacích dokumentací se dosud vycházelo zejména z Vyhodnocení vlivů Územního plánu Frýdlant na udržitelný rozvoj území, které vedlo k tomu, že pro variantu 2 (dle označení v oznámení) záměru je v územně plánovacích dokumentacích vymezena územní rezerva a pro variantu 4 je vymezen návrhový koridor.

**Krajský úřad, odbor kultury památkové péče a cestovního ruchu – z *hlediska státní památkové péče*** nemá k předloženému záměru „I/13 Frýdlant – Obchvat“ žádné připomínky. Za oddělení cestovního ruchu nemá k předloženému záměru žádné připomínky

**Krajský úřad, odbor zdravotnictví a odbor regionálního rozvoje a evropských projektů** neuplatňuje žádné připomínky.

Při svém rozhodování se krajský úřad v rámci zjišťovacího řízení dle zákona řídil mimo jiné zásadami uvedenými v příloze č. 2 zákona.

#### Charakteristika záměru a jeho umístění

Posuzovaným záměrem je novostavba silnice I/13, která bude sloužit jako obchvat města Frýdlant. Obchvat je navržen ve dvou základních variantách vedení trasy.

Varianta 2 se odpojuje od stávající silnice I/13 za obcí Dětrichov (těsně před křižovatkou do Větrova) a vede východním směrem nad trafostanicí jihovýchodně od městské části Větrov, kterou obchází levotočivým obloukem. Pokračuje kolem jižní zastavěné části města Frýdlant až k údolí řeky Smědá. Zde přechází stávající silnici II/290, trať železniční trať č. 037 a údolí Smědé mostem o délce 423 m. Za údolím trasa vede směrem ke k. ú. Raspenava, obchází východně Supí vrch a stáčí se k severu. Pokračuje východně od centrální části města Frýdlant nezastavěným územím, kde kříží několik účelových komunikací a silnici II/291. Dále překračuje železniční trať č. 037 a údolí říčky Řasnice mostem dlouhým 96 m. Varianta č. 2 je ukončena v křižovatce se stávající silnicí I/13 severně od Frýdlantu.

Varianta 4 začíná stejně jako varianta 2 na konci obce Dětrichov, odkud sleduje stopu stávající silnice I/13. Od té se odklání až před městskou částí Větrov, kterou částečně prochází. Poté se trasa stáčí východním směrem a vede mezi přírodní památkou Křížový vrch a Větrovem. Údolí říčky Smědé přechází v podobném místě jako varianta 2. Další vedení trasy je již shodné.

Varianta 4 prochází územím CHKO Jizerské hory zhruba od km 2,55 do km 3,5, tedy necelý 1 km, varianta 2 zhruba od km 0,3 do km 3,05, tedy v délce cca 2,75 km. Trasa ve variantě 4 se přibližuje k PR Křížový vrch, trasy zasahují do vodních toků a jejich niv, zasahují nadregionální biokoridor K24MB. Trasa zasahuje do PHO IIa Frýdlant-Řasnice a CHOPAV Jizerské hory.

#### Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

##### **Vlivy na obyvatelstvo**

Z hlukové studie vyplývá, že převedení převážné části dopravy z centra města na obchvat povede k výraznému snížení hlukové zátěže v okolí původní silnice I/13. Pro ochranu některých obytných lokalit bude nutno v obou variantách vybudovat protihlukové stěny. S navrženými protihlukovými stěnami nepřekročí hluk ze silniční dopravy po trase obchvatu nikde v chráněném venkovním prostoru obytných budov v jeho blízkém okolí ani na hranici plochy pro bytovou výstavbu hygienické limity. Podle rozptylové studie nebude vliv automobilové dopravy na imisní situaci v okolí významný, blízká obytná zástavba bude emisemi z provozu

na obchvatu silnice I/13 v navrženém řešení zasažena v přijatelné míře. Pokles imisní zátěže v intravilánu města Frýdlant, kterým je v současné době silnicí I/13 vedena, bude významný, a to na úroveň 30–40 % situace bez realizace obchvatu. Při samotné realizaci záměru dojde k dočasnému zvýšení prašnosti. Tento negativní vliv lze eliminovat opatřeními proti prašnosti.

### Vliv na životní prostředí

Vlivy na mikroklima požaduje krajský úřad vyhodnotit v dokumentaci, v dokumentu oznámení je pouze uvedeno, že se vliv nepředpokládá. Vzhledem k umístění obou variant v CHKO Jizerské hory a vzhledem k požadavku Správy CHKO Jizerské hory, požaduje krajský úřad v dokumentaci vyhodnotit vlivy záměru na krajinný ráz, na migrační prostupnost, na územní systém ekologické stability, na významné krajinné prvky, na ochranu zvláště chráněných druhů živočichů dle ust. § 50 zákona č. 114/1992 Sb. Toto vyhodnocení nebylo v dokumentu oznámení dostatečně provedeno. Krajský úřad požaduje vyhodnocení zpracovat i mimo území CHKO Jizerské hory. Území je významným migračním koridorem všech druhů živočichů, hlavně však kříží významný migrační koridor pro velké savce (kategorie A) v místě nadregionálního biokoridoru. Je nezbytné řešit dopady záměru na krajinný ráz a jeho hodnoty. Především je nutné provést vizualizaci záměru v obou variantách a ty pak porovnat s tím, že dopady na krajinný ráz budou zásadní pro konečný výběr jedné z variant. Z hlediska zvláště chráněných druhů oznámení opomíjí výskyt zvláště chráněných druhů bezobratlých (zmněn pouze modrásek bahenní), dále netopýrů a výskyt vlka obecného (kriticky ohrožený druh). Důvody pro posouzení záměru v celém rozsahu zákona jsou rovněž uvedeny výše ve vyjádření Krajského úřadu, odboru životního prostředí a zemědělství. Vzhledem k záborům až cca 25 ha a rovněž z důvodů uvedených výše, krajský úřad požaduje v dokumentaci vyhodnotit vlivy na ochranu zemědělského půdního fondu.

Záměr zasahuje do PHO IIa Frýdlant-Řasnice, v dokumentu oznámení nebyly hodnoceny případné negativní vlivy záměru a navržená opatření, krajský úřad proto požaduje toto vyhodnotit v dokumentaci. Z hlediska povrchové vody dokument oznámení pouze konstatuje, že v dalším stupni zpracování PD bude zpracován hydrogeologický posudek, který ověří podmínky v území a na jeho podkladě bude připraven projekt nakládání se srážkovými vodami. Prioritou je srážkové vody vsakovat, v případě že toto nebude možné, bude navrženo jejich zadržetí a následně řízené odvádění do vodních toků, případně bude navržena kombinace obou opatření. Dokument oznámení však již nehodnotí vlivy případného zadržování a následného regulovaného odvádění těchto vod do vodních toků, proto krajský úřad požaduje tyto vlivy vyhodnotit v dokumentaci.

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Na základě předloženého oznámení záměru, s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů na veřejné zdraví, životní prostředí, hmotný majetek a kulturní dědictví, a s přihlédnutím k obdrženým stanoviskům dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr **může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posuzován podle citovaného zákona.**

Pokud bude oznamovatel pokračovat v přípravě záměru, předloží krajskému úřadu v souladu s § 8 odst. 1 zákona **dokumentaci EIA.**

V dokumentaci EIA budou zohledněny požadavky na doplnění uvedené ve vyjádřeních dotčených správních orgánů a veřejnosti a zároveň budou vypořádány všechny připomínky, které jsou součástí a rovněž přílohou tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Krajský úřad nepožaduje zpracování části dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Krajský úřad navrhuje podle § 8 odst. 1 zákona **předložit dokumentaci EIA v počtu 1 ks** včetně elektronické formy.

Oznamovatel záměru je povinen zajistit zpracování dokumentace EIA prostřednictvím fyzické osoby s **autorizací podle § 19 zákona**. Dokumentace bude zpracována na základě oznámení záměru, obdržených vyjádření k oznámení záměru a závěru zjišťovacího řízení. Náležitosti dokumentace EIA jsou uvedeny v příloze č. 4 zákona.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 5 zákona není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

**Město Frýdlant, Město Raspenava a Obec Dětrichov** (jako dotčené územní samosprávné celky) žádáme ve smyslu § 16 odst. 3 písm. a) zákona o zveřejnění tohoto závěru na úřední desce. Doba zveřejnění je minimálně 15 dnů. Zároveň všechny územní samosprávné celky žádáme, aby nám zaslaly písemné potvrzení o vyvěšení tohoto závěru na úřední desce.

**Závěr zjišťovacího řízení je zveřejněn na úřední desce krajského úřadu.** S dokumentem se lze dále seznámit **na webových stránkách:** <http://www.cenia.cz/eia>, kód záměru LKB722.

RNDr. Jitka Šádková  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

### **Příloha**

Vyjádření dotčených orgánů a veřejnosti:

Krajská hygienická stanice LK – č. j.: KHSLB 05280/2022

Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec – č. j.: ČIŽP/51/2022/1115

Agentura ochrany přírody a krajiny, regionální pracoviště Liberecko, č. j.: SR/3069/LI/2021-5

Jiří Štěrba ze dne 10. 4. 2022

Jiří Král ze dne 11. 4. 2022

Martin, Petra, Alexandr a Marcela Partlovi ze dne 7. 4. 2022

Hnutí DUHA, místní skupina Olomouc ze dne 6. 4. 2022.

### **Rozdělovník:**

## Dotčené územně samosprávné celky:

1. Liberecký kraj – *zde vnitřním sdělením*
2. Město Frýdlant DS
3. Město Raspenava DS
4. Obec Dětřichov DS

## Dotčené správní úřady:

1. Městský úřad Frýdlant, odbor stavebního úřadu a životního prostředí DS
2. Krajská hygienická stanice LK, Liberec DS
3. Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec DS
4. AOPK ČR, regionální pracoviště Liberecko DS
5. MŽP ČR, OVSS V, Liberec DS

## Oznamovatel:

1. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha DS

## Na vědomí:

1. MŽP ČR, Odbor EIA a IPPC, Praha DS