

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2016

ČSN EN ISO 14001:2016

ČSN ISO 45001:2018

I/13 Děčín – Manušice

**Dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů**

Číslo zakázky: 21.0458-04

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČ: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

Fax: +420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz

www.ekolagroup.cz

Prosinec 2022



NÁZEV ZÁMĚRU: I/13 Děčín – Manušice
*Dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů*

ČÍSLO ZAKÁZKY: 21.0458-04

OBJEDNATEL: Valbek, spol. s r.o.
Vaňurova 505/17
460 07 Liberec 3

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
tel.: 274 784 927-9, 602 375 858
e-mail: ekola@ekolagroup.cz

KOORDINAČNÍ ČINNOST: Ing. Pavel Hudousek

ŘEŠITELSKÝ TÝM: Ing. Libor Ládyš
Ing. Zuzana Vošická
Ing. Kryštof Pávek
Mgr. Kateřina Majčíková
Ing. Pavel Hudousek

KONTROLOVALI: Ing. Libor Ládyš
Ing. Zuzana Vošická

VEDOUCÍ PROJEKTU: Ing. Libor Ládyš
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4183.

DATUM: 15. prosince 2022

© EKOLA group, spol. s r.o.

Veškerá práva k využití si vyhrazuje EKOLA group, spol. s r.o. společně se zadavatelem.

Výsledky a postupy obsažené ve zprávě jsou duševním majetkem firmy EKOLA group, spol. s r.o. a jsou chráněny autorskými právy ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb.

OBSAH

OBSAH	3
Přehled nejdůležitějších používaných zkratk	8
SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	11
ÚVOD	15
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	149
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	150
B. I. Základní údaje	150
B. I. 1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	150
B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru	150
B. I. 3. Umístění záměru	153
B. I. 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	157
B. I. 5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí .	159
B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.....	166
B. I. 7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	188
B. I. 8. Výčet dotčených územních samosprávných celků	188
B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	188
B. II. Údaje o vstupech.....	189
B. II. 1. Půda	189
B. II. 2. Voda.....	201
B. II. 3. Ostatní přírodní zdroje	202
B. II. 4. Energetické zdroje	203
B. II. 5. Biologická rozmanitost	203
B. II. 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	205
B. III. Údaje o výstupech	211
B. III. 1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží.....	211
B. III. 2. Odpadní vody	213
B. III. 3. Odpady	217

B. III. 4. Ostatní emise a rezidua	226
B. III. 5. Doplňující údaje	228
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	230
C. 1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	230
C. 1. 1. Struktura a ráz krajiny	230
C. 1. 2. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry	234
C. 1. 3. Určující složky flóry a fauny, části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny	239
C. 1. 4. Významné krajinné prvky	240
C. 1. 5. Územní systém ekologické stability.....	244
C. 1. 6. Zvláště chráněná území, památné stromy	255
C. 1. 7. Přírodní parky	260
C. 1. 8. NATURA 2000	260
C. 1. 9. Zvláště chráněné druhy	266
C. 1. 10. Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	266
C. 1. 11. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	270
C. 1. 12. Území hustě zalidněná, obyvatelstvo.....	273
C. 1. 13. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území.....	273
C. 1. 14. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	274
C. 2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny	275
C. 2. 1. Ovzduší	275
C. 2. 2. Voda.....	277
C. 2. 3. Půda	287
C. 2. 4. Přírodní zdroje	289
C. 2. 5. Biologická rozmanitost	290
C. 2. 6. Klima	305
C. 2. 7. Stávající akustická situace	307
C. 2. 8. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	309
C. 2. 9. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek.....	309
C. 3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit	310

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ možných významných VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ a veřejné zdraví..... 314

D. I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí..... 314

D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví..... 314

D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima..... 320

D. I. 3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky..... 338

D. I. 4. Vliv na povrchové a podzemní vody 351

D. I. 5. Vlivy na půdu..... 366

D. I. 6. Vlivy na přírodní zdroje 371

D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra a ekosystémy) 372

D. I. 8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce..... 417

D. I. 9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů 456

D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích..... 459

D. III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů 460

D. IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně..... 466

D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí..... 477

D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace 483

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU 486

F. ZÁVĚR..... 495

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU..... 496

H. PŘÍLOHA 507

Dokladová část 507

Fotodokumentace 524

Literatura	536
Legislativa	538

PŘÍLOHY DOKUMENTACE EIA

- Příloha č. 1** **Prognóza intenzit dopravy**
- Příloha č. 2** **Akustické posouzení**
- Příloha č. 3** **Rozptylová studie**
- Příloha č. 4** **Posouzení vlivů na veřejné zdraví**
- Příloha č. 5** **Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů**
- Příloha č. 6** **Rámcová migrační studie**
- Příloha č. 7** **Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.**
- Příloha č. 8** **Dendrologický průzkum**
- Příloha č. 9** **Posouzení vlivů záměru na krajinný ráz**
- Příloha č. 10** **Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody**
- Příloha č. 11** **Vlivy na klima**
- Příloha č. 12** **Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice**
- Příloha č. 13** **Výkresová část**
- Výkres č. 1 Přehledná situace stavby (1 : 10 000)
- Výkres č. 2a Podélný profil km 0,079 – km 9,175 – VARIANTA 1 (1 : 10 000)
- Výkres č. 2b Podélný profil km 0,079 – km 9,110 – VARIANTA 2 (1 : 10 000)
- Výkres č. 2c Podélný profil km 9,175 – km 22,413 – VARIANTA 1 (1 : 10 000)
- Výkres č. 2d Podélný profil km 9,110 – km 22,510 – VARIANTA 2 (1 : 10 000)
- Příloha č. 14** **Mapová část**
- Mapa č. 1 Ochrana přírody a krajiny (1 : 20 000)
- Mapa č. 2 Přehled prvků ÚSES (1 : 20 000)
- Mapa č. 3 Ochrana vod (1 : 20 000)
- Mapa č. 4 Ochrana horninového prostředí (1 : 20 000)
- Mapa č. 5 Sesuvná území a svahové nestability (1 : 20 000)
- Mapa č. 6 Náchylnost svahů k sesouvání (1 : 20 000)
- Příloha č. 15** **Vizualizace stavby – zákresy do fotografií**

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny	NEL	Nepolární extrahovatelné látky
a. s.	Akciová společnost	Ni	Nikl
BaP	Benzo[a]pyren	NO	Nebezpečné odpady
Ca	Vápník	NO ₂	Oxid dusičitý
Cd	Kadmium	Na	Sodík
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	NV	Nařízení vlády
CO	Oxid uhelnatý	O	Odpady kategorie ostatní
Č. p.	Číslo popisné	OA	Osobní automobily
ČR	Česká republika	OK	Okružní křižovatka
CSD	Celostátní sčítání dopravy	OÚ	Obecní úřad
ČSPH	Čerpací stanice pohonných hmot	PAS	Počáteční akustická situace
ČSN	Česká technická norma	PM _{2,5}	Suspendované částice frakce PM _{2,5}
Cu	Měď	PM ₁₀	Suspendované částice frakce PM ₁₀
dB	Decibel (měrná jednotka)	PPk	Přírodní park
DSP	Dokumentace pro stavební povolení	PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
DUN	Dešťová usazovací nádrž	RBC	Regionální biocentrum
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí	RBK	Regionální biokoridor
EECONET	Evropská ekologická síť	ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
EIA	Hodnocení vlivů na životní prostředí	Sb.	Sbírka
EVL	Evropsky významná lokalita	SV	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
ha	hektar	TNA	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 3,5 t)
HPJ	Hlavní půdní jednotka	ÚP	Územní plán
CHKO	Chráněná krajinná oblast	ÚSES	Územní systém ekologické stability
k. ú.	Katastrální území	ÚSKP	Ústřední seznam kulturních památek
KN	Katastr nemovitostí	VKP	Významný krajinný prvek
KÚ	Konec úseku	VVN	Velmi vysoké napětí
<i>L_{Aeq}</i>	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
LBC	Lokální biocentrum	Zn	Zinek
LBK	Lokální biokoridor	ZOV	Zásady organizace výstavby
LNA	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t)	ZPF	Zemědělský půdní fond
MO ČRS	Místní organizace Českého rybářského svazu	ZÚ	Začátek úseku
MÚK	Mimourovňové křížení	ZÚR	Zásady územního rozvoje
MŽP	Ministerstvo životního prostředí		

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Přehledná situace předmětného záměru	153
Obrázek 2 ZÚR Ústeckého kraje, v platném znění (výřez; koridor PK4 vymezený pro vedení přeložky silnice I/13)	154
Obrázek 3 ZÚR Libereckého kraje, v platném znění (výřez; koridor S11_D03/01 vymezený pro vedení přeložky silnice I/13)	155
Obrázek 4 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Soutěsky.....	162
Obrázek 5 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Jedlka a severozápad Benešova n. Pl.	163
Obrázek 6 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Velká Bukovina	164
Obrázek 7 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Volfartice	165
Obrázek 8 Rozsah komunikační sítě použité v dopravním modelu.....	207
Obrázek 9 Mapa radonového indexu	227
Obrázek 10 Schematické vymezení PDoKP předmětného záměru z hlediska vlivu na krajinný ráz	232
Obrázek 11 Předmětný záměr ve vztahu k zvláště chráněné oblasti České Středoohoří a jeho zónám....	256
Obrázek 12 Předmětný záměr ve vztahu k NPP Březinské tisy	257
Obrázek 13 Předmětný záměr ve vztahu k PP Farská louka.....	258
Obrázek 14 Zvláště chráněná území podél trasy přeložky I/13 Děčín – Manušice: PP Manušické rybníky	259
Obrázek 15 Poloha záměru ve vztahu k EVL Dolní Ploučnice – km 1,900 – 2,800 stavby.....	262
Obrázek 16 Poloha záměru ve vztahu k EVL Dolní Ploučnice – km 3,000 – 7,000 stavby.....	263
Obrázek 17 Poloha záměru ve vztahu k PO Labské pískovce	264
Obrázek 18 Poloha záměru ve vztahu k EVL Dobrná.....	265
Obrázek 19 Poloha záměru ve vztahu k EVL Manušické rybníky	266
Obrázek 20 Ložisko nerostných surovin Soutěsky, dobývací prostor Soutěsky.....	269
Obrázek 21 Přehled území archeologických nálezů v dotčeném území	272
Obrázek 22 Záplavové území vodního toku Bystrá v místě křížení s I/13 Děčín – Manušice (km 8,920)	278
Obrázek 23 Záplavové území vodního toku Šporka v místě křížení s I/13 Děčín – Manušice (km 22,020)	279
Obrázek 24 Vodní útvary povrchových vod	280
Obrázek 25 Vodní útvary podzemních vod	285
Obrázek 26 Stav potenciálního ohrožení dotčené orné půdy větrnou erozí	288
Obrázek 27 Stav potenciálního ohrožení dotčené orné půdy vodní erozí	289

Obrázek 28 Kategorizace lesů dle § 6 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů – úsek ZÚ stavby km 1,8 až km 13,0	296
Obrázek 29 Kategorizace lesů dle § 6 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů – km 12,0 až KÚ stavby km 22,4.....	297
Obrázek 30 Klasifikace posuzovaného záměru a jeho širšího okolí z hlediska hodnocení kvality biotopů dle vrstvy základního mapování biotopů AOPK ČR – úsek ZÚ – km 13,500.....	438
Obrázek 31 Klasifikace posuzovaného záměru a jeho širšího okolí z hlediska hodnocení kvality biotopů dle vrstvy základního mapování biotopů AOPK ČR – km 12,000 – KÚ	439
Obrázek 32 Pohled na stávající silnici II/262 v části Děčín – Březiny, začátek stavby (km 1,825).....	524
Obrázek 33 Pohled v trase přeložky I/13 od komunikace II/262, okraj EVL Dolní Ploučnice (km 1,825)	524
Obrázek 34 Pohled na místní komunikaci v k. ú. Březiny u Děčína, severně od navrženého mostu přes cestu a Dobrnský potok (km 2,500)	525
Obrázek 35 Lesní porost v lokalitě tunelu na přeložce I/13 (km 3,000).....	525
Obrázek 36 Louka s ostrůvkovitou zelení v trase přeložky I/13, severovýchodně od lokality Soutěšky (km 3,500).....	526
Obrázek 37 Lesní porost v trase přeložky I/13, severně od zástavby Jedlka (km 5,000)	526
Obrázek 38 Pohled na průmyslovou a nákupní oblast západní části Benešova nad Ploučnicí, v místě navrženého sjezdu z křižovatky Benešov n. Pl. – západ na silnici II/262 (km 6,000)	527
Obrázek 39 Pohled na pastvinu západně od zahrádkářské osady v severní části Benešova nad Ploučnicí (km 6,500)	527
Obrázek 40 Pohled na stávající silnici III/26224, lokalita navrženého mostního objektu přes přeložku I/13 (km 7,450)	528
Obrázek 41 Sad severovýchodně od Benešova nad Ploučnicí, jižně od trasy I/13 (km 7,800)	528
Obrázek 42 Vodní tok Bystrá v Dolních Habarticích, východně od navrženého mostního objektu na I/13 (km 8,900)	529
Obrázek 43 Pohled v trase přeložky I/13 – směr Děčín, lokalita mostního objektu v Dolních Habarticích (km 9,000).....	529
Obrázek 44 Pohled v trase přeložky I/13 – směr Děčín, jihovýchodně od Dolních Habartic (km 9,600).	530
Obrázek 45 Pohled v trase přeložky I/13 od silnice III/2637 u Malé Bukoviny (km 12,700).....	530
Obrázek 46 Pohled na stávající silnici II/263 severně od Velké Bukoviny, lokalita navrženého mostního objektu na přeložce I/13 a křižovatky Velká Bukovina (km 13,700)	531
Obrázek 47 Pohled na pole a okraj lesního celku pod vrchem Špičák, lokalita přeložky silnice III/26219 (km 15,000).....	531
Obrázek 48 Černý rybník, jižně od přeložky I/13 (km 16,000)	532
Obrázek 49 Pohled na křižovatku stávajících silnic III/26219 a III/26220, v místě plánované křižovatky Volfartice (km 17,300).....	532
Obrázek 50 Pohled v trase přeložky I/13, jižně od Volfartic – lokalita Na Klimentce (km 18,250)	533

Obrázek 51 Pohled v trase přeložky I/13, jižně od Volfartic pod vrchem Kamenec (km 19,500)	533
Obrázek 52 Pohled na stávající silnici III/26211 v Horní Libchavě, v místě navrženého křížení mostním objektem na přeložce I/13 (km 20,500)	534
Obrázek 53 Cyklostezka Varhany, jižně od přeložky I/13 (km 21,500)	534
Obrázek 54 Vodní tok Šporka a údolní niva, lokalita plánovaného mostního objektu na přeložce I/13 (km 22,000).....	535

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Předpokládané výhledové intenzity dopravy na přeložce silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice pro výhledové stavy v roce 2035 a 2050 (počet vozidel/24 hodin)	152
Tabulka 2 Předpokládaný rozsah trvalého záboru stavbou I/13 Děčín – Manušice v rámci jednotlivých k. ú. v obou variantách.....	190
Tabulka 3 Podrobná charakteristika předpokládaných trvalých záborů stavbou I/13 Děčín – Manušice v obou variantách s rozdělením na druhy pozemků	191
Tabulka 4 Předpokládaný rozsah trvalého záboru ZPF v jednotlivých k. ú. řešenými variantami záměru	191
Tabulka 5 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú. – varianta 1	192
Tabulka 6 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú. – varianta 2	194
Tabulka 7 Charakteristika klimatických regionů dotčených pozemků chráněných jako ZPF	196
Tabulka 8 Charakteristika hlavních půdních jednotek dotčených pozemků chráněných jako ZPF.....	196
Tabulka 9 Charakteristika svažitosti a expozice půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF	197
Tabulka 10 Charakteristika skeletovitosti a hloubky půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF	197
Tabulka 11 Předpokládaný rozsah trvalých záborů ZPF dle třídy ochrany – varianta 1.....	198
Tabulka 12 Předpokládaný rozsah trvalých záborů ZPF dle třídy ochrany – varianta 2.....	198
Tabulka 13 Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL v jednotlivých k. ú. řešenými variantami záměru	199
Tabulka 14 Předpokládané bilance zeminy pro variantu 1	199
Tabulka 15 Předpokládané bilance zeminy pro variantu 2	200
Tabulka 16 Předpokládaná bilance ornice pro variantu 1.....	200
Tabulka 17 Intenzity dopravy na stávající komunikační síti v roce 2022 (počet vozidel/24 hodin).....	205
Tabulka 18 Porovnání celkových intenzit dopravy na vybraných úsecích sítě v roce 2035 (RPDI)	208
Tabulka 19 Porovnání celkových intenzit dopravy na vybraných úsecích sítě v roce 2050 (RPDI)	209
Tabulka 20 Rozdělení stavby na úseky odvodnění jejich parametry, recipienty a návrh odvodnění	216
Tabulka 21 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě	221
Tabulka 22 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu	225

Tabulka 23 Typologické členění české krajiny.....	231
Tabulka 24 Svahové nestability zasahující do předmětného záměru	235
Tabulka 25 Plošné sesuvy a svahové nestability do vzdálenosti 1 km od předmětného záměru.....	236
Tabulka 26 Přehled úseků předmětného záměru v ochranných zónách CHKO České středohoří s rozdělením na posuzované varianty	256
Tabulka 27 Demografická charakteristika dotčených obcí dle evidence Českého statistického úřadu...	273
Tabulka 28 Data pětiletých průměrů z let 2017–2021 ČHMÚ pro řešenou oblast přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice	276
Tabulka 29 Data AIM ČHMÚ z tabelárních ročenek pro rok 2021	276
Tabulka 30 Základní charakteristiky povodí vodního útvaru Ploučnice od toku Robečský potok po ústí do Labe (OHL_1110).....	280
Tabulka 31 Základní charakteristiky povodí vodního útvaru Šporka od pramene po ústí do Ploučnice (OHL_1010).....	281
Tabulka 32 Sledované vrty ČHMÚ a další odběrové objekty	282
Tabulka 33 Základní charakteristika vodního útvaru základní vrstvy Křída Dolní Ploučnice a Horní Kamenice	285
Tabulka 34 Základní charakter. vodního útvaru hlubinné vrstvy Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále.....	285
Tabulka 35 Předpokládané trvalé zábory v obou variantách záměru s rozdělením na druhy pozemků .	287
Tabulka 36 Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL pro variantu 1 záměru s rozdělením na jednotlivé kategorie lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.....	294
Tabulka 37 Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL pro variantu 2 záměru s rozdělením na jednotlivé kategorie lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.....	295
Tabulka 38 Druhové složení mimolesní zeleně	298
Tabulka 39 Klimatické charakteristiky dotčeného území (Quitt, 1971)	305
Tabulka 40 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti	306
Tabulka 41 Charakteristiky zájmové oblasti – smogové situace – sezónní (listopad až březen) – část záměru nacházející se v Ústeckém kraji	306
Tabulka 42 Charakteristiky zájmové oblasti – smogové situace – sezónní (listopad až březen) – část záměru nacházející se v Libereckém kraji	307
Tabulka 43 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti.....	307
Tabulka 44 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti	307
Tabulka 45 Souhrn výsledků měření počáteční akustické situace – hluk z dopravy	308
Tabulka 46 Vliv variantního řešení záměru na dotčené turistické stezky	315
Tabulka 47 Imisní limity pro ochranu zdraví lidí.....	320
Tabulka 48 Imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace	320

Tabulka 49 Přehled výpočtových bodů mimo výpočtovou síť	321
Tabulka 50 Porovnání příspěvků NO _x k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035.....	322
Tabulka 51 Porovnání příspěvků NO _x k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050.....	323
Tabulka 52 Porovnání příspěvků NO ₂ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035.....	323
Tabulka 53 Porovnání příspěvků NO ₂ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050.....	324
Tabulka 54 Porovnání příspěvků CO k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035.....	325
Tabulka 55 Porovnání příspěvků CO k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050.....	325
Tabulka 56 Porovnání příspěvků PM ₁₀ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035.....	326
Tabulka 57 Porovnání příspěvků PM ₁₀ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050.....	327
Tabulka 58 Porovnání příspěvků PM _{2,5} k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035.....	328
Tabulka 59 Porovnání příspěvků PM _{2,5} k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050.....	328
Tabulka 60 Porovnání příspěvků benzenu k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035	329
Tabulka 61 Porovnání příspěvků benzenu k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050.....	329
Tabulka 62 Porovnání příspěvků BaP k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035.....	330
Tabulka 63 Porovnání příspěvků BaP k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050.....	330
Tabulka 64 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti – RCP4.5	334
Tabulka 65 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti – RCP 8.5	334
Tabulka 66 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti	335
Tabulka 67 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti – RCP4.5	335
Tabulka 68 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti – RCP8.5	335
Tabulka 69 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti – RCP4.5.....	336
Tabulka 70 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti – RCP8.5.....	336

Tabulka 71 Porovnání bilance emisí CO ₂ ze silničního provozu pro stávající stav v roce 2022 a výhledové stavy 2035 a 2050 se záměrem na vybraných úsecích komunikační sítě (mimo I/13 Děčín – Manušice)	336
Tabulka 72 Hygienické limity hluku pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemních komunikací ..	339
Tabulka 73 Specifikace umístění kontrolních výpočtových bodů	339
Tabulka 74 Rozsah navržených protihlukových stěn v rámci projektové dokumentace předmětné stavby	343
Tabulka 75 Výsledky ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího krajního jízdního pruhu komunikace v případě vybraných profilů	348
Tabulka 76 Výpočty pro posouzení vlivů zimní údržby na povrchové toky.....	357
Tabulka 77 Analýza trvalého záboru ploch ZPF dle druhu dotčených pozemků stavbou přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice	366
Tabulka 78 Rozsah trvalých záborů varianty 1 posuzovaného záměru se zatříděním do jednotlivých kategorií aktualizované vrstvy mapování biotopů	437
Tabulka 79 Rozsah trvalých záborů varianty 2 posuzovaného záměru se zatříděním do jednotlivých kategorií aktualizované vrstvy mapování biotopů	437
Tabulka 80 Křížení vodních toků s doloženým nebo možným výskytem vydry říční navrhovanou přeložkou I/13 v řešených variantách záměru	443
Tabulka 81 Tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu	454
Tabulka 82 Doporučené jímací objekty pro monitoring kvantity podzemních vod	474
Tabulka 83 Doporučené jímací objekty pro monitoring kvality podzemních vod v průběhu výstavby ...	474
Tabulka 84 Stupnice použitá pro hodnocení významnosti vlivů	481

ÚVOD

Předložená dokumentace EIA se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem záměru „I/13 Děčín – Manušice“ (dále jen „záměr“) umístěného na území dvou krajů – Ústeckého a Libereckého, na území k. ú. Březiny u Děčína, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Ovesná, Dolní Habartice, Malá Bukovina, Velká Bukovina, Karlovka, Žandov u České Lípy, Volfartice, Horní Libchava a Manušice.

Oproti předcházejícímu oznámení záměru došlo v souladu se zadáním investora k formální úpravě názvu záměru z původního „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ na stávající název „I/13 Děčín – Manušice“. Jedná se pouze o formální změnu názvu záměru bez jakéhokoli vlivu na rozsah či kapacity záměru. V informačním systému EIA je záměr nadále veden pod kódem ULK1123 a názvem „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“.

Předmět záměru

Stávající silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy. Stávající silnice mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými a hlavně spádovými poměry a velmi často je v konfliktu s obytnou zástavbou (Děčín, Ludvíkovice, Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Srbská Kamenice a Prácheň). S ohledem na výše uvedené se dlouhodobě připravuje a plánuje přeložka této komunikace.

Posuzovaný záměr „I/13 Děčín – Manušice“ zahrnuje z hlediska projektových příprav a technické dokumentace dva dílčí úseky, a to úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí a úsek Benešov nad Ploučnicí – Manušice. Přeložka silnice I/13 je v celém úseku Děčín – Manušice navržena ve dvoupruhovém uspořádání, kategorie S11,5/90.

Návrh trasy přeložky silnice I/13 začíná v místě křížení stávající silnice II/262 na konci Děčína (městské části Březiny), kde navazuje na stavbu přeložky silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka), která byla posuzován v rámci samostatného procesu EIA (kód záměru ULK951; souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí bylo vydáno dne 11. 6. 2019 pod č.j. KUUK/67193/2019/ZPZ). Začátek vlastního posuzovaného záměru „I/13 Děčín–Manušice“ je v km 1,825.

Mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí je trasa záměru vedena údolím Ploučnice po severním svahu údolí v souběhu se stávající silnicí II/262 a obchází Benešov nad Ploučnicí severním obchvatem. Úsek přeložky silnice I/13 Benešov nad Ploučnicí – Manušice je napojen na konec úpravy přeložky I/13 úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí a v prostoru Manušic na přeložku silnice I/9 v místě navrhované MÚK Manušice.

Předpokládané zahájení výstavby záměru „I/13 Děčín – Manušice“ je dle aktuálního harmonogramu uvažováno v roce 2030. Předpokládané zprovoznění stavby je v roce 2035.

Přehled posuzovaných variant

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou zvažovaných variantách: varianta 1 a varianta 2. Obě tyto varianty vychází z návrhu projektově-inženýrské společnosti Valbek, spol. s r.o. Varianta 1 představuje předmětný záměr v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě

Soutěšky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice (viz podrobnější popis v kap. B. I. 5.) a byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení.

Proces posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Záměr je posouzen v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a dalšími souvisejícími zákony a předpisy.

Navržený záměr dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. naplňuje dikci **bodu 49**, tj. „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky 2 km a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby 1 000 vozidel/24 hod.“ a **kategorie II**, tj. záměr vyžadující zjišťovací řízení.

Proces EIA dle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Záměr přeložky silnice I/13 byl v minulosti posuzován v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. pod názvem záměru „Silnice I/13 Nový Bor – Děčín“ a získal dne 31. 10. 2003 souhlasné stanovisko (č. j. 2794/OIP/03) dle výše uvedeného zákona (kód záměru 3XX679). Stanoviska EIA vydaná na základě procesu vedeného dle zákona č. 244/1992 Sb., tj. zákona platného před vstupem ČR do EU, nesplňují dle názahu Evropské komise požadavky směrnice 2011/92/EU. Evropská komise v rámci řešení infringementového řízení č. 2048/2013 zamítla, aby tato stanoviska byla nadále využívána jako podklad pro povolování záměrů. Zákon č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 39/2015 Sb., ve svých přechodných ustanoveních hovoří následovně: „nelze-li vydat souhlasné závazné stanovisko podle věty první, musí být záměr předmětem nového posouzení podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí“. S ohledem na výše zmíněné je v takovýchto případech nezbytné pro povolení záměrů zajistit nový proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí, vycházející ze zařazení dle přílohy č. 1 zákona 100/2001 Sb.

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

Z výše uvedených důvodů a v souladu s Usnesením vlády ČR č. 430 ze dne 11. 5. 2016, kterým byl schválen postup zajišťování opakovaného posouzení vlivů záměrů dopravních staveb na životní prostředí posouzených dříve dle zákona č. 244/1992 Sb., bylo předloženo oznámení záměru dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení záměru bylo zpracováno v souladu s přílohou č. 3 citovaného zákona a dalšími souvisejícími zákony a předpisy.

Oznámení záměru bylo vypracováno jako podklad pro zjišťovací řízení (kód záměru ULK1123). Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení byl dle vyjádření Ministerstva životního prostředí dle § 21 písm. n) zákona 100/2001 Sb. (č.j. MZP/2020/710/2480 ze dne 12. 6. 2020) Krajský úřad Ústeckého kraje. Zveřejnění závěrů zjišťovacího řízení bylo vydáno dne 3. 9. 2020 pod č.j. KUUK/103367/2020/421 a je následující:

„Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření doručených od dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, dotčené veřejnosti a veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ může mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a bude posuzován podle citovaného zákona.“

Dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Příprava předložené dokumentace EIA záměru „I/13 Děčín–Manušice“ probíhala v průběhu let 2021–2022. Dokumentace EIA je zpracována na základě průzkumů, podkladů a jednotlivých podrobných expertních posouzení.

Faktorům, které by mohly mít zásadní vliv z hlediska negativních dopadů záměru na okolí, byla věnována detailní pozornost přímo v přílohách (příloha č. 1–12 dokumentace EIA), které jsou nedílnou součástí vlastní dokumentace EIA.

Text dokumentace EIA je pro snazší orientaci doplněn o výkresovou a mapovou část (příloha č. 13 a 14 dokumentace EIA) a vizualizace (příloha č. 15 dokumentace EIA), které poskytují přehled o dané situaci a o místních podmínkách. Údaje z mapových podkladů byly doplněny o informace získané na příslušných veřejných institucích. Množství informací bylo získáno rovněž při vlastním průzkumu terénu.

Souhrn opatření k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí, která vyplynula z průběhu projektových příprav a posuzování záměru a která jsou jeho nedílnou součástí, jsou uvedena v závěrečné části kapitoly B. I. 6. a v kapitole D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Důležitou součástí dokumentace EIA je „Vypořádání jednotlivých bodů ze závěru zjišťovacího řízení“ a „Vypořádání připomínek vznesených v rámci zjišťovacího řízení záměru“, které je uvedeno v následujícím textu. Toto vypořádání reaguje na připomínky jednotlivých dotčených orgánů státní správy a samosprávy, resp. spolků a veřejnosti vznesené v rámci zjišťovacího řízení předloženého záměru. Vypořádání připomínek umožňuje lepší orientaci v poměrně obsáhlé dokumentaci EIA. Zde je možné např. nalézt odkazy na příslušné pasáže dokumentace EIA, ve kterých je reagováno na vznesenou připomínku.

Vypořádání jednotlivých bodů ze závěru zjišťovacího řízení

1. Pokud je to možné a technicky proveditelné předložit variantní řešení přeložky silnice I/13 popř. dílčích úseků a provést jejich komplexní zhodnocení s důrazem na podrobné geologické zmapování rizikových oblastí, důsledné hodnocení vlivu všech variant na krajinný ráz, včetně hodnocení konkrétních stavebních objektů a vizualizací umístění záměru do krajiny. V opačném případě podrobně odůvodnit předložení jediného řešení ve vztahu k možnostem širšího území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou zvažovaných variantách: varianta 1 a varianta 2. Obě varianty vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný záměrech v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice. Obě předložené varianty jsou posouzeny z pohledu všech složek životního prostředí a veřejného zdraví vč. geologického zmapování rizikových oblastí a hodnocení vlivu na krajinný ráz. Pro předmětný záměr byly vytvořeny vizualizace stavby (zákresy do fotografií), které jsou součástí přílohy č. 15 dokumentace EIA. Odůvodnění předložených variant je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

2. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii se zohledněním relevantních požadavků v obdržených vyjádřeních.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byly aktualizovány studie – Akustické posouzení (příloha č. 2) a Rozptylová studie (příloha č. 3). Zohlednění relevantních požadavků z obdržených vyjádření při zpracování Akustického posouzení a Rozptylové studie je blíže uvedeno v následující podkapitole „Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení záměru“.

3. Zpracovat posouzení vlivů na veřejné zdraví se zohledněním závěrů přepracované hlukové a rozptylové studie.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo na základě Akustického posouzení (příloha č. 2) a Rozptylové studie (příloha č. 3) zpracováno Posouzení vlivů na veřejné zdraví, které je přílohou č. 4 dokumentace EIA.

4. Podrobně popsat možné kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru dle relevantních požadavků obdržených ve vyjádřeních zejména se souvisejícími liniovými stavbami a s důrazem na přírodní a krajinné složky životního prostředí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Popis kumulativních a synergických vlivů navrženého záměru je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů z pohledu jednotlivých složek životního prostředí je předmětem kap. D. I. předkládané dokumentace EIA.

5. V samostatné hydrogeologické studii vyhodnotit důsledně ze všech aspektů vlivy záměru na vodní útvary a zejména zdroje pitné vody s důrazem na vodní režim v území včetně vyhodnocení do jaké míry bude vodní režim realizací a provozem záměru ovlivněn. Na základě výsledků vyhodnocení stanovit odpovídající monitoring a opatření včetně návrhu způsobu zadržení srážkové vody v místě záměru přírodně blízkými způsoby podle principů udržitelného hospodaření s dešťovými vodami.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie Posouzení vlivů záměru na podzemních a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA), která se zabývá vyhodnocením vlivů záměru na útvary povrchových i podzemních vod vč. vyhodnocení vlivů na individuální zdroje pitné vody. Předmětem uvedeného posouzení je vyhodnocení vlivu na hydrogeologický režim předmětného záměru v průběhu realizace i provozu (kap. 6.2.2. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody). Na základě vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody je stanoven návrh ochranných a kompenzačních opatření (kap. 7. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody) vč. návrhu monitoringu povrchových a podzemních vod před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby. Veškerá opatření jsou adekvátně zohledněna v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA. Součástí Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody je rovněž návrh opatření pro nakládání se srážkovými vodami s maximálním cílem na zadržení srážkových vod v místě záměru přírodně blízkými způsoby a zároveň při zajištění ochrany blízkých zdrojů pitné vody, resp. ochranných pásem vodních zdrojů. Zároveň je nutné podotknout, že požadavek na maximální zadržení srážkových vod v místě vzniku přírodně blízkými způsoby již zohledňuje návrh vodohospodářského řešení (Valbek spol. s r.o., červen 2022).

6. Zpracovat rámcovou migrační studii, která zahrne i hodnocení vlivů na funkce prvků stávajícího a navrhovaného ÚSES. Ve vztahu k identifikovaným vlivům na migrační průchodnost krajiny stanovit efektivní opatření eliminující bariérový efekt novostavby komunikace.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí přílohy č. 6 dokumentace EIA je Rámcová migrační studie, která se mj. zabývá vyhodnocením vlivů záměru na funkci prvků stávajícího a navrhovaného ÚSES. Na základě identifikovaných vlivů na migrační průchodnost krajiny při realizaci předmětného záměru byla navržena adekvátní opatření eliminující potenciální bariérový efekt stavby. Tato opatření byla adekvátně zahrnuta mezi podmínky kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

7. V rámci relevantní kapitoly dokumentace vyhodnotit vlivy záměru na klima a odolnost a zranitelnost záměru vůči klimatickým změnám. Vyhodnocení bude vycházet z metodického doporučení MŽP (č. j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů navrženého záměru na klima vč. vyhodnocení odolnosti a zranitelnosti záměru vůči klimatickým změnám je předmětem samostatné studie (příloha č. 11 dokumentace EIA) a zároveň je předmětem kap. D. I. 2. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivů navrženého záměru na klima bylo provedeno v souladu s metodickým doporučením MŽP (č. j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017).

8. Vyhodnotit podrobně přímé i nepřímé vlivy na biologickou rozmanitost dle vydaného metodického doporučení MŽP (č. j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017). Navržená opatření odůvodnit z hlediska jejich efektivity.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení přímých i nepřímých vlivů předmětného záměru na biologickou rozmanitost vč. odůvodnění navržených opatření z pohledu jejich efektivity je předmětem Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení bylo provedeno v souladu s metodickým doporučením MŽP (č. j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017). Navržená opatření jsou předmětem kap. D. IV. dokumentace EIA.

9. Provést detailní bilanci množství vytěžené zeminy a množství potřebné zeminy včetně její kvality, uvést návrh způsobu rekultivace dočasně vyjmutých pozemků včetně zařízení staveniště a dále i návrh na využití přebytku zemin v konkrétních koncových zařízeních. S ohledem na tyto skutečnosti vyhodnotit vliv záměru na půdy.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla vyčíslena bilance zeminy (zemina vytěžená z výkopů/zemina potřebná do násypů) pro variantu 1 i variantu 2 předmětného záměru. Součástí kap. B. I. 6. a D. IV. je řada opatření, která stanovují podmínky pro rekultivaci dočasných záborů stavby (vč. dočasných záborů ploch pro zařízení staveniště) a podmínky pro nakládání s přebytkem zemin. Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na dotčenou půdu se zohledněním její kvality a všech známých skutečností je předmětem kap. D. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

10. Provést přesné zmapování sesuvných území a jejich zakreslení do situace, sestrojení účelové mapy náchylnosti území k sesuvným pohybům, s dostatečnou mírou přesnosti stanovit rozsahy záborů a odvodnění nutných pro stabilizaci těchto území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Přehled sesuvných území vč. kategorizace z hlediska rizik je zřejmý z mapové části v příloze č. 14 předkládané dokumentace EIA, mapa č. 5; mapa náchylnosti území k sesuvným pohybům je dále rovněž součástí přílohy 14 jako mapa č. 6.

Součástí přílohy č. 12 předkládané dokumentace EIA je studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“ zpracovaná firmou SG Geotechnika a.s. v roce 2020. Tato složka na úrovni studie podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzky trasy v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika. V navrhované trase se nenachází žádná aktivní sesuvná území a trasa protíná 7 potencionálních sesuvných území registrovaných území u Geofondu ČR. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase jsou ve zmíněné dokumentaci určena v celé délce trasy. Ta budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) a po provedení následných potřebných průzkumů.

Na úrovni technické studie pro účely dokumentace EIA nejsou zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě.

Obdobný postup byl vzhledem k finanční náročnosti terénních prací zvolen v Děčíně na trase Folknářské spojky, kde se kromě potencionálních sesuvných území vyskytují i aktivní sesuvy poblíž trasy a v současné době je zpracován geologický a hydrogeologický průzkum včetně laboratorních vyhodnocení jako podklad pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

11. Zpracovat biologické hodnocení podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů bezprostředně dotčeného území, včetně návrhu záchranných či kompenzačních opatření se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádřeních.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které je součástí přílohy č. 5. Součástí uvedeného hodnocení je návrh opatření, který byl adekvátně zpracován do podmínek v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Zohlednění relevantních požadavků z obdržených vyjádření při zpracování uvedeného hodnocení je blíže uvedeno v následující podkapitole „Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení záměru“.

12. Podrobně vypořádat všechny požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v doručených vyjádřeních. Tuto kapitolu zařadit na úvod dokumentace, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány a vzešlá opatření řádně zpracovat do příslušné kapitoly dokumentace (D. IV.).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení je součástí následující kapitoly „Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení záměru“. Případná opatření vycházející z připomínek, resp. zpracovaných odborných studií jsou zpracována do kapitoly D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení záměru

Příslušný úřad obdržel v rámci zjišťovacího řízení záměru (č. j. KUUK/127876/2020 ze dne 3. 9. 2020) 17 vyjádření orgánů státní správy a územní samosprávy a 412 podání vyjádření veřejnosti a dotčené veřejnosti, včetně petice „Proti výstavbě přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice“ k oznámení záměru. V následujícím textu je uvedena stručná podstata těchto vyjádření spolu s jejich vypořádáním zpracovatelem dokumentace EIA ve spolupráci s oznamovatelem a projektantem stavby.

1. Liberecký kraj (vyjádření ze dne 29. 7. 2020)

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

Liberecký kraj požaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Na základě Závěru zjišťovacího řízení Krajského úřadu Ústeckého kraje (č. j. KUUK/127876/2020, ze dne 3. září 2020) byla zpracována předkládaná dokumentace EIA dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Liberecký kraj požaduje zpracování vyhodnocení vlivů na životní prostředí i u varianty přeložky v severním koridoru v úseku Nový Bor – Kamenický Šenov – Děčín.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dokumentace EIA je zpracována pro variantu 1 a variantu 2, které jsou navrženy v koridoru Benešov nad Ploučnicí, Velká Bukovina, Volfartice a Manušice.

Trasa přeložky I/13 „v jižním koridoru“ byla prověřena již v rámci vyhledávací studie na novou trasu silnice I/13 v roce 1999, tj. v dokumentaci EIA (EVERNIA s.r.o., 1999). Na základě zpracované dokumentace a posudku na tuto dokumentaci byla vydaným stanoviskem MŽP ČR vybrána výsledná trasa přeložky silnice I/13 s podmínkami a omezeními pro přípravu stavby. V roce 2014 zpracovala firma CityPlan technicko-ekonomickou studii optimalizace vedení trasy přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem severním a jižním koridorem. Součástí této studie bylo i předběžné ekologické hodnocení obou koridorů. Výsledky ekonomického a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu pouze pro realizaci jižní varianty. Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla severní varianta vyhodnocena

jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě (varianta v trase předmětného záměru). Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii projednala 7. 6. 2016 Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Koridor jižní varianty (konkrétně varianty 1) je zakotven v ZÚR Ústeckého i Libereckého kraje a je vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (koridor kapacitní silnice S11). Tento koridor je i v platných územních plánech měst Benešov nad Ploučnicí a Žandov a obcí Dolní Habartice, Velká Bukovina, Volfartice a Horní Libchava. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zastavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Liberecký kraj požaduje řešit veškeré křižovatky na jeho území jako mimoúrovňové. Z hlediska funkce přeložky jako komunikace pro tranzitní nákladní dopravu (směr Liberec nebo hraniční přechod Jiříkov) je dle Libereckého kraje vhodné všechny křižovatky řešit jako plnohodnotné mimoúrovňové.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dispoziční uspořádání křižovatek bude řešeno v dalším stupni dokumentace po procesu EIA a bude vycházet z dopravního modelu, kapacitního posouzení a geodetického zaměření území.

Liberecký kraj nesouhlasí s realizací odpočívky Volfartice a navrhuje hledat řešení například v blízkosti průmyslové zóny Česká Lípa. Toto řešení pak požaduje posoudit v dokumentaci EIA.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky do dokumentace EIA upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice uvažováno.

Krajský úřad Libereckého kraje (č. j. KULK 48322/2020, OŽPZ 794/2020 ze dne 29. 6. 2020)

Krajský úřad Libereckého kraje požaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou vneseny následující připomínky:

a) Odbor životního prostředí a zemědělství

- Ochrana ovzduší

Bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů příslušný úřad nepožaduje záměr vyhodnotit dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

- Lesní hospodářství

Bez připomínek.

Z hlediska lesního hospodářství a ochrany PUPFL příslušný úřad nepožaduje záměr vyhodnotit dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

- Ochrana přírody a krajiny
Bez připomínek.
- Vodní hospodářství
Bez připomínek.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ve vyjádření nebyly uplatněny žádné specifické požadavky ve vztahu k předkládané dokumentaci EIA, ani připomínky k záměru. Bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

b) Odbor dopravy

Bez připomínek.

Krajský úřad však doporučuje, aby z hlediska výhledových dopravních intenzit a z hlediska funkce přeložky jako komunikace pro tranzitní nákladní dopravu (směr Liberec nebo hraniční přechod Jiříkov) byly všechny křižovatky řešeny jako plnohodnotné mimoúrovňové.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dispoziční uspořádání křižovatek bude řešeno v dalším stupni dokumentace po schválení dokumentace EIA a bude vycházet z dopravního modelu, kapacitního posouzení a geodetického zaměření území.

V místech křížení stávajících silnic poblíž jednotlivých sídelních útvarů jsou navrženy křižovatky, které zajistí dostatečnou propojenost silnice s okolím a zároveň s jejich realizací nedojde k narušení krajiny z pohledu ochrany krajinných složek životního prostředí a či zásahu do zástavby, které by vedlo ke zhoršení životních podmínek obyvatel. Součástí navržené přeložky silnice I/13 je 5 křižovatek. V místě napojení na přeložku silnice I/9 je navržena MÚK Manušice, která je součástí stavby přeložky I/13 Děčín – Manušice.

c) Odbor územního plánování a stavebního řádu

Z hlediska územního plánování a stavebního řádu bez připomínek.

Krajský úřad ve svém vyjádření upozornil, že se v dané době pořizovala na základě Zprávy o uplatňování ZÚR LK (schválená ZK usnesením č. 46/14/ZK ze dne 25. 2. 2014) Aktualizace č. 1 ZÚR LK, ve které se navrhovala úprava vymezení koridoru pro silnici I/13 na hranicích LK/ÚK se změnou označení koridoru z D03 na S11_D03/1.

Předložený záměr v rámci oznámení EIA byl lokalizován do platného koridoru D03 v ZÚR LK i do připravovaného upravovaného koridoru S11_D03/1 v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK.

Krajský úřad dále upozornil, že pro Aktualizaci č. 1 ZÚR LK bylo vydáno Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 10g zákona (č. j. MZP/2019/710/9081 z 28. 11. 2019) (dále jen Stanovisko SEA), v němž jsou pro koridor S11_D03/1 stanoveny konkrétní i obecné požadavky.

Krajský úřad dále upozornil, že v rámci procesu pořizování Aktualizace č. 1 ZÚR LK obdržel ke koridoru S11_D03/1 nesouhlasné stanovisko Správy CHKO České středohoří.

Výsledkem byla úprava návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR LK pro veřejné projednání, v rámci které byl v grafické části koridor zúžen mimo Černý rybník a navazující nivu Vrbového potoka a v textové části byl doplněn

úkol pro územní plánování „minimalizovat negativní vlivy na ZCHÚ a lokality soustavy NATURA 2000, eliminovat negativní vlivy, resp. Vyloučit zásahy do Černého rybníka a nivy Vrbového potoka“.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V době zpracování dokumentace EIA předmětného záměru byla již Aktualizace č. 1 ZÚR Libereckého kraje v platnosti. Navržené technické řešení v rámci technických studií „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant úseku Děčín – Benešov n. Pl.“ (VALBEK, spol. s r.o., březen 2021) a „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant úseku Benešov n. Pl. – Manušice“ (VALBEK, spol. s r.o., březen 2021) reflektuje upravený koridor S11_D03/1 dle Aktualizace č. 1 ZÚR Libereckého kraje. Směrové vedení obou navržených variant je navrženo mimo Černý rybník a nivu Vrbového potoka. Za účelem minimalizace vlivů na CHKO České středohoří a lokality NATURA 2000 je navržena řada opatření, která bude nutné reflektovat v dalších stupních projektových příprav – viz kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Krajský úřad dále upozornil, že platnou územně plánovací dokumentací Žandova je Územní plán obce Žandov (ÚPO), nikoli územní plán (ÚP), jak je uvedeno na str. 312 Oznámení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Uvedená připomínka je formálního charakteru bez vlivu na vyhodnocení v dokumentaci EIA.

d) Odbor zdravotnictví

Bez připomínek.

e) Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu

Bez připomínek.

f) Ochrana přírody a krajiny

Krajský úřad Libereckého kraje považuje za nutné posoudit předmětný záměr v celém rozsahu zákona. Dokumentace EIA by měla být doplněna o připomínky uvedené výše, zejména pak ve vyjádření z hlediska územního plánování a stavebního řádu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je zpracována dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vyjádření k upozornění/připomínce Odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Libereckého kraje je uvedeno výše.

2. Krajský úřad Ústeckého kraje (č. j. KUUK/127413/2020 ze dne 13. 8. 2020)

Bez připomínek.

3. Magistrát města Děčín (č. j. MDC/70528/2020 ze dne 24.07.2020)

Ve vyjádření jsou vneseny následující připomínky:

g) Odbor životního prostředí

- Vodní hospodářství

Odbor požaduje, aby v rámci dokumentace EIA bylo zpracováno hydrogeologické posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody a zároveň byl posouzen současný stav a způsob využití

stávajících zdrojů vody, posouzena možnost jejich kvantitativního a kvalitativního ovlivnění touto stavbou a jejím provozováním.

Dále požaduje vodoprávní úřad, aby v blízkosti stavby v místech přiblížení k zástavbě a zejména v oblasti projektovaných zářezů byly vymezeny oblasti možného kvantitativního a kvalitativního ovlivnění vydatnosti a kvality jímané vody individuálních jímacích objektů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Uvedený požadavek je v rámci dokumentace EIA naplněn. Součástí dokumentace EIA je Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Součástí studie je vyhodnocení kvantitativního i kvalitativního vlivu na povrchové a podzemní vody pro fázi výstavby i provozu záměru ve vztahu k aktuální legislativě k ochraně vod. V rámci posouzení je provedeno také hodnocení ve smyslu Rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES (WFD) podle článku 4.1. Výstupy této odborné studie jsou součástí předkládané dokumentace EIA, včetně navržených opatření, která jsou nedílnou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA.

- Odpadové hospodářství
Bez připomínek.
- Ochrana ovzduší
Bez připomínek.
- Lesní hospodářství
Bez připomínek.
- Ochrana ZPF
Bez připomínek.

h) Úřad územního plánování odbor stavební úřad Magistrátu města Děčín

Z hlediska souladu s nadřizenou krajskou územně plánovací dokumentací Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK) Úřad územního plánování upozorňuje, že byla vydána její 2. aktualizace, která trasu zpřesněného koridoru přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK, sledovaného jako veřejně prospěšná stavba PK4, upravuje. Po dokončení právního stavu po vydání 2. aktualizace ZÚR ÚK a nabytí jeho účinnosti bude muset být posuzovaný záměr s nově vymezeným koridorem veřejně prospěšné stavby PK4 v souladu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V době zpracování dokumentace EIA předmětného záměru byla již Aktualizace č. 2 ZÚR Ústeckého kraje v platnosti. Navržené technické řešení v rámci technických studií „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant úseku Děčín – Benešov n. Pl.“ (VALBEK, spol. s r.o., březen 2021) a „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant úseku Benešov n. Pl. – Manušice“ (VALBEK, spol. s r.o., březen 2021) ve variantě 1 reflektuje upravený koridor PK4 dle Aktualizace č. 2 ZÚR Ústeckého kraje. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4.

i) Oddělení silničního správního a dopravního úřadu odboru správních činností a obecní živnostenský úřad Magistrátu města Děčín

Bez připomínek.

j) Vyjádření odboru místního hospodářství a majetku města:

Bez připomínek.

k) Odbor komunikací a dopravy

Bez připomínek.

4. Česká inspekce životního prostředí (č. j. ČIŽP/44/2020/5539 ze dne 29. 07. 2020)

ČIŽP z hlediska ochrany přírody a krajiny požaduje, aby byl záměr posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

l) Ochrana vod

Bez připomínek.

m) Nakládání s odpady

Bez připomínek.

Ve vyjádření nebyly uplatněny žádné specifické připomínky k předmětnému záměru. Ve vyjádření jsou zmíněny povinnosti stavebníka/zhotovitele v oblasti nakládání s odpady dle legislativy platné v době vydání vyjádření.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Od doby vydání závěru zjišťovacího řízení vešel v platnost zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech vč. vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů).

V průběhu dalších projektových příprav, ve fázi výstavby a provozu předmětného záměru bude nakládání s odpady řešeno v souladu s platnou legislativou.

n) Lesní hospodářství

Bez připomínek.

Součástí vyjádření nejsou žádné specifické připomínky k předmětnému záměru. ČIŽP pouze upozorňuje na legislativní povinnosti v souvislosti se zábořem ploch určených k plnění funkce lesa a umístěním stavby do 50 m od okraje lesa dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích o a o změně některých zákonů (lesní zákon).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zpracovatel dokumentace EIA je si vědom skutečnosti že, pro účely realizace stavby je nezbytné vydání rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa, podle ustanovení § 13 a 15 až 18 lesního zákona. K vydání tohoto rozhodnutí je kompetentní krajský úřad ve smyslu ustanovení § 48a odst. 1 písm. b) lesního zákona. Žádost o odnětí pozemků plnění funkcí lesa musí obsahovat veškeré náležitosti podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Zároveň bude v dalších stupních projektových příprav reflektováno, že rozhodnutí o umístění stavby vázáno souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů podle ustanovení § 14 odst. 2 (3) lesního zákona, a to i u pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa (ochranné pásmo lesa). Tento souhlas vydávaný jako podklad

pro rozhodnutí o umístění stavby a dále pro rozhodnutí o povolení stavby je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a není samostatným rozhodnutím ve správním řízení.

o) Ochrana ovzduší

Bez připomínek.

p) Ochrana přírody a krajiny

ČIŽP upozorňuje, že nezbytné kácení dřevin v souvislosti s realizací záměru je nutné provádět v mimohnízdním období, tj. v období vegetačního klidu. ČIŽP dále upozorňuje na zákonné povinnosti v souvislosti s povolením kácení dřevin rostoucích mimo les dle vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a jejich povolování, v platném znění, se zásahem do významných krajinných prvků – ust. § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a v souvislosti se vydáním výjimek z důvodu zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů – ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dále ČIŽP upozorňuje, že dle judikatury Nejvyššího správního soudu (rozsudek č.j. 1 AS 37/2005 – 154 ze dne 14.2.2008) je nezbytné, aby rozhodnutí nebo závazné stanovisko podle ust. § 56 zákona bylo jedním z podkladů pro vydání rozhodnutí podle zvláštních předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Podmínka provádění nezbytného kácení dřevin v souvislosti s realizací záměru v mimohnízdním období, tj. v období vegetačního klidu, je součástí podmínek v kap. B. I. 6., které budou dalších stupních projektových příprav, resp. v době výstavby respektovány.

Zpracovatel dokumentace EIA je si vědom uvedených zákonných povinností v souvislosti s povolením kácení dřevin rostoucích mimo les, zásahem do významných krajinných prvků a výjimkami ze zákazů pro zvláště chráněné druhy živočichů. O výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin bude nutné požádat pro účely rozhodnutí vydávaného v územním řízení, popř. povolení vydávaného ve společném územním a stavebním řízení. Zmíněné povinnosti jsou uvedeny v kap. B. I. 9. předkládané dokumentace EIA. Součástí dokumentace EIA je Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (příloha č. 5 dokumentace EIA), Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) a Dendrologický průzkum (příloha č. 8 dokumentace EIA). Výstupy a opatření těchto odborných studií (vč. problematiky kácení mimolesní zeleně, zásahu významných krajinných prvků, dotčení zvláště chráněných druhů živočichů) jsou součástí předkládané dokumentace EIA, včetně navržených opatření, která jsou nedílnou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA.

Pro předložený záměr ČIŽP požaduje zpracování hodnocení zásahu do krajinného rázu. Podle ust. § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. je k umístování a povolování staveb, jakož i k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí přílohy č. 9 předkládané dokumentace EIA je Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

5. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem (č. j. KHSUL 41836/2020 ze dne 31. 07. 2020)

Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje navrhuje záměr v celém rozsahu posuzovat v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je zpracována dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou dále vzneseny následující připomínky:

Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje v rámci zpracované dokumentace EIA požaduje, aby bylo dopracováno hodnocení vlivu na zdraví obyvatel s ohledem na akustickou zátěž z nově navrhovaného záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Požadavek na zpracování hodnocení vlivu na zdraví obyvatel je v rámci dokumentace EIA naplněn. Součástí předkládané dokumentace je Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví (tj. hodnocení zdravotních rizik) v příloze č. 4 dokumentace EIA. Posouzení je zpracováno jak s ohledem na negativní působení hluku, tak negativní působení znečištění ovzduší na dotčené obyvatelstvo, a to v souladu s platnými metodikami a legislativou. Podkladem pro Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví je pro účely dokumentace EIA aktualizované Akustické posouzení a Rozptylová studie (příloha č. 2 a 3 dokumentace EIA).

6. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci (č. j. KHSLB 13572/2020 ze dne 3. 7. 2020)

Krajská hygienická stanice Libereckého kraje navrhuje záměr v celém rozsahu posuzovat v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je zpracována dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou dále vzneseny následující připomínky:

Krajská hygienická stanice Libereckého kraje v rámci zpracované dokumentace EIA požaduje, aby bylo dopracováno hodnocení vlivu na zdraví obyvatel s ohledem na akustickou zátěž z nově navrhovaného záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Požadavek na zpracování hodnocení vlivu na zdraví obyvatel je v rámci dokumentace EIA naplněn. Součástí předkládané dokumentace je Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví (tj. hodnocení zdravotních rizik) v příloze č. 4 dokumentace EIA. Posouzení je zpracováno jak s ohledem na negativní působení hluku, tak negativní působení znečištění ovzduší na dotčené obyvatelstvo, a to v souladu s platnými metodikami a legislativou. Podkladem pro Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví je pro účely dokumentace EIA aktualizované Akustické posouzení a Rozptylová studie (příloha č. 2 a 3 dokumentace EIA).

7. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky – Regionální pracoviště správa CHKO České středohoří (č. j. SR/1752/UL/2020-2 ze dne 29. 07. 2020)

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

- Záměr přeložky silnice I/13 není předkládán ve variantním řešení (z hlediska odlišného vedení alternativních tras, nikoliv z hlediska variantních řešení jednotlivých stavebních objektů zde předkládaného návrhu). S ohledem na navržení celé trasy v hodnotném území CHKO považuje Agentura posouzení různých variant vedení přeložky I/13 za zcela nezbytné. Variantní trasování by se mělo vyhnout cenným krajinným komplexům a biologicky hodnotným územím a lokalitám, tj. údolí Ploučnice, sesuvným územím u Volfartice, oblasti Černého rybníka a povodí Vrbového potoka.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou zvažovaných variantách: varianta 1 a varianta 2. Obě varianty vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný záměr v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice. Obě předložené varianty jsou posouzeny z pohledu všech složek životního prostředí a veřejného zdraví vč. geologického zmapování rizikových oblastí a hodnocení vlivu na krajinný ráz. Odůvodnění předložených variant je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

Obě varianty předmětného záměru jsou v údolí řeky Ploučnice navrženy až za stávající silnicí II/262, severně od této komunikace. Obě varianty záměru jsou rovněž navrženy mimo oblast Černého rybníka a nivu Vrbového potoka. V lokalitě Volfartice je dotčeno sesuvné území, jedná se však o potenciální sesuv, jehož reálnou stabilitu bude nutné podrobně prověřit v navazujících stupních projektových příprav.

- Dle AOPK v oznámení záměru chybí podstatné vstupní informace o území ve vztahu k rizikovým oblastem náchylným k sesuvným pohybům (zmapovaný plošný a hloubkový rozsah sesuvů), které jsou nezbytné pro řádné zhodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí přílohy č. 12 dokumentace EIA je studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“ zpracovaná firmou SG Geotechnika a.s. v roce 2020. Tato studie podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzky trasy v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika. V navrhované trase se nenachází žádná aktivní sesuvná území a trasa protíná 7 potencionálních sesuvných území registrovaných území u Geofondu ČR.

V rámci projektové přípravy pro účely dokumentace EIA nebyly zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě stavby. Dle informací investora a projektanta stavby je odůvodnitelné tyto podrobné a finančně náročné průzkumy provádět až v rámci Předběžného geotechnického průzkumu pro účely dokumentace pro územní rozhodnutí. Součástí dokumentace EIA je navržena řada opatření (viz kap. B. I. 6 a D. IV.) na ochranu cenných území při plánování stabilizace sesuvných území a svahových nestabilit, která musí být v dalších stupních projektových příprav respektována.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

- Není dostatečně reflektováno umístění záměru do velkoplošného chráněného území CHKO České středohoří.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Skutečnost umístění předmětného záměru na území CHKO České středohoří je v dokumentaci EIA vč. všech odborných studií (zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Rámcová migrační studie – příloha č. 6 dokumentace EIA) zohledněna. Zpracovatel dokumentace EIA a zpracovatelé odborných studií při zpracování vycházeli z platné legislativy ČR, metodik příslušných orgánů státní správy a z veřejně dostupných dokumentů AOPK týkajících se ochrany CHKO České středohoří.

- Hodnocení vlivů je provedeno na obecné úrovni a negativní vlivy záměru jsou zjednodušovány a bagatelizovány.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována řada odborných studií (z pohledu vlivu na složky ochrany přírody a krajiny zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Rámcová migrační studie – příloha č. 6 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA, Dendrologický průzkum – příloha č. 8 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA), jejichž závěry a opatření jsou adekvátně zohledněny v dokumentaci EIA.

- Nejsou zohledněny kumulativní vlivy se souvisejícími liniovými stavbami z hlediska ovlivnění přírodních a krajinných složek prostředí (přeložka I/13 Děčín – Ludvíkovice – Folknářská spojka a silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Kumulativní vlivy s uvedenými liniovými stavbami jsou zohledněny v kap. B. I. 4. a při hodnocení jednotlivých složek životního prostředí v kap. D. I. předkládané dokumentace EIA. Kumulativní vlivy byly rovněž zohledněny v odborných studiích vč. studií týkajících se přírodních a krajinných složek prostředí – zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – zejména příloha č. 5 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA.

- Nejsou zpracována některá klíčová hodnocení v dostatečné podrobnosti a se zohledněním všech okolností (řada hodnocení má být provedena až v dalších fázích projektové dokumentace). Rozsah záboru, kácení, nutné úpravy vodotečí, technické zabezpečení stavby, vliv na krajinný ráz musí být zhodnoceny již ve fázi hodnocení EIA, neboť na nich by mělo být postaveno posouzení, zda je stavba z hlediska vlivů na životní prostředí únosná.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována řada odborných studií s podrobným vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí – z pohledu vlivu na složky ochrany přírody a krajiny je to zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Rámcová migrační studie – příloha č. 6 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA, Dendrologický průzkum – příloha č. 8 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA.

Vyčíslení a zhodnocení rozsahu trvalého záboru stavbou předmětného záměru je součástí kap. B. II. 1. a D. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

Rozsah kácení mimolesní zeleně vč. záboru pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) je zřejmý z Dendrologického průzkumu (příloha č. 8 dokumentace EIA). Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na dotčenou mimolesní zeleň a PUPFL je uvedeno v kap. D. I. 5. a D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Veškerá křížení vodních toků a jejich údolních niv jsou řešena přemostěním. Významnější úpravy/přeložky vodotečí nejsou dle aktuálních předpokladů uvažovány. Nezbytné zásahy do vodotečí pod mostními objekty bude nutné realizovat v souladu s podmínkami, které vychází z Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a jsou uvedeny v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Technické zabezpečení stavby předmětného záměru v podobě opěrných a zárubních zdí je navrženo na základě aktuálních předpokladů v technické studii Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) a je uvedeno v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA. Rizika potenciálních sesuvných území, které jsou předmětnou stavbou dotčena, budou podrobně zhodnocena v dalších stupních projektových příprav po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Rizika potenciálních sesuvů na trase jsou uvedena v kap. D. I. 6. dokumentace EIA a v samostatné studii, která je přílohou č. 12 dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na krajinný ráz je předmětem samostatné studie, která je přílohou č. 9 předkládané dokumentace EIA.

- Opatření na ochranu přírody a krajiny jsou navržena na velmi obecné úrovni. Některá navíc přímo vyplývají ze zákona (výjimka dle §56 zákona), jiné jsou u takových záměrů nezbytností (vyhodnocení vlivu na krajinný ráz, migrační studie) a nelze je považovat za opatření vedoucí k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována řada odborných studií s podrobným vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí – z pohledu vlivu na složky ochrany přírody a krajiny je to zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Rámcová migrační studie – příloha č. 6 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA.

EIA, Dendrologický průzkum – příloha č. 8 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA. Opatření vedoucí k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů z pohledu jednotlivých složek životního prostředí, jsou předmětem uvedených odborných studií. Vyhodnocení vlivu na jednotlivé složky ochrany přírody a krajiny je rovněž předmětem kap. D. I. předkládané dokumentace EIA a navržená opatření jsou adekvátně zapracována do kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA.

- Provedené biologické průzkumy neposkytují dostatečnou znalost pro uspokojivé zhodnocení míry ovlivnění místních populací vzácných a ochranných významných druhů. Učiněné závěry nejsou argumentačně podloženy a dotčené území není řádně zmapováno.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Biologické průzkumy byly v průběhu roku 2022 aktualizovány pro účely Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Podrobnější zhodnocení míry ovlivnění význačnějších a zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin je předmětem zmíněného hodnocení.

K řádnému zmapování území je nutné podotknout, že v roce 2019 (konkrétně od 29. 8. do 10. 10. 2019) proběhla aktualizace biologického průzkumu pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Původní biologický průzkum dotčeného území a jeho širšího okolí byl proveden v průběhu let 2016 – 2017 (botanický průzkum: začátek dubna – ½ července 2017; zoologický průzkum: září – listopad 2016 a konec března – ½ srpna 2017). Průzkumy tak pokryly jarní, letní i podzimní aspekt, tedy i v průběhu vegetačního období. Biologický průzkum pro účely oznámení záměru dále vycházel z dat biologických průzkumů provedených v letech 1997–1999 pro účely dokumentace EIA „Silnice I/13 Nový Bor – Děčín“ (EVERNIA s.r.o., 1999). Aktualizovaný biologický průzkum z roku 2019 i původní biologický průzkum z roku 2017 byly přílohou č. 5 a 6 oznámení záměru.

a) Umístění záměru v CHKO

Podle AOPK nebyl dostatečně reflektován fakt, že se celý záměr nachází v CHKO České středohoří. Oznámení žádným způsobem nehodnotí, jestli je záměr v souladu s posláním oblasti.

Nedostatečné reflektování umístění záměru v CHKO ovlivňuje zejména kapitoly týkající se krajinného rázu a biologických hodnot území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo vypracováno Posouzení vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 9 dokumentace EIA), které vychází mj. z hodnocení provedeného v oznámení záměru a navazuje na něj vymezením potenciálně dotčených krajinných prostorů, v nichž jsou následně identifikovány znaky a hodnoty přírodní, kulturní, historické a vizuální charakteristiky krajinného rázu. Dále jsou hodnoceny vlivy záměru na uvedené znaky a hodnoty území. V rámci Posouzení byla navržena doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované stavby na krajinný ráz. Uvedený postup byl proveden souladu s Metodickým postupem posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004) a s využitím Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České Středohoří (Löw a kol., 2010) a Plánu péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří na období 2015–2024. V posouzení je zohledněno směrové i výškové řešení předmětného záměru vč. jednotlivých stavebních objektů a bylo zpracována mj. na základě analýzy viditelnosti (příloha č. 4 uvedené studie) a vizualizací stavby (příloha č. 15 dokumentace EIA).

Výstupy této odborné studie jsou součástí kap. D. I. 8. dokumentace EIA, navržená doporučení a opatření vycházejících z výstupu této studie jsou součástí kap. B. I. 6. a kap. D. IV. dokumentace EIA.

Pro účely dokumentace EIA bylo dále zpracováno Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (příloha č. 5 dokumentace EIA). Toto hodnocení bylo zpracováno dle náležitostí hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. a § 7 vyhlášky MŽP ČR č. 142/2018 Sb. v platném znění, kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb. Provedené hodnocení se zabývá posouzením možného vlivu zamýšleného závažného zásahu na vymezené zájmy ochrany přírody, které jsou definovány jako všechny zájmy chráněné částí druhou (obecná ochrany přírody a krajiny), třetí (zvláště chráněná území) a pátou (památné stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů) zákona č. 114/1992 Sb.

Vyhodnocení souladu předmětného záměru s posláním CHKO České středohoří je předmětem kap. D. I. 8. dokumentace EIA.

Agentura uvádí, že zvolený postup, kdy v případě takto rozsáhlého záměru s dopadem na významnou část CHKO nejsou hodnocena variantní řešení, představuje podle názoru Agentury precedens, který obecně oslabuje významnost CHKO jako zásadní kategorie chráněných území v České republice. Alternativní severní varianta vedení přeložky (Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice) byla přitom alespoň rámcově vypracována a byla hodnocena z ekonomického a dopravního pohledu ve studii AF-CityPlan, 2014. Nikdy však nebyl srovnáván dopad obou variant ani případné jiné alternativní varianty (např. s větším využitím tunelů) na životní prostředí, a to ani v dokumentaci EIA z roku 1999.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Trasa přeložky I/13 „v jižním koridoru“ byla prověřena již v rámci vyhledávací studie na novou trasu silnice I/13 v roce 1999, tj. v dokumentaci EIA (EVERNIA s.r.o., 1999). Na základě zpracované dokumentace a posudku na tuto dokumentaci byla vydaným stanoviskem MŽP ČR vybrána výsledná trasa přeložky silnice I/13 s podmínkami a omezeními pro přípravu stavby. Na základě tohoto procesu byla „jižní“ varianta záměru zanesena do ZÚR Libereckého kraje a ZÚR Ústeckého kraje. Zanesení koridoru přeložky I/13 do ZÚR a případná omezení koridoru byla již v minulosti řešena dotčenými orgány státní správy v rámci projednání ZÚR a aktualizace ZÚR. Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11.

V roce 2014 zpracovala firma CityPlan technicko-ekonomickou studii optimalizace vedení trasy přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem severním a jižním koridorem. Součástí této studie bylo i předběžné ekologické hodnocení obou koridorů. Výsledky ekonomického hodnocení a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu pouze pro realizaci jižní varianty. Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla severní varianta vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě (varianta v trase předmětného záměru). Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím o sledované variantě rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické

studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii projednala Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Koridor jižní varianty (konkrétně varianty 1) je i v platných územních plánech měst Benešov nad Ploučnicí a Žandov a obcí Dolní Habartice, Velká Bukovina, Volfartice a Horní Libchava. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zastavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Oznámení na mnoha místech v textu zdůrazňuje, že záměr prochází pouze III. a IV. Zónou CHKO, z čehož je zcela nesprávně odvozováno, že se jedná o území s nižšími přírodními a krajinářskými hodnotami (takto je to přímo uvedeno na str. 176 Oznámení). V údolí Ploučnice přitom záměr prochází jednou z nejcenějších a nejzachovalejších částí CHKO. AOPK k zonaci CHKO uvádí, že současná zonace CHKO schválena opatřením v roce 1996 již plně nekoresponduje se stávajícím stavem krajiny a Údolí řeky Ploučnice mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí patří z přírodovědného a krajinářského hlediska mezi nejhodnotnější části CHKO České středohoří a podle Metodického pokynu MŽP odpovídá I. a II. zóně CHKO.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Uvedený odkaz na zonaci CHKO byl v oznámení záměru uveden v souvislosti s hodnocením vlivu na rekreační potenciál. Uvedená formulace v oznámení záměru neponižovala význam dotčeného území z pohledu ochrany přírody a krajiny.

Zonace CHKO České středohoří je v oznámení záměru a v dokumentaci EIA záměru I/13 Děčín – Manušice uvažována v souladu s platným opatřením obecné povahy MŽP č. j. OOP/4905/96 ze dne 4. 9. 1996. Návrh na změnu zonace v Plánu péče o Chráněnou krajinou oblast České středohoří na období 2015–2024 uvádí pouze obecné konstatování, že v současné době tato zonace na značné ploše CHKO výrazně nekoresponduje s aktuálním stavem přírody a krajiny, neodráží vývoj a významné změny ve způsobech využívání území a nevyhovuje potřebě uplatňovat podmínky ochrany dle zákona potřebné k zachování chráněných hodnot CHKO. Konkrétní návrh na změnu zonace není v současné době znám.

Při hodnocení vlivu předmětného záměru v rámci Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA), Posouzení vlivu na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 9 dokumentace EIA) a v dalších odborných studiích, které jsou přílohami dokumentace EIA, byl i přes výše uvedené adekvátně zohledněn stávající stav a hodnota dotčeného území na základě aktuálních průzkumů a veřejně dostupných informací, které zohledňují význam přírodních a krajinářských hodnot v území.

Dle agentury vlivu na ZCHU nejsou zhodnoceny z hlediska akceptovatelnosti nebo významnosti, pouze se konstatuje, že pozornost bude nutné věnovat konečnému návrhu technického řešení stavby s ohledem na minimalizaci vlivů záměru. Umístění stavby v CHKO je přitom zásadním faktorem z hlediska její přípustnosti, ale hodnocení není v tomto kontextu provedeno.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Požadavek na doplnění některých dalších hodnocení, posouzení a studií, včetně podrobnějšího vyhodnocení vlivu záměru na zájmy ochrany přírody a krajiny v rámci CHKO České středohoří je v rámci dokumentace EIA naplněn. Součástí předkládané dokumentace EIA jsou odborné podkladové studie dotčených problematik: Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (příloha č. 5 dokumentace EIA), Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), Posouzení

vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 9 dokumentace EIA) a Dendrologický průzkum lokality (příloha č. 8 dokumentace EIA).

b) Vliv na krajinný ráz

Hodnocení dopadu záměru na krajinný ráz vychází ze zákonných kritérií podle § 12 zákona, nebere však v úvahu, že na území CHKO má ochrana krajinného rázu vyšší prioritu než na území mimo chráněná území. Dochované hodnoty krajinného rázu jsou přímo předmětem ochrany CHKO, což je nutné zohlednit.

Oznámení dle AOPK dále omezeným způsobem využívá podkladový materiál Preventivní hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří (Lów, 2010), ze kterého pouze cituje charakteristiku dotčených oblastí krajinného rázu. Oznámení žádným způsobem nezohledňuje doporučené podmínky ochrany krajinného rázu. V oblasti dopravní infrastruktury Preventivní hodnocení uvádí, že na území CHKO by neměly být budovány nové silnice, pouze s výjimkou obchvatů sídel na hlavních tazích.

Samotné hodnocení vlivu záměru na jednotlivé složky krajinného rázu je s ohledem na rozsah záměru zpracováno velmi stručně. Agentura nesouhlasí s hodnocením vlivu na údolí Ploučnice jako slabý.

AOPK nesouhlasí s provedeným hodnocením znaků vizuální charakteristiky včetně estetických hodnot, harmonického měřítka a vztahů v krajině. Vliv byl vyhodnocen jako středně silný. Agentura nesouhlasí s tvrzením, že narušení vizuální hodnoty bude pouze částečné. S ohledem na rozsah zásahů (náspy vysoké až 16 m, zářezy hluboké až 13 m, velkoplošná stabilizační opatření, viz studie GeoTec-GS, 2016) je zřejmé, že dopad záměru na vizuální charakteristiku, estetické hodnoty a harmonické měřítko v krajině bude naprosto zásadní. V sesuvných územích lze s ohledem na závěry dostupných geologických studií předpokládat vlivem rozsáhlých terénních úprav velmi silný až stírající vliv záměru na estetické hodnoty a harmonické měřítko údolí Ploučnice.

Do krajiny mají být umístěny nové výrazné antropogenní dominanty (řada mostních objektů, především dlouhé a pohledově exponované mosty překlenující údolí – zejména přemostění Bystré u Dolních Habartic v délce 240 m nebo most přes údolí vodního toku Libchava v délce 430 m), doplněné bariérou protihlukových stěn v blízkosti zástavby. V tomto kontextu lze závěry zhodnocení vlivů Manušické spojky na krajinný ráz odmítnout jako neúplné a silně podhodnocené

V další části je hodnocen vliv záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona (vliv na přírodní, kulturní a historické charakteristiky, ZCHÚ, VKP, kulturní dominanty, estetické hodnoty, harmonické měřítko a vztahy v krajině). Komentáře k jednotlivým kritériím jsou dle AOPK vypracovány velmi stručně a místy se soustředí na znaky krajinného rázu, které nemají se stavbou žádnou souvislost, např. zámek v Benešově nad Ploučnicí, zatímco některé zásadní znaky nejsou podrobněji komentovány.

Podle autora jsou výrazné estetické hodnoty zejména vodní toky, vodní plochy a části krajiny chráněné jako přírodní památka, národní přírodní památka či EVL. Vliv na estetické hodnoty je bagatelizován tím, že záměr se nachází z větší míry mimo uvedená území. AOPK považuje vliv na estetické hodnoty území za neadekvátně vyhodnocen a nesouhlasí s tvrzením, že budou zásahy do estetických hodnot okrajové. Autor nesprávně spojuje estetické hodnoty pouze s dílčími územími. Agentura k tomu uvádí, že přírodní památky, národní přírodní památky ani EVL nejsou vyhlášovány primárně k ochraně estetických hodnot krajiny. Estetické hodnoty krajiny jsou nicméně zásadním předmětem ochrany CHKO, což vyplývá z obecné definice CHKO v zákoně i ze zřizovacího předpisu CHKO České středohoří. Při hodnocení vlivu na estetické hodnoty však umístění záměru v CHKO není vůbec zmíněno, přitom vysoké estetické hodnoty má celé dotčené území (proto zde mimo jiné byla CHKO vyhlášena).

Opatření na ochranu přírody a krajiny jsou navržena na velmi obecné úrovni. Tvrzení, že „estetické dopady na krajinu budou minimalizovány nejen vlastním technickým řešením stavby, ale i ozeleněním stavby“ lze považovat za zavádějící. Vizualní působení liniové stavby tohoto typu a v daném terénu lze těmito způsoby minimalizovat jen do určité míry – rušivý charakter stavby se tím zásadně neovlivní. Krycí výsadby jsou navíc v některých místech neproveditelné z důvodu nutnosti odvodnit technické prvky silnice.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

K požadavku na podrobnější zhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz v rámci dokumentace EIA je přihlédnuto. Přílohu č. 9 dokumentace EIA tvoří certifikované Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. V rámci uvedeného posouzení bylo zpracováno vyhodnocení vlivů předmětného záměru na identifikované znaky přírodní, kulturní a historické a vizuální charakteristiky. V rámci uvedeného posouzení byl vyhodnocen vliv záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V kap. 7 zpracovaného posouzení vlivů stavby na krajinný ráz bylo provedeno podrobné posouzení míry vlivu stavby a všech souvisejících mostních objektů a protihlukových stěn na jednotlivé identifikované znaky přírodní, kulturní a historické a vizuální charakteristiky a bylo provedeno vyhodnocení vlivu záměru na zákonná kritéria s podrobným komentářem s identifikovaným vlivům na celém území PDoKP. Vliv na zákonná kritéria, konkrétně vliv na estetického hodnoty a harmonické měřítko v krajině byl vyhodnocen na základě identifikovaných znaků a charakteristik jako slabý až středně silný a vliv na harmonické vztahy v krajině byl vyhodnocen jako středně silný.

Ve vztahu k identifikovaným znakům vizuální charakteristiky byl vyhodnocen nejvýše středně silný vliv a to u 8 znaků. Konkrétně se jedná o vizuálně působivý a atraktivní projev zaříznutého údolí Ploučnice, rozsáhlé lesní komplexy a zřetelné okraje lesních porostů, vizuálně vnímatelné linie doprovodné zeleně vodních toků a cestní sítě, kontrastní přechody zástavby s krajinou, projev částečně členité struktury zemědělských ploch doplněné lesními porosty, projev velkoplošné struktury krajiny, v podobě zemědělských a lesních porostů a přítomnost zástavby obcí Volfartice a Horní Libchava vázaných na vodní tok Libchava, které v krajině tvoří výraznou osu.

Vliv na estetické hodnoty v prostoru PDoKP byl vyhodnocen převážně ve vztahu ke znakům přírodní a vizuální charakteristiky, částečně pak i v některých případech v kombinaci s kulturní a historickou charakteristikou. Přítomnost výrazných estetických hodnot lze identifikovat v lokalitách, které jsou vedeny jako zvláště chráněná území, lokality NATURA 2000, přírodní parky či památkové zóny. Za esteticky hodnotné lokality lze považovat také vodní toky a lokality na ně vázané, krajinné terénní útvary a dominanty. Trasa navrhovaného záměru je převážně vedena mimo dílčí prostory estetické hodnoty (ZCHÚ, EVL, památkové zóny atd.) a nebudou předmětným záměrem nikterak ovlivněny. Předmětný záměr se v několika lokalitách dostává do konfliktu s esteticky hodnotnými částmi krajiny. Jedná se o střety se zřetelnými liniemi vodních toků, doprovodné zeleně vodních toků a cestní sítě, okrajů lesních porostů a porostů nelesní zeleně, rozsáhlými lesními komplexy, liniemi kontrastních přechodů zástavby obcí s okolní krajinou, výraznými svahy zaříznutého údolí řeky Ploučnice, lokálními terénními dominantami přírodního charakteru s panoramatickým vnímáním okolí krajiny z těchto dominant a projevem kulturně a historicky hodnotných míst převážně v podobě areálů kostelů zámku atd. Podrobné vyhodnocení vlivu na estetického hodnoty je součástí kap. 7 zpracovaného posouzení vlivů stavby na krajinný ráz.

Součástí posouzení vlivů stavby na krajinný ráz je návrh doporučení minimalizace negativního dopadu navrhovaného záměru na krajinný ráz (kap. 9). V rámci této kapitoly je uvedena řada obecných doporučení k lepšímu začlenění předmětné stavby i souvisejících úrovnových a mimoúrovňových křižovatek do okolí, doporučení pro realizace vegetačních prvků a doporučení na minimalizaci zásahů do krajinotvorných prvků

atd. Dále byla formulována konkrétní doporučení pro vybrané úseky stavby k zajištění prostupnosti území a doporučení pro ochraně sakrální architektury v krajině.

V rámci zpracovaného Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz byl vyhodnocen vliv celého tělesa komunikace na krajinný ráz oblasti. Vliv tělesa stavby na estetické hodnoty a harmonické měřítko údolí Ploučnice výrazně převyšuje případný vliv technických řešení navržených k sanaci sesuvů v této oblasti.

V rámci kap. 10 bylo provedeno posouzení souladu předmětného záměru s obecnými požadavky a doporučenou ochranou krajinného rázu dle Preventivního hodnocení krajinného rázu CHKO České středohoří (Löw a kol., 2010). V rámci tohoto posouzení je konstatováno, že v oblastech krajinného rázu, do kterých posuzovaný záměr přímo zasahuje je uvedeno doporučení, které stanovuje mimo zastavitelné území nepovolovat žádné nadzemní stavby mimo těch, které jsou vázány na dané prvovýrobní využívání pozemků. Stavba přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice bude procházet v převážné délce mimo zastavitelné území obcí. Toto doporučení nebude zcela naplněno. Pro předmětnou stavbu je v rámci platných Zásad územního rozvoje Ústeckého a Libereckého kraje vymezen koridor a plochy pro umístění stavby. Dále je upozorněno, že posuzovaný záměr bude v mírném nesouladu s některými doporučeními stanovenými pro jednotlivé oblasti krajinného rázu. Na závěr posouzení je konstatováno, že vliv předmětného záměru na krajinný ráz je hodnocen jako únosný.

c) Vliv na rekreační potenciál

AOPK uvádí, že se Oznámení zabývá jednotlivostmi typu zachování průchodnosti turistických stezek, neřeší však komplexní dopad záměru na rekreační potenciál. Oznámení rekreační potenciál území bagatelizuje zcela nesprávným tvrzením, že stavba zasahuje do méně významných částí CHKO s nižšími přírodními a krajinářskými hodnotami (s odkazem na umístění ve III. a IV. Zóně CHKO).

Podle názoru Agentury by došlo k narušení rekreačního potenciálu území zásadním způsobem. V úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí by přivedením kamionové tranzitní dopravy podstatně vzrostlo hlukové a emisní zatížení, v úseku Benešov nad Ploučnicí – Manušice by byl záměr zcela novým významným zdrojem hluku a emisí v dosud klidovém území, což je zásadní faktor eliminující rekreační využití oblasti (obecně území u vytížených komunikací v dosahu hlukového a emisního působení jsou méně atraktivní pro rekreaci). Závažné narušení rekreačního potenciálu je možno očekávat zejména v údolí Ploučnice, kde vlivem reliéfu bude zvýšená hluková a emisní zátěž obzvláště patrná. Rekreační potenciál území by byl rovněž poškozen značnými zásahy do krajinného rázu v podobě mohutných náspů, zářezů a mostních objektů. Vedením tranzitní dopravy v navržené trase by byl rekreační potenciál dotčené části CHKO značně snížen.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

K požadavku na podrobnější zhodnocení vlivu záměru na rekreační potenciál území v rámci dokumentace EIA je přihlédnuto. Zhodnocení vlivu záměru na rekreační potenciál je podrobněji rozpracováno v rámci kapitoly D. I. 1 předložené dokumentace EIA. Toto zhodnocení vychází z výsledků studií pro účely dokumentace EIA – Akustické posouzení, Rozptylová studie a Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 2, 3, a 9). Výstupy těchto odborných studií, včetně doplňujících navržených opatření vycházejících z nově vypracovaných hodnocení a posouzení, jsou zpracovány a shrnuty pro problematiku vlivu záměru na rekreační potenciál v rámci kapitoly D. I. 1 Vlivy na obyvatelstvo – sociální a ekonomické vlivy.

Realizace předmětného záměru sice může ovlivnit rekreační potenciál území pro občany z blízkého okolí silnice, ale zároveň může naopak zvýšit atraktivitu území pro další uživatele ze vzdálenějších míst tím, že zvýší dostupnost tohoto území.

Potenciální vliv předmětného záměru na rekreační potenciál dotčeného území lze definovat z pohledu přírodního prostředí (umístění v CHKO), kulturních a historických památek/cílů a turistických stezek. Vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří je vyhodnocen v příloze č. 5 a v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na kulturní a historické památky je vyhodnocen v příloze č. 9 a v kap. D. I. 8. Zohlednění turistických stezek v návrhu předmětného záměru je zřejmé z kap. D. I. 1 dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na uvedené charakteristiky životního prostředí i na rekreační potenciál dotčeného území je za předpokladu realizace navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. akceptovatelný.

d) Vliv na biologickou a krajinnou rozmanitost a ekosystémy

Druhy

Hodnocení se zaměřuje na komentáře k jednotlivým druhům a zcela opomíjí celkovou druhovou pestrost dotčeného území, která je dána kombinací faktorů ovlivněných geologickým podložím a klimatickými podmínkami (prolínání prvků termofytika a mezofytika). Ovlivnění druhů není provedeno v kontextu míry zasažení populací druhů v širším okolí, není zhodnocena kumulace s vlivy souvisejících záměrů (např. populace bledule jarní v nivě Šporky nebo ovlivnění širšího migračního území vydry říční v kumulaci se stavbou silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava).

Agentura shledává i podstatné nedostatky v biologických průzkumech na to, aby mohly být na základě těchto podkladů uspokojivě zhodnoceny předpokládané zásahy do populací druhů a jejich biotopů:

Základní botanický průzkum provedla EVERNIA s.r.o. (2017) v šíři 100 m ve vedení trasy, aktualizovaný průzkum (2019) doplnil nové údaje z nálezové databáze NDOP (AOPK ČR) a vlastní podzimní šetření. Uvedené termíny terénních průzkumů sice doplňují průzkum z roku 2017, ale pokrývají pouze konec sezóny. Tyto pozdní termíny Agentura považuje za nedostatečné, na jejich základě není možné posouzení skutečného stavu lokalit pro jarní a pozdně jarní druhy, včetně některých zvláště chráněných druhů. Ovlivnění zvláště chráněných a významných druhů je provedeno vágně, bez bližšího zdůvodnění a argumentačně podpořeného zhodnocení míry ovlivnění místních populací (např. lilie zlatohlavá, bledule jarní, okrotice bílá atd.).

V některých případech je zmiňována „ochrana druhu před poškozením“, aniž by bylo objasněno proč a v jakých opatřeních bude spočívat (např. okrotice, prstnatec májový, prstnatec Fuchsův).

Zoologický průzkum EVERNIA s.r.o. (2017) lze označit za obsahově dostatečný. Přesto je nutné, zejména v případě průzkumu bezobratlých živočichů, tento základní jednosezónní průzkum považovat pouze za orientační, a to také vzhledem k celkové délce zkoumaného úseku přeložky. Předložená aktualizace (Kočvara, 2019) v převážné většině excerpuje předchozí nálezy a původní komentáře v mnohém zjednodušuje a desinterpretuje. Zejména u regionálně i celostátně významných až velmi významných druhů jsou hodnotící komentáře nedostatečné nebo zavádějící (např. rak kamenáč, střevlík zlatitý, páchník hnědý ad.), nejsou doložené doplňujícími průzkumy v širším okolí ve vztahu k míře možného ovlivnění místních populací. Zvolené termíny terénních průzkumů navíc neumožňují některé druhy zastihnout a je tedy evidentní, že jejich výskyt nemohl být v rámci aktualizací průzkumu na lokalitách podchycen. Hodnocení se převážně věnuje nepodstatným nebo méně významným druhům, aniž by kladlo důraz na klíčové/zásadní druhy. Předložená aktualizace zoologického průzkumu nepřináší pro lepší poznání klíčových druhů žádné nové informace. Žádoucí doplnění se mělo zaměřit na následující priority: (a) opakovaný jednosezónní průzkum (bezobratlí i obratlovců) lokalit a biotopů vyhodnocených v průzkumu

Evernia (2017) jako biologicky nejceněnějších, přičemž by pomohl identifikovat také další biologicky cenné lokality, jejichž existenci u trasy přeložky dlouhé přes 20 km nelze vyloučit; (b) opakovaný jednosezónní průzkum nejceněnějších legislativně chráněných druhů bezobratlých a obratlovců (např. rak kamenáč, střevlík zlatitý, páchník hnědý, křepelka polní, strnad luční, strnad zahradní), což značí u těchto již známých druhů zpřesnění rozsahu jimi osídlených biotopů a stanovení aktuální velikosti jejich populací. Takto zaměřený průzkum by s velkou mírou pravděpodobnosti vedl k objevu dalších zvláště chráněných a významných druhů živočichů v trase (viz např. nový nález blatnice na lokalitě Volfartice-Černý rybník v roce 2020, AOPK ČR).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely předkládané dokumentace EIA bylo zpracováno Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zpracováno v souladu s § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny. Předmětem Hodnocení je mj. vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru z pohledu v kontextu dotčených biotopů a jejich druhové pestrosti vč. kontextu širšího okolí. Předmětem Hodnocení je rovněž zvážení a vyhodnocení potenciálních kumulativních vlivů s dalším plánovanými záměry.

V rámci Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. je u jednotlivých druhů zvláště chráněných rostlin a živočichů (dle vyhlášky č. 395/1992 Sb.) a významnějších (vč. zmíněných druhů rostlin) uvedeno zdůvodnění uvedeného vyhodnocení vlivu vč. návrhu a odůvodnění opatření k minimalizaci vlivu. Součástí vyhodnocení je rovněž specifikace významnosti zásahu, tedy zda lze očekávat dotčení biotopu druhu, jedinců druhu či populací druhu.

K připomínce rozsahu a termínování provedených průzkumů lze konstatovat, že pro účely Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) byly provedeny aktuální průzkumy od ½ dubna do začátku listopadu 2022. Byly tak postihnuty všechny důležité aspekty ročního období z pohledu fauny a flóry. Při zpracování Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. bylo dále vycházeno z dat předchozích průzkumů provedených pro účely oznámení záměru (srpen–říjen 2019) a průzkumů z roku 2017 (EVERNIA s.r.o., 2017).

Biotopy

Záměr protíná značný podíl a pestrou škálu typů přírodních biotopů. V aktualizovaném botanickém průzkumu jsou jmenovány přírodní biotopy (L3.1, L2.2, L4, L5.1, L1, K3, T1.1, T1.5, T3.1, T4.2) a antropicky ovlivněné biotopy (X2, X5, X6, X7, X8, X12, X13, X14, X9A, X10), kterých se stavba, příp. provoz stavby dotkne. Rozsah ovlivnění však není nijak zhodnocen, není proveden ani odhad plochy biotopů přímo (likvidace, fragmentace atd.) a nepřímo (odvodnění, ruderalizací apod.) zasažených trvalými nebo dočasnými záborů. V bilanci chybí plošné záborů nutné např. pro příjezd a parkování techniky, plochy pro odvoz, přívoz materiálu na stavbu, deponie odtěžených zemin atd.). Dále vzhledem k rozsáhlým plochám sesuvů lze předpokládat velmi intenzivní fixační práce, hloubkové kotvení a odvodňování, což se reálně projeví na zasažení přírodních biotopů mokřadního charakteru a biotopů vlhkých luk i v širším okolí stavby.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo vypracováno Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (příloha č. 5 dokumentace EIA). Uvedené hodnocení rozšiřuje v oznámení uvedené biologické průzkumy (EVERNIA s. r. o., 2017; Mgr. Radim Kočvara, 2019) o náležitosti hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. a § 7 vyhlášky MŽP ČR č. 142/2018 Sb. v platném znění, kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb. Provedené hodnocení se zabývá posouzením

možného vlivu zamýšleného závažného zásahu na vymezené zájmy ochrany přírody, které jsou definovány jako všechny zájmy chráněné částí druhou (obecná ochrany přírody a krajiny), třetí (zvláště chráněná území) a pátou (památné stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Předmětem hodnocení je rovněž vyhodnocení potenciálního vlivu předmětného záměru na dotčené přírodní i antropicky ovlivněné biotopy vč. vyčíslení plošných záborů biotopů vlivem stavby.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Lesní porosty

Lesy v zájmovém území údolí řeky Ploučnice představují jedny z nejcennějších lesních společenstev na území CHKO České středohoří. Jedná se o lesy blízké klimaxovému stádiu, které jsou v řadě případů na území ČR hodnoceny jako prioritní stanoviště podle směrnice o stanovištích EU – květnaté bučiny, suťové lesy nebo dubohabřiny. Z hlediska aktualizace zonace CHKO tyto porosty odpovídají zařazení do I. a II. zóny ochrany (viz text výše Komentář k zonaci CHKO v bodě a).

Výjimečnost lesních porostů spočívá rovněž ve skutečnosti, že vzhledem k mimořádně obtížným stanovištním a terénním podmínkám byly ve valné většině případů velmi dlouhou dobu bez jakéhokoliv zásahu (v podstatě od konce 2. světové války), čímž se z hlediska přirozenosti dostaly do kategorie lesů přírodě blízkých a přírodní procesy v nich směřují k optimálnímu samovolnému vývoji. Jedná se o ucelené lesní komplexy, které ve většině případů v CHKO České středohoří chybějí.

Předložený záměr vybudování přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice řeší pouze odnětí cca 5 ha z PUPFL, avšak již neřeší širší vztahy, v rámci kterých mohou okolní přírodní biotopy utrpět. Jedná se o narušení kompaktnosti lesních porostů, jejich porostních stěn adaptovaných vůči abiotickým činitelům. Zásah do integrity svahu zcela jistě přispěje k další nestabilitě území, která může mít za následek sesuvy (soliflukční pohyby), erozi, pády kmenů a balvanů, změnu hydrologických poměrů a rozvrácení porostů větrem. Komplex těchto skutečností může vést k výraznému narušení nebo i zániku unikátních lesních stanovišť, která patří k nejcennějším v CHKO České středohoří. Změna stanoviště či zánik biotopu může mít za následek vymizení vzácných druhů rostlin a živočichů, a tedy další ochuzení biologické rozmanitosti území.

Při bilancování předpokládaných negativních vlivů je v hodnocení Oznámení zcela opomíjen fakt, že vlivem nutného odvodnění svahů by měl zásah do přírodních biotopů plošný charakter v celém úseku Březiny – Benešov nad Ploučnicí. V případě sesuvu a jeho následné sanace může dojít k dalšímu zásadnímu poškození biotopů. Negativní důsledky plošného sesuvu lze dokumentovat na případě dálnice D8, kde si následné sanační práce vyžádaly plošné odstranění lesního porostu nad postiženým úsekem a kde intenzivní odvodňování komplikuje případné vegetační úpravy. Náhradní výsadby navíc nemohou plnohodnotně nahradit přirozené lesní porosty zvláště těch, které se přibližují klimaxovému stádiu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Hodnocení vlivu předmětného záměru na lesní porosty se zohledněním kvality a významu porostů je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Fragmenty dubohabřin a suťových lesů v údolí Ploučnice spadají dle platného opatření obecné povahy MŽP č. j. OOP/4905/96 ze dne 4. 9. 1996, kterým byly vymezeny zóny CHKO České středohoří, do III. zóny ochrany CHKO. Návrh na změnu zonace v Plánu péče o Chráněnou krajinou oblast České středohoří na období 2015–2024 uvádí pouze obecné konstatování, že v současné době zonace na značné ploše CHKO výrazně nekoresponduje s aktuálním stavem přírody a krajiny, neodráží vývoj a významné změny ve způsobech využívání území a nevyhovuje potřebě uplatňovat podmínky ochrany dle zákona potřebné k zachování chráněných hodnot CHKO. Dle Hodnocení v příloze č. 5 dokumentace EIA lze v případě zmíněných biotopů dubohabřin a suťových lesů, i vzhledem k blízkosti sídel a silnic, uvažovat o zahrnutí do II. zóny ochrany CHKO. Těchto biotopů se předmětný záměr dotkne pouze velmi omezeně. Významný negativní vliv záměru na hodnotné ekosystémy v řešeném území se proto nepředpokládá.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Nelesní dřevinná vegetace

Záměr zahrnuje protnutí či úplnou likvidaci asi čtyř desítek prvků tzv. nelesní dřevinné vegetace (remízky, aleje, luční sady). Asi třicet těchto prvků má více než 65letou kontinuitu, o čemž svědčí letecké snímky z roku 1954. Nelesní dřevinná vegetace neboli rozptýlená zeleň, představuje hot-spot biodiverzity především pro ptáky a hmyz v zemědělsky využívané krajině. Současně tyto krajinné prvky přispívají k vizuální strukturaci krajiny a mohou být pozůstatkem historických plužin. Jejich narušení, byť částečné, znehodnocuje jejich pozitivní vliv na krajinný ráz a harmonické utváření krajiny. Příkladem protnutí a částečné likvidace prvku nelesní dřevinné vegetace Manušickou spojkou je 1 km dlouhá dvoustranná třešňová alej mezi Velkou Bukovinou a Karlovkou. Tato alej, zřetelná již na starých leteckých snímcích, nebyla dosud pomologicky prozkoumána.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na nelesní dřevinnou vegetaci (remízky, aleje, luční sady) je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA.

e) Vliv na povrchové a podzemní vody

V rámci hodnocení vlivu záměru na podzemní vody byla zcela opomenuta potřeba odvodňování svahů v sesuvných územích. Podle studie GeoTec-GS (2016) je však odvodnění subhorizontálními odvodňovacími vrty nezbytně nutné. S ohledem na nedostatečné znalosti geologické stavby v sesuvných územích však není přesně znám rozsah nutného odvodnění a není tak možné vliv na podzemní vody řádně vyhodnotit. Pro řádné vyhodnocení musí být provedeny rozsáhlé průzkumy sesuvných území.

Tvrzení, že „zastižení podzemní vody v některých úsecích stavby přeložky I/13 je pravděpodobné“, neodpovídá situaci – v území je identifikována řada podmačených lokalit a hojný výskyt pramenišť, uváděných jako rizikové faktory (viz např. GeoTec-GS, a.s., 2016).

Z hlediska ochrany zásob pitné vody je nevyhnutelné řádně vyhodnotit, jak by byla dotčena prameniště v okolí Benešova nad Ploučnicí.

Vzhledem k rozsáhlosti rizikových oblastí v trase silnice lze předpokládat plošný dopad odvodnění na větším území. Vody budou odvedeny z území do recipientů, což může narušit hydrologickou bilanci v širším území. Přestože se v Oznámení uvádí, že „v dalších fázích projektových příprav bude preferována varianta s možností zasakování dešťových vod“, je na jiném místě uvedeno, že „z dostupných dosud provedených inženýrsko-geotechnických průzkumů lze prozatím usuzovat, že v potenciálně sesuvném území se vsakování dešťových vod jeví jako nevhodné“ (str. 73). Složitá geotechnická situace přitom přímo vyžaduje odvodnění nestabilních svahů (viz metodika ČGS 2017): „Odvodnění svahu porušeného sesouváním je prvořadým opatřením, kterým se odstraňuje nejnepríznivější faktor ovlivňující jeho stabilitu.“ Odvod srážkových vod z tělesa komunikace do recipientů s sebou přinese přísun nového znečištění (zasolení, znečištění z vozidel atd.), přitom dotčené vodní toky hostí některé zvláště chráněné druhy vázané na vodní prostředí. Není zhodnocen kumulativní vliv se silnicí I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, kde je konečným recipientem Šporka, ústící do Ploučnice. Agentura nesouhlasí se závěrem, že z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod v případě stanovených opatření na jejich ochranu nebude výstavba ani provoz představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Oznámení se neustále odvolává na nutnost provést podrobný inženýrsko-geotechnický průzkum, tudíž všechny vlivy nejsou v současné době známe a potřebná opatření logicky nelze stanovit.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie Posouzení vlivů záměru na podzemních a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA), která se zabývá vyhodnocením vlivů záměru na útvary povrchových i podzemních vod vč. vyhodnocení vlivů na individuální zdroje pitné vody. Předmětem uvedeného posouzení je vyhodnocení vlivu na hydrogeologický režim předmětného záměru v průběhu realizace i provozu (kap. 6.2.2. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody). Na základě vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody je stanoven návrh ochranných a kompenzačních opatření (kap. 7. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody) vč. návrhu monitoringu povrchových a podzemních vod před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby. Veškerá opatření jsou adekvátně zohledněna v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA. Součástí Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody je rovněž návrh opatření pro nakládání se srážkovými vodami s maximálním cílem na zadržení srážkových vod v místě záměru přírodě blízkými způsoby a zároveň při zajištění ochrany blízkých zdrojů pitné vody, resp. ochranných pásem vodních zdrojů.

Ochrana vodního toku Šporka před znečištěním z přeložky I/13 bude zajištěna navrženým způsobem nakládání s dešťovými vodami. V uvedeném úseku je navrženo zasakování dešťových vod do silničních příkopů. Na základě přílohy č. 10 dokumentace EIA je dále navrženo před zasakovacími prvky umístit zařízení zajišťující vhodný fyzikální způsob předčištění v souladu s požadavky normy ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“.

f) Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje**Zábor ZPF a PUPFL**

Oznámení uvádí předpokládaný rozsah záboru ZPF 75,56 ha a rozsah záboru PUPFL 10,23 ha. Jedná se však pouze o zábor spojený přímo s tělesem silnice. Z textu Oznámení je zřejmé, že zábory pro stabilizaci území nebyly vůbec brány v úvahu. S ohledem na vedení záměru sesuvnými územími je jisté, že zábory budou výrazně vyšší, a to zejména v cenných oblastech svahů údolí Ploučnice. Zábory mohou být zásadně zvýšeny opatřeními pro stabilizaci svahů a při sanaci sesuvů. Bilance zemin (str. 57) zahrnuje pouze náspy, zářezy a tunel, nikoliv nutná doprovodná opatření (např. odvodnění a technická stabilizační opatření, pojezdy a zajištění přístupu pro těžkou techniku, doprava vrtných souprav, podzemní retenční nádrže).

Pro řádné zhodnocení vlivu na životní prostředí je nezbytné s dostatečnou mírou přesnosti stanovit rozsahy záborů a odvodnění nutných pro stabilizaci území. Je tedy zřejmé, že bez provedení podrobných průzkumů sesuvných území nelze řádně vyhodnotit vliv záměru na ZPF a PUPFL.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely oznámení záměru a dokumentace EIA byla provedena analýza trvalých záborů, vč. záborů ZPF a PUPFL. Trvalé zábory mimo vlastní těleso komunikace I/13 (zpevněná i nezpevněná část stavby) zahrnují i trvalé zábory v souvislosti s jednotlivými křižovatkovými větvemi dle návrhu křižovatek v technické studii „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019) a studii „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek spol. s r.o., březen 2021).

Dočasné zábory stavby budou upřesněny v dalších stupních projektových příprav na základě upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění, návrhu sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území a po detailním zaměření stavby.

Zábory související se stabilizací území z důvodu potenciálních sesuvných území bude možné specifikovat v dalších stupních projektových příprav po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase jsou ve zmíněné dokumentaci určena v celé délce trasy a ta budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) a po provedení následných potřebných průzkumů.

Na úrovni technické studie pro účely dokumentace EIA nejsou zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě.

Obdobný postup byl vzhledem k finanční náročnosti terénních prací zvolen v Děčíně na trase Folknářské spojky, kde se kromě potencionálních sesuvných území vyskytují i aktivní sesuvy poblíž trasy a v současné době je zpracován geologický a hydrogeologický průzkum včetně laboratorních vyhodnocení jako podklad pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá

nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Horninové prostředí a stabilita půdy

Přílohou Oznámení je dokument „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“, který vypracovala firma SG Geotechnika v lednu 2020. Některá rizika plynou z nedostatečné znalosti geologické stavby území. V rámci studie nebyly provedeny žádné vrtty, které by poskytly nové informace o geologické stavbě území. V závěru dokument uvádí, že plánovanou stavbu mohou ztížit významná i menší rizika, přičemž nejdůležitější jsou svahové deformace. Dokument uvádí, že s ohledem na závažnost rizika mnoho údajů o sesuvných oblastech není k dispozici, a doporučuje jako první krok v průzkumných pracích provést geofyzikální průzkum v místech recentních sesuvných pohybů a v místech nejhlubších zářezů. Shrnující text Oznámení přitom v rozporu s tímto dokumentem v kapitole D. VI uvádí: „Při zpracování oznámení záměru se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by zásadním způsobem znemožňovaly posouzení vlivu záměru na životní prostředí.“

Studie GeoTec-GS (2016) upozorňující na závažná rizika není uvedena v seznamu literatury a není zmiňována ani citována v textu Oznámení.

Dle názoru Agentury je nezbytné průzkumné práce provést před samotným hodnocením EIA, neboť výsledky těchto průzkumných prací budou zásadním podkladem pro posuzování vlivu stavby na životní prostředí.

Absence znalostí o rozsahu sesuvných území, jimiž má procházet liniová stavba, je rovněž v rozporu s metodickým doporučením certifikované metodiky zpracované ČGS (viz Šikula J. a kol. 2017: „Metodika kategorizace svahových nestabilit ohrožujících dopravní koridory“, zpracovaná jako výstup projektu TA04030824 TAČR „Výzkum a hodnocení rizik svahových nestabilit v liniích hlavních plánovaných dopravních koridorů“).

Agentura nesouhlasí se závěrem, že z hlediska vlivu na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v kapitole B.I.6. akceptovatelný. Navržená opatření jsou vesměs obecné povahy a v případě tak závažných zásahů do prostředí, jakými jsou plošná odvodnění a složitá technická řešení konstrukce stavby, nemají prakticky žádný podstatný zmírňující dopad. Za opatření nelze považovat zpracování dalších průzkumů, které teprve zmapují reálný stav, na jehož základě budou upravovány technické parametry stavby, včetně nutných stabilizačních zásahů, upřesňovány zábory půdy apod. Učiněný závěr nedává smysl, neboť před zpracováním podrobného průzkumu nelze vlivy na půdu a horninové prostředí řádně vyhodnotit. S ohledem na závažnost rizik vyplývajících z dostupných studií (možnost aktivace mohutných sesuvů, které mohou ohrozit i obydlená území) považuje Agentura způsob vyhodnocení těchto rizik za naprosto nedostatečný.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zmíněná studie GeoTec-GS (2016) nebyla podkladem pro zpracování oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) ani předkládané dokumentace EIA.

Dle studie Posouzení geotechnických rizik (Ing. Vítězslav Herle, GEOTECHNIKA, červen 2016), ze které vycházela technická studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019), je stavba komunikace I/13 dobře realizovatelná, i přes umístění v území s vymezenými potenciálními sesuvy.

Pro účely oznámení záměru a předkládané dokumentace EIA byla zpracována studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“

(SG Geotechnika a.s., 2020), která je přílohou č. 12 dokumentace EIA. Tato studie v souladu se zmíněnou metodikou ČGS (Šikula J. a kol. 2017: „Metodika kategorizace svahových nestabilit ohrožujících dopravní koridory“, zpracovaná jako výstup projektu TA04030824 TAČR „Výzkum a hodnocení rizik svahových nestabilit v liniích hlavních plánovaných dopravních koridorů“) podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzky trasy v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika navrhované stavby. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) a po provedení následných potřebných průzkumů.

V rámci dokumentace EIA nejsou zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě. Stejný postup byl zvolen v Děčíně na trase Folknářské spojky, kde se kromě potencionálních sesuvných území vyskytují i aktivní sesuvy poblíž trasy a v současné době je zpracován geologický a hydrogeologický průzkum včetně laboratorních vyhodnocení jako podklad pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

V rámci kapitol B. I. 6. a D. IV. je definována řada opatření, při jejichž respektování předmětný záměr z pohledu horninového prostředí a půd akceptovatelný.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Závěr

Agentura požaduje předložit variantní řešení přeložky silnice I/13 a provést jejich komplexní zhodnocení s důrazem na tyto oblasti:

- Dostatečně podrobné geologické zmapování rizikových oblastí u všech variant s odhadem rozsahu nezbytných technických stabilizačních opatření, v souladu s odborným doporučením metodiky ČGS (je nutné provést před samotným hodnocením EIA).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek spol. s r.o., březen 2021), která prověřuje návrh trasy a nivelety předmětného záměru s ohledem na požadované normové parametry pro kategorii silnice S11,5/90, s ohledem na geologické poměry a ekologické hodnoty zájmového území. Popis posuzovaných variant vč. jejich zdůvodnění je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Porovnání variant řešení záměru je předmětem kap. E. předkládané dokumentace EIA.

Komentář k podrobnému zmapování geologických rizik je uveden ve vypořádání připomínky výše.

- Podrobné a důsledné hodnocení vlivu všech variant na krajinný ráz, včetně hodnocení konkrétních stavebních objektů (náspy, zářezy, opěrné zdi, protihlukové stěny, mimoúrovňové křižovatky, mosty), je nezbytné vypracovat vizualizace umístění záměru do krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována samostatná studie Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 9 dokumentace EIA), která je zpracována dle metodiky Posouzení navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004) a s využitím Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České Středohoří (Löv a kol., 2010) a Plánu péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří na období 2015–2024. V posouzení je zohledněno směrové i výškové řešení předmětného záměru vč. jednotlivých stavebních objektů a byla zpracována mj. na základě analýzy viditelnosti (příloha č. 4 uvedené studie) a vizualizací stavby (příloha č. 15 dokumentace EIA).

- Podrobné hodnocení dopadu všech variant na biotopy a druhy se zaměřením na významné a zvláště chráněné druhy.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu obou variant předmětného záměru na biotopy a druhy živočichů a rostlin (zejména významné a zvláště chráněné druhy) je v dokumentaci EIA (kap. D. I. 7.) provedeno na základě Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., které je přílohou č. 5 dokumentace EIA.

Součástí dokumentace EIA je dále Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), Posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 7 dokumentace EIA), Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 9 dokumentace EIA) Dendrologický průzkum (příloha č. 8 dokumentace EIA). Výstupy těchto odborných studií jsou součástí předkládané dokumentace EIA, včetně doplňujících navržených opatření vycházejících z těchto nově vypracovaných hodnocení a posouzení, která jsou nedílnou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA.

8. Správa národního parku České Švýcarsko (č. j. SNPCS 04823/2020 ze dne 30. 7. 2020)

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

Dokumentace postrádá variantní řešení např. srovnání variant „severní“ (Markvartice – Děčín).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dokumentace EIA je zpracována pro variantu 1 a variantu 2, které jsou navrženy v koridoru Benešov nad Ploučnicí, Velká Bukovina, Volfartice a Manušice.

V roce 2014 zpracovala firma CityPlan technicko-ekonomickou studii optimalizace vedení trasy přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem severním a jižním koridorem. Součástí této studie bylo i předběžné ekologické hodnocení obou koridorů. Výsledky ekonomického hodnocení a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu pouze pro realizaci jižní varianty. Před rozhodnutím rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii

projednala Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Koridor jižní varianty (konkrétně varianty 1) je zakotven v ZÚR Ústeckého i Libereckého kraje. Tento koridor je i v platných územních plánech měst Benešov nad Ploučnicí a Žandov a obcí Dolní Habartice, Velká Bukovina, Volfartice a Horní Libchava. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zastavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice byla mj. prověřena v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla severní varianta vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě (varianta v trase předmětného záměru). Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Vzhledem k ekonomické neefektivnosti a menší dopravní výhodnosti severní trasy není tato varianta dále sledována. Předmětný záměr v tzv. jižní variantě byl schválen k další přípravě Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 7. 6. 2016.

Vyhodnocení krajinného rázu je nedostatečné a nelze jej realizovat v průběhu následných řízení. Potřebné je detailní vyhodnocení technických prvků v dotčeném území (např. mosty x násypy x zářezy) s dopadem na krajinné hodnoty krajinného rázu.

V závěrech nelze snižovat hodnotu území aktuálním vymezením zón 3.- 4. – zonace CHKO České středohoří nelze srovnávat kvalitu z pohledu přirozenosti území versus zachovalost krajiny a hodnota krajinného rázu, hodnota krajiny v dotčeném území dosahuje mimořádné hodnoty a již samotná ochrana území chráněnou krajinnou oblastí je významnou evaluací hodnot území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována samostatná studie Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 9 dokumentace EIA), která je zpracována dle metodiky Posouzení navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004) a s využitím Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České Středohoří (Löw a kol., 2010) a Plánu péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří na období 2015–2024. V posouzení je zohledněno směrové i výškové řešení předmětného záměru vč. jednotlivých stavebních objektů a bylo zpracováno mj. na základě analýzy viditelnosti (příloha č. 4 uvedené studie) a vizualizací stavby (příloha č. 15 dokumentace EIA).

Vliv na přírodní stanoviště – v této části chybí sumarizace záboru cenných stanovišť stavbou, včetně následného ovlivnění po realizaci stavby, případně samotným provozem stavby. Podle názoru Správy dojde k ovlivnění prioritních stanovišť např. suťových lesů, které v Českém středohoří mají mimořádnou hodnotu v druhovém spektru a v plošném rozsahu. Kontinuita časového vývoje lesních porostů je v tomto území výjimečná a velmi cenná.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyčíslení záboru cenných stanovišť stavbou vč. vyhodnocení v kontextu širšího okolí je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA). V případě dotčených suťových lesů (biotop L4 dle členění v Katalogu biotopů, Chytrý et al. 2010) záměr zasahuje vždy cca do poloviny fragmentu biotopu, jež je jinak součástí většího lesního porostu. Zásah není vnímán jako významný.

Vzhledem k charakteru území a geologickým poměrům není území vhodné pro liniové stavby, sesuvná území, nutné odvodnění apod. (GeoTec-GS 2016). Vedení trasy může generovat následné problémy např. v zasakování vod a destabilizaci svahů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zmíněná studie GeoTec-GS (2016) nebyla podkladem pro zpracování oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) ani předkládané dokumentace EIA.

Dle studie Posouzení geotechnických rizik (Ing. Vítězslav Herle, GEOTECHNIKA, červen 2016), ze které vycházela technická studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019), je stavba komunikace I/13 dobře realizovatelná, i přes umístění v území s vymezenými potenciálními sesuvy.

Pro účely oznámení záměru a předkládané dokumentace EIA byla zpracována studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“ (SG Geotechnika a.s., 2020), která je přílohou č. 12 dokumentace EIA. Tato studie v souladu se zmíněnou metodikou ČGS (Šikula J. a kol. 2017: „Metodika kategorizace svahových nestabilit ohrožujících dopravní koridory“, zpracovaná jako výstup projektu TA04030824 TAČR „Výzkum a hodnocení rizik svahových nestabilit v liniích hlavních plánovaných dopravních koridorů“) podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzky trasy v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika navrhované stavby. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) a po provedení následných potřebných průzkumů.

V rámci dokumentace EIA nejsou zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě. Stejný postup byl zvolen v Děčíně na trase Folknářské spojky, kde se kromě potencionálních sesuvných území vyskytují i aktivní sesuvy poblíž trasy a v současné době je zpracován geologický a hydrogeologický průzkum včetně laboratorních vyhodnocení jako podklad pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

V předloženém materiálu je v argumentaci uvedeno zvýšení biodiverzity realizací stavby, což je zavádějící

v pochopení významu pojmu a ochrany původní flóry a fauny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zvýšení biodiverzity lze očekávat lokálně v souvislosti s doplňujícími výsadbami dřevin. Při vhodném doplnění dřevin nedojde k izolaci hodnotnějších biotopů či liniových prvků v území. Upřesnění uvedené formulace, resp. zpodrobnění vyhodnocení vlivu na biodiverzitu bylo provedeno v rámci Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) a v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Realizace stavby zasahuje mimořádně cenné území, což je způsobeno výjimečností ekologických faktorů (klima a podloží), přesto se navrhuje trasa v tomto území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Trasa přeložky I/13 „v jižním koridoru“ byla prověřena již v rámci vyhledávací studie na novou trasu silnice I/13 v roce 1999, tj. v dokumentaci EIA (EVERNIA s.r.o., 1999). Na základě zpracované dokumentace a posudku na tuto dokumentaci byla vydaným stanoviskem MŽP ČR vybrána výsledná trasa přeložky silnice I/13 s podmínkami a omezeními pro přípravu stavby. Na základě tohoto procesu byla „jižní“ varianta záměru zanesena do ZÚR Libereckého kraje a ZÚR Ústeckého kraje. Zanesení koridoru přeložky I/13 do ZÚR a případná omezení koridoru byla již v minulosti řešena dotčenými orgány státní správy v rámci projednání ZÚR a aktualizace ZÚR. Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11.

Při hodnocení vlivu předmětného záměru v rámci Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA), Posouzení vlivu na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 9 dokumentace EIA) a v dalších odborných studiích, které jsou přílohami dokumentace EIA, byl adekvátně zohledněn stávající stav a hodnota dotčeného území na základě aktuálních průzkumů a veřejně dostupných informací, které zohledňují význam přírodních a krajinářských hodnot v území.

Je možné vyslovit pochybnost nad provedením průzkumu v roce 2019 (např. uvedení druhu *Allium ursinum* – podzim 2019). Aktualizace průzkumu se měla detailně věnovat průzkumu cenných lokalit v době vegetačního období.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V roce 2019 (konkrétně od 29. 8. do 10. 10. 2019) proběhla aktualizace biologického průzkumu pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Původní biologický průzkum dotčeného území a jeho širšího okolí byl proveden v průběhu let 2016 – 2017 (botanický průzkum: začátek dubna – ½ července 2017; zoologický průzkum: září – listopad 2016 a konec března – ½ srpna 2017). Průzkumy tak pokryly jarní, letní i podzimní aspekt, tedy i v průběhu vegetačního období. Biologický průzkum dále vycházel z dat biologických průzkumů provedených v letech 1997–1999 pro účely dokumentace EIA „Silnice I/13 Nový Bor – Děčín“ (EVERNIA s.r.o., 1999). Aktualizovaný biologický průzkum z roku 2019 i původní biologický průzkum z roku 2017 byly přílohou č. 5 a 6 oznámení záměru.

Biologické průzkumy pro Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) byly aktualizovány v průběhu roku 2022 (jarní, letní, podzimní aspekt).

Není vyhodnocena míra vlivu a zasažení populací ZCHD v zasaženém území stavbou záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí kap. 6 aktualizovaného biologického průzkumu v příloze č. 6 oznámení záměru bylo vyhodnocení míry vlivu předmětného záměru na zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin. Vyhodnocení je rovněž uvedeno v kap. D. I. 7. oznámení záměru.

Míra vlivu zasažení zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je rovněž uvedena v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) a v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Záměr způsobí narušení krajinné struktury a mozaiky (meze, remízy, skupiny polních lesíků apod.), v případě realizace záměru by měla být zvážena míra obnovy krajinných struktur.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) byla navržena opatření mj. jiné za účelem kompenzace dotčení zmíněných krajinných struktur. Opatření jsou adekvátně zohledněna v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA. Kompenzace zásahu bude spočívat v pečlivých rekultivačních a vegetačních úpravách po dokončení stavby a minimalizaci záboru v rámci přirozených stanovišť. V rámci dílčích opatření lze realizovat takové, které lokálně zmírní plošné změny v území. Např. rozšíření a doplnění mozaiky lesolučních prostředí v návaznosti na těleso silnice po jejím dokončení. Vytvářet pásy křovin a druhově bohaté lesní lemy v okolních porostech, výsadby ovocných dřevin, skupiny autochtonních dřevin a remízky.

Správa požaduje využít stávající koridor vedení silnice I/13 rozšířením stávající komunikace a řešením obchvaty obcí a měst a opustit vedení trasy v geologicky rizikovém a přírodovědně a krajinářsky hodnotném území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Varianta využití stávajícího koridoru silnice I/13 byla prověřena v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). V technickoekonomické studii byly prověřovány 3 varianty a 2 podvarianty odlišné v čase nebo v trasování silnice I/13. Mimo nulové varianty a tzv. jižní varianty přeložky I/13 (stavba předmětného záměru) byla prověřena i tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice a varianta, která předpokládá zprovoznění Folknářské spojky a obchvatu Markvartic.

Pro variantu trasy předmětného záměru bylo z hodnocení dopravní části zřejmé, že z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, vykazuje tato varianta nejnižší hodnoty, tedy je dopravně výhodnější oproti nulové a severní variantě, včetně varianty zprovoznění Folknářské spojky a obchvatu Markvartic na stávající silnici I/13. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti variantě severní. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2.

Správa dále požaduje dopracovat technická opatření, která nejsou v aktuální rozpracovanosti a podrobnosti předložených materiálů dostatečná a neumožňují vyhodnotit význam vlivů na přírodní prostředí a tuto problematiku nelze řešit v průběhu následných řízení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci technické studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019) a studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek spol. s r.o., březen 2021) jsou navržena předběžná technická opatření stavby (opěrné a zárubní zdi), které odpovídají podrobnosti projektové přípravy. Tato technická opatření včetně návrhu sanačních opatření v místech křížení potenciálních sesuvných území budou upřesněna a v dalším stupni projektové dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí) po stabilizování směrového a výškového vedení trasy a provedení geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby.

Vlivy na přírodní prostředí jsou v odborných studiích pro účely dokumentace EIA (zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Rámcová migrační studie – příloha č. 6 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptáčích oblastech podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA, Dendrologický průzkum – příloha č. 8 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA) vyhodnoceny s prostorovým přesahem pro případné mírné úpravy směrového vedení trasy, které budou nutné po provedení výše uvedených průzkumů a detailním zaměřením pro účely DÚR.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení dle § 3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Správa požaduje posuzovat předložený záměr variantně dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek spol. s r.o., březen 2021), která prověřuje návrh trasy a nivelety předmětného záměru s ohledem na požadované normové parametry pro kategorii silnice S11,5/90, s ohledem na geologické poměry a ekologické hodnoty zájmového území. Popis posuzovaných variant vč. jejich zdůvodnění je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Porovnání variant řešení záměru je předmětem kap. E. předkládané dokumentace EIA.

Hodnocení vlivů je provedeno na obecné úrovni a negativní vlivy záměru nejsou dostatečně vyhodnoceny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována řada odborných studií, z pohledu vlivu na složky ochrany přírody a krajiny zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Rámcová migrační studie – příloha č. 6 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptáčích oblastech podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA, Dendrologický průzkum – příloha č. 8 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA. Závěry a opatření z uvedených studií jsou adekvátně zohledněny v kapitolách dokumentace EIA.

V předložených dokumentech nejsou zohledněny kumulativní vlivy s dalšími liniovými stavbami.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Kumulativní vlivy s liniiovými stavbami jsou zohledněny v kap. B. I. 4. a při hodnocení jednotlivých složek životního prostředí v kap. D. I. předkládané dokumentace EIA. Kumulativní vlivy byly rovněž zohledněny v odborných studiích vč. studií týkajících se přírodních a krajinných složek prostředí – zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA.

Předložené průzkumy neposkytují dostatečnou znalost o přírodních poměrech území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Biologické průzkumy byly v průběhu roku 2022 aktualizovány pro účely Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). V uvedeném hodnocení byly zohledněny všechny dříve realizované průzkumy za účelem maximálního využití dostupných záznamů o přírodních poměrech území.

9. Město Benešov nad Ploučnicí – odbor správy majetku, investic a životního prostředí (č. j. 2020152 ze dne 27. července 2020)

Město Benešov nad Ploučnicí – odbor správy majetku, investic a životního prostředí požaduje záměr v celém rozsahu posuzovat v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, neboť navrhovaným záměrem nelze vyloučit významný vliv na životní prostředí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je zpracována dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Dle vyjádření je nutné se v dokumentaci EIA zaměřit na ochranu povrchových a podzemních vod, ochranu horninového prostředí a ovzduší, ochranu přírody a krajiny, ochranu zemědělského půdního fondu, lesního půdního fondu, tak aby bylo možné negativní vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo vyloučit.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na zmíněné složky životního prostředí vč. návrhu opatření na eliminaci či kompenzaci vlivu je předmětem předkládané dokumentace EIA (kap. D. I.) vč. odborných studií, které jsou přílohami č. 2–12 dokumentace EIA.

Záměr je dle vyjádření nutné posoudit z hlediska zachování trvale udržitelného rozvoje a posoudit z hlediska socioekonomických dopadů nejen pro občany města Benešov n. Pl.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu na trvale udržitelný rozvoj se posuzuje na úrovni koncepcí a strategických dokumentů v rámci procesu SEA, resp. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území dle zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno pro účely ZÚR Libereckého a Ústeckého kraje, resp. příslušných aktualizací ZÚR, ve kterých je zanesen koridor pro stavbu předmětného záměru (koridor S11_D03/1 v 1. Aktualizaci ZÚR Libereckého kraje; koridor PK4 v 2. Aktualizaci ZÚR Ústeckého kraje).

Posouzení vlivů předmětného záměru na socioekonomické dopady vč. rekreačního potenciálu je předmětem kap. D. I. 1. předkládané dokumentace EIA.

10. Městský úřad Česká Lípa odbor životního prostředí (č. j. MUCL/75828/2020 ze dne 27. 7. 2020)

a) Ochrana přírody a krajiny

Bez připomínek.

b) Ochrana ovzduší

Bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů příslušný úřad nepožaduje záměr vyhodnotit dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

c) Nakládání s odpady

Bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů příslušný úřad nepožaduje záměr vyhodnotit dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

d) Ochrana lesa

Bez připomínek.

Městský úřad Česká Lípa uvádí, že příslušným orgánem k vydání stanoviska k zahájenému zjišťovacímu řízení záměru je Krajský úřad Libereckého kraje.

e) Ochrana zemědělského půdního fondu

Bez připomínek.

f) Ochrana vod

Bez připomínek.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů příslušný úřad nepožaduje záměr vyhodnotit dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

11. Město Žandov (č. j. MěÚŽ 686/2020 ze dne 31. 7. 2020)

Město Žandov požaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je předkládána dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

Záměr není zpracován s ohledem na současný stav poznatků a metod posuzování, jak požaduje výše uvedený zákon, umístění koridoru přeložky vychází ze zastaralých koncepcí, které neakceptují současný stav silniční sítě ani stávající možnosti alternativního řešení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předkládaná dokumentace EIA je zpracována na základě platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Předmětný záměr je v dokumentaci EIA rovněž zhodnocen řadou odborných studií (přílohy č. 2–12 dokumentace EIA): Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví, Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, Posouzení vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody a Vlivy na klima. Všechny tyto studie a hodnocení vycházejí z platné legislativy, platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Technické řešení stavby je navrženo v souladu s platnými metodikami a normami a bylo prověřeno z pohledu dopravní a technické efektivity. Technické řešení mj. vychází z porovnání alternativních řešení přeložky silnice I/13 (Technickoekonomická studie – AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014).

Umístění přeložky I/13 Děčín – Manušice je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (MMR ČR – 2019), a to konkrétně s republikovými prioritami (14), (14a), (16), (20), (20a), (23) a (24), kde se mimo jiné uvádí:

- Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny...
- rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umisťovat do co nejméně konfliktních lokalit...
- pokud je to možné a odůvodněné respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí...
- vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability...
- vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umisťování dopravní a technické infrastruktury...

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 i se ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod. Vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11. Kompetentní k posouzení souladu ZÚR s Politikou územního rozvoje ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj, které v rámci projednání zmíněných aktualizací ZÚR konstatovalo, že návrhy ZÚR jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

Za účelem posouzení vlivu předmětného záměru na ochranu biologické rozmanitosti a životního prostředí byla zpracována řada odborných studií (viz přílohy č. 2–12 dokumentace EIA). Jejich závěry a opatření jsou důsledně zohledněny v dokumentaci EIA.

Dále je nutné konstatovat, že v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA je navržena řada opatření, která zajistí migrační prostupnost stavby I/13 pro volně žijící živočichy a rovněž tím budou respektovány prvky územního systému ekologické stability.

Koridor pro přeložku je veden mimo jiné v hodnotném území Chráněné krajinné oblasti České středohoří, které bude vybudováním plánované stavby nenávratně poškozeno, včetně krajinného rázu tohoto území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z kap. D. I. 8. dokumentace EIA, řady odborných studií týkajících se přírodního prostředí (příloha č. 5–9 dokumentace EIA) vč. Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA) je zřejmé, že vliv předmětného záměru na dotčené území CHKO České středohoří je akceptovatelný za předpokladu dodržení řady podmínek, které jsou uvedeny v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA. Dle vyhodnocení v příloze č. 9 je plánovaný záměr navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru.

Záměr neodpovídá Dopravní sektorové strategii Ministerstva dopravy. Jsou zde patrné kumulativní rizikové vlivy zejména na biodiverzitu a celkovou zátěž území a migrační propustnost.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k souladu předmětného záměru se ZÚR Libereckého kraje a ZÚR Ústeckého kraje (kromě některých úseků varianty 2), je předmětný záměr v souladu i s Dopravní sektorovou strategií Ministerstva dopravy ČR. Kompetentní k posouzení souladu ZÚR s Dopravní sektorovou strategií je Ministerstvo dopravy ČR.

Z kap. D. I. 7. a D. I. 8. dokumentace EIA, vč. Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 dokumentace EIA) a Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je zřejmé, že při dodržení řady podmínek (kap. B. I. 6. a D. IV.) je vliv předmětného záměru akceptovatelný.

Koridor je veden územím, které z velké části slouží jako rekreační zázemí pro občany Žandova i měst v okolí. Vedením této trasy bude rekreační potenciál tohoto území značně redukován.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Realizace předmětného záměru sice může ovlivnit rekreační potenciál území pro občany z blízkého okolí silnice, ale zároveň může naopak zvýšit atraktivitu území pro další uživatele ze vzdálenějších míst tím, že zvýší dostupnost tohoto území.

Vliv předmětného záměru na rekreační potenciál dotčeného lze definovat z pohledu přírodního prostředí (umístění v CHKO), kulturních a historických památek/cílů a turistických stezek. Vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří je vyhodnocen v příloze č. 5 a v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na kulturní a historické památky je vyhodnocen v příloze č. 9 a v kap. D. I. 8. Zohlednění turistických stezek v návrhu předmětného záměru je zřejmé z kap. D. I. 1. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na uvedené charakteristiky životního prostředí a rekreační potenciál dotčeného území je za předpokladu realizace navržených opatření akceptovatelný.

Dle stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR – regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří k výše uvedenému záměru (2019), se kterým se město ztotožňuje, nelze u záměru vyloučit

významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry a koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k tomu, že AOPK ČR ve svém stanovisku podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nevyloučila významný vliv předmětného záměru na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, byla již v roce 2017 zpracována samostatná studie Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, která byla jednou z příloh oznámení záměru. Pro účely dokumentace EIA bylo toto posouzení aktualizováno a je přílohou č. 7 dokumentace EIA. Uvedené posouzení bylo zpracováno v souladu s vyhláškou č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, v platném znění.

Dle uvedeného posouzení nebude mít posuzovaný záměr významné negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. V uvedeném posouzení byla navržena řada opatření ke zmírnění či minimalizaci možných negativních vlivů. Tato opatření byla adekvátně zapracována do kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Na co je třeba se v dokumentaci zaměřit:

1. Důsledně dodržovat zásady Politiky územního rozvoje, Dopravní sektorové strategie.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k souladu předmětného záměru se ZÚR Libereckého kraje a ZÚR Ústeckého kraje (kromě některých úseků varianty 2) je předmětný záměr v souladu s Politikou územního rozvoje a Dopravní sektorovou strategií Ministerstva dopravy ČR.

2. Zdůvodnění záměru je nedostačující a město požaduje odborné a objektivní odůvodnění nezbytnosti záměru s vypracováním SWOT analýzy a ekonomické efektivity např. programem HDM-4.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zdůvodnění předmětného záměru je podrobně uvedeno v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Posouzení dopravní opodstatněnosti a ekonomické efektivity předmětného záměru bylo provedeno v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). V technickoekonomické studii byly prověřovány 3 varianty a 2 podvarianty odlišné v čase nebo v trasování silnice I/13. Mimo nulové varianty a tzv. jižní varianty přeložky I/13 (stavba předmětného záměru) byla prověřena i tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice. Pro variantu trasy předmětného záměru bylo z hodnocení dopravní části zřejmé, že z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, vykazuje tato varianta nejnižší hodnoty, tedy je dopravně výhodnější oproti nulové a severní variantě. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2.

3. Chybí zpracování variantního řešení záměru a město požaduje, aby byly řádně popsány (tj. včetně zdůvodnění jejich výběru, výhody a nevýhody) a ekologicky vyhodnoceny další varianty.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek spol. s r.o., březen 2021), která prověřuje návrh trasy a nivelety předmětného záměru s ohledem na požadované normové parametry pro kategorii silnice S11,5/90, s ohledem na geologické poměry a ekologické hodnoty zájmového území. Popis posuzovaných variant vč. jejich zdůvodnění je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Porovnání variant řešení záměru je předmětem kap. E. předkládané dokumentace EIA.

4. Chybí dopravní model – město požaduje zpracování studie s dopravním modelem distribuce a intenzit silniční dopravy tak, aby byla zřejmá skutečná dopravní potřebnost a vlivy na přírodu a lidské zdraví, včetně rozsahů takových zásahů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení dopravní opodstatněnosti a ekonomické efektivnosti předmětného záměru bylo provedeno v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). Závěry uvedené studie uvedeny v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Prognóza intenzit dopravy na základě aktuálního dopravního modelu pro účely dokumentace EIA je uvedena v příloze č. 1. Na základě těchto podkladů byly zpracovány odborné studie – Akustické posouzení (příloha č. 2), Rozptylová studie (příloha č. 3) a Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4).

5. Je nutné zpracovat podrobnější prognózy intenzit dopravy, časové horizonty 2019, 2050 jsou nedostačující.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byly zpracovány dopravně-inženýrské podklady (příloha č. 1), které řeší prognózu intenzit dopravy ve výhledových letech 2035 a 2050. Model byl nově kalibrován na výsledky Celostátního sčítání dopravy 2020. Na základě aktualizovaných dopravně-inženýrských podkladů byly zpracovány odborné studie – Akustické posouzení (příloha č. 2), Rozptylová studie (příloha č. 3) a Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4).

6. Je třeba zpracovat odborně fundované posouzení vlivu stavby na fragmentaci území, rozdělení přirozených celků a nevratnou změnu krajinného rázu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem vyhodnocení vlivu předmětného záměru na fragmentaci území, resp. její prostupnost pro volně žijící živočichy byla zpracována Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), jejíž závěry a opatření byly adekvátně zapracovány do kap. D. I. 7. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Posouzení vlivu předmětného záměru na krajinný ráz je rovněž předmětem samostatné studie v příloze č. 9 dokumentace EIA, závěry a opatření jsou uvedeny v kap. D. I. 8. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

7. Je plánován vysoký podíl záboru ZPF a PUPFL z celkového trvalého záboru. Město požaduje vypracování přehledu záborů ZPF podle tříd jejich ochrany a pro jednotlivá katastrální území (obdobně i zábor PUPFL), takže bude zcela zřejmé, o jakou intenzitu negativních vlivů na ZPF a PUPFL se jedná a jak je možné je zmírnit.
Dále není konkrétně vyčísleno, jaký objem zemin a jaké kvality bude potřeba do násypů a kolik je jaké kvality se jí vytěží ze zářezů. Proto město žádá, aby byl předložen vypočítaný odhad

množství vytěžené zeminy a množství potřebné zeminy včetně její kvality, a dále i návrh na řešení v případě záporného poměru těchto zemin.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Analýza trvalých záborů ZPF i PUPFL byla již součástí oznámení záměru. Obdobně byla analýza záborů ZPF a PUPFL zpracována v dokumentaci EIA. Analýza a vyhodnocení záborů ZPF je uvedeno v kap. B. II. 1., C. II. 3. a D. I. 5. dokumentace EIA a mj. uvádí přehled a vyhodnocení záborů ZPF podle tříd ochrany a pro jednotlivá katastrální území. Analýza a vyhodnocení záborů PUPFL je uvedena v kap. B. II. 1., C. 2. 5. a D. I. 7. dokumentace EIA a mj. uvádí přehled a vyhodnocení záborů PUPFL se zohledněním kategorizace lesů. Bilance zemin byly vyčísleny již v oznámení záměru a jsou pro obě navržené varianty záměru vyčísleny a vyhodnoceny i v dokumentaci EIA – viz kap. B. II. 1. a D. I. 5. Bilance zemin zahrnují množství vytěžených zemin a zemin potřebných do násypů.

8. Město požaduje zpracovat vizualizaci stavby, nebo alespoň kritických míst tohoto záměru. Na vizualizaci stavby lze jasně posoudit hmotové a velikostní měřítko záměru ve vztahu ke stávající morfologii terénu, ke krajině obecně a k lidským sídlům.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vizualizace stavby předmětného záměru jsou součástí přílohy č. 15 předkládané dokumentace EIA. Jedná se o vizualizaci záměru z vybraných exponovaných míst zájmového území.

9. Město požaduje podrobný dlouhodobý průzkum zaměřený na možná rizika sesuvů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí přílohy č. 12 dokumentace EIA je studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“ zpracovaná firmou SG Geotechnika a.s. v roce 2020. Tato studie podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzek v trase v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika. V navrhované trase se nenachází žádná aktivní sesuvná území a trasa protíná 7 potencionálních sesuvných území registrovaných území u Geofondu ČR. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase jsou v dokumentaci Geotechniky určena v celé délce trasy a ta budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) schválením dokumentace EIA a po provedení následných potřebných průzkumů.

V rámci projektové přípravy pro účely dokumentace EIA nebyly zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě stavby. Dle informací investora a projektanta stavby je odůvodnitelné tyto podrobné a finančně náročné průzkumy provádět v rámci Předběžného geotechnického průzkumu pro účely dokumentace pro územní rozhodnutí. Součástí dokumentace EIA je řada opatření (viz kap. B. I. 6 a D. IV.) na ochranu cenných území při plánování stabilizace sesuvných území a svahových nestabilit, která musí být v dalších stupních projektových příprav respektována.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

10. Město žádá o podrobné posouzení všech důsledků na hydrogeologické poměry spolu s posouzením rizik spojených s odvodněním zasolených vod z vozovky do povrchových vodotečí přímo a také přes technické zábrany, a to nejen na určitých místech, tzn., aby byly odvedeny do záchytných nádrží a nedocházelo k jejich vsakování do okolí. Žádáme, aby byla před realizací, v průběhu výstavby a po ukončení bylo prováděno pravidelné měření hladiny povrchových vod a jejich kvality.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí dokumentace EIA je Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Součástí studie je vyhodnocení kvantitativního i kvalitativního vlivu na povrchové a podzemní vody pro fázi výstavby i provozu záměru ve vztahu k aktuální legislativě k ochraně vod. V rámci posouzení je provedeno také hodnocení ve smyslu Rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES (WFD) podle článku 4.1. Výstupy této odborné studie jsou součástí předkládané dokumentace EIA, včetně navržených opatření, která jsou nedílnou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA. Součástí navržených opatření je i návrh monitoringu z pohledu kvality i kvantity podzemních a povrchových vody.

11. Opatření z hlediska ochrany ovzduší a ochrany proti hluku jsou zpracována zcela nedostatečně, město žádá o podrobné posouzení z těchto hledisek spolu s návrhem konkrétního řešení (např. navržené protihlukové zábrany jsou nedostačující). Dále žádáme o zpracování podrobné a dlouhodobé rozptylové studie s podrobnou prognózou a posouzení vlivu na lidské zdraví. Žádáme, aby byla intenzita hluku měřena pravidelně, a to nejen před zahájením výstavby, ale v pravidelných intervalech i po zprovoznění až do vydání kolaudačního souhlasu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo aktualizováno Akustické posouzení (příloha č. 2) a Rozptylová studie (příloha č. 3). Návrh protihlukových opatření byl v Akustickém posouzení pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) i v Akustickém posouzení pro účely předkládané dokumentace EIA proveden tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Rozptylová studie pro účely oznámení záměru i dokumentace EIA byla zpracována v souladu s metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Navržená protihluková opatření a opatření na ochranu ovzduší jsou součástí kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Na základě Akustického posouzení a Rozptylové studie bylo zpracováno Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4), jehož předmětem posouzení vlivů hluku i znečištění ovzduší na veřejné zdraví. Součástí opatření v kap. D. IV. je podrobný návrh monitoringu vč. monitoringu hluku a kvality ovzduší pro fáze před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zprovoznění záměru (1 rok po zprovoznění a 5 let po zprovoznění). Měření hluku bude mj. provedeno pro

účely závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci kolaudačního řízení, popř. povolení k trvalému užívání stavby v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

12. Vzhledem k tomu, že záměr škodlivě zasahuje do CHKO České Středohoří, je nezbytné, aby před podáním žádosti o územním rozhodnutí byl proveden aktuální přírodovědný průzkum s biologickým hodnocením jako podklad pro podání žádosti o zahájení řízení dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. O povolení výjimky ke škodlivému zásahu. Vzhledem k vymezení důležitých biokoridorů, jak regionálního, tak nadregionálního významu, je nutné podrobně zhodnotit migraci živočichů a řešit prostupnost krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Jednou z podmínek v kap. D. VI. dokumentace EIA v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5) je podmínka vyřízení žádosti o povolení výjimky ke škodlivému zásahu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Doporučení na aktualizaci přírodovědných průzkumů v případě, že žádost o povolení výjimky pro zvláště chráněné druhy bude podávána s větším časovým odstupem od dokumentace EIA, je součástí podmínek v kap. D. IV. Zhodnocení migrační prostupnosti pro volně žijící živočichy vč. návrhu opatření je předmětem samostatné Rámcové migrační studie v příloze č. 6 dokumentace EIA a její závěry jsou v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Rámcové migrační studie mj. zohledňuje stávající i navržené prvky ÚSES dle platné územně-plánovací dokumentace.

13. Město neakceptuje umístění plánované odpočívky a křižovatky Volfartice u místní části Radeč, stejně tak most přes lesní cestu a vodoteč 40 m a 30 m. město žádá odborné prověření tohoto řešení, ať už z hlediska ochrany přírody, tak i z hlediska života a bezpečnosti občanů Žandova a místní části Radeč u Horní Police.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky v rámci předloženého záměru přeložky I/13 upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice tedy uvažováno.

Na základě Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) byla v km 15,000 až 16,000 navržena realizace migračního objektu – most pro kategorii A živočichů. Jedná se o lokalitu vymezeného nadregionálního biokoridoru NRBK K5 Stříbrný roh – Studený vrch, kde byla zaznamenána hojná migrace většiny savců v území včetně jelena. Migrační objekt je navrženo realizovat v úseku údolí Vrbového potoka, tj. v rámci úseku objektů mostů přes lesní cestu (km 15,095) a přes Vrbový potok (km 15,205). Návrh migračního objektu je součástí opatření v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

12. Obec Volfartice (č. j. OÚV/659/2020 ze dne 29. 7. 2020)

Obec Volfartice požaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je předkládána dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

Záměr není zpracován s ohledem na současný stav poznatků a metod posuzování, jak požaduje výše uvedený zákon, umístění koridoru přeložky vychází ze zastaralých koncepcí, které neakceptují současný stav silniční sítě ani stávající možnosti alternativního řešení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předmětný záměr je zhodnocen v dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů řadou odborných studií: Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví, Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, Posouzení vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody a Vlivy na klima. Všechny tyto studie a hodnocení vycházejí z platné legislativy, platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Technické řešení stavby je navrženo v souladu s platnými metodikami a normami a bylo prověřeno z pohledu dopravní a technické efektivity. Technické řešení dále vychází z porovnání alternativních řešení přeložky silnice I/13 (Technickoekonomická studie – AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014).

Umístění přeložky I/13 Děčín – Manušice je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (MMR ČR – 2019), a to konkrétně s republikovými prioritami (14), (14a), (16), (20), (20a), (23) a (24), kde se mimo jiné uvádí:

- Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny...
- rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umisťovat do co nejméně konfliktních lokalit...
- pokud je to možné a odůvodněné respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí...
- vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability...
- vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umisťování dopravní a technické infrastruktury...

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 i se ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod. Vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11. Kompetentní k posouzení souladu ZÚR s Politikou územního rozvoje ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj, které v rámci projednání zmíněných aktualizací ZÚR konstatovalo, že návrhy ZÚR jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR

Za účelem posouzení vlivu předmětného záměru na ochranu biologické rozmanitosti a životního prostředí byla zpracována řada odborných studií (viz přílohy č. 2–12 dokumentace EIA) a jejichž závěry a opatření jsou důsledně zohledněny v dokumentaci EIA.

Dále je nutné konstatovat, že v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA je navržena řada opatření, která zajistí migrační prostupnost stavby I/13 pro volně žijící živočichy a rovněž tím budou respektovány prvky územního systému ekologické stability.

Na co je třeba se v dokumentaci zaměřit:

1. Zdůvodnění záměru je nedostačující a požadujeme odborné a objektivní odůvodnění nezbytnosti záměru s vypracováním SWOT analýzy a ekonomické efektivity např. programem HDM-4.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zdůvodnění předmětného záměru je podrobně uvedeno v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Posouzení dopravní opodstatněnosti a ekonomické efektivity předmětného záměru bylo provedeno v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). V technickoekonomické studii byly prověřovány 3 varianty a 2 podvarianty odlišné v čase nebo v trasování silnice I/13. Mimo nulové varianty a tzv. jižní varianty přeložky I/13 (stavba předmětného záměru) byla prověřena i tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice. Pro variantu trasy předmětného záměru bylo z hodnocení dopravní části zřejmé, že z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, vykazuje tato varianta nejnižší hodnoty, tedy je dopravně výhodnější oproti nulové a severní variantě. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2.

2. Chybí zpracování variantního řešení záměru a žádáme zpracovatele dokumentace EIA, aby byly řádně popsány (tj. včetně zdůvodnění jejich výběru, výhody a nevýhody) a ekologicky vyhodnoceny další varianty.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek spol. s r.o., březen 2021), která prověřuje návrh trasy a nivelety předmětného záměru s ohledem na požadované normové parametry pro kategorii silnice S11,5/90, s ohledem na geologické poměry a ekologické hodnoty zájmového území. Popis posuzovaných variant vč. jejich zdůvodnění je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Porovnání variant řešení záměru je předmětem kap. E. předkládané dokumentace EIA.

3. Chybí dopravní model – obec žádá o zpracování studie s dopravním modelem distribuce a intenzit silniční dopravy tak, aby byla zřejmá skutečná dopravní potřebnost a vlivy na přírodu a lidské zdraví, včetně rozsahů takových zásahů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení dopravní opodstatněnosti a ekonomické efektivity předmětného záměru bylo provedeno v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). Závěry uvedené studie uvedeny v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Prognóza intenzit dopravy na základě aktuálního dopravního modelu pro účely dokumentace EIA je uvedena v příloze č. 1. Na základě těchto podkladů byly zpracovány odborné studie – Akustické posouzení (příloha č. 2), Rozptylová studie (příloha č. 3) a Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4).

4. Je nutné zpracovat podrobnější prognózy intenzit dopravy, časové horizonty 2019, 2050 jsou nedostačující.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byly zpracovány dopravně-inženýrské podklady (příloha č. 1), které řeší prognózu intenzit dopravy ve výhledových letech 2035 a 2050. Model byl nově kalibrován na výsledky Celostátního sčítání dopravy 2020. Na základě aktualizovaných dopravně-inženýrských podkladů byly zpracovány odborné studie – Akustické posouzení (příloha č. 2), Rozptylová studie (příloha č. 3) a Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4).

5. Je třeba zpracovat odborně fundované posouzení vlivu stavby na fragmentaci území, rozdělení přirozených celků a nevratnou změnu krajinného rázu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem vyhodnocení vlivu předmětného záměru na fragmentaci území, resp. její prostupnost pro volně žijící živočichy byla zpracována Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), jejíž závěry a opatření byly adekvátně zapracovány do kap. D. I. 7. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Posouzení vlivu předmětného záměru na krajinný ráz je rovněž předmětem samostatné studie v příloze č. 9 dokumentace EIA, závěry a opatření jsou uvedeny v kap. D. I. 8. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

6. Je plánován vysoký podíl záboru ZPF a PUPFL z celkového trvalého záboru. Obec požaduje vypracování přehledu záborů ZPF podle tříd jejich ochrany a pro jednotlivá katastrální území (obdobně i zábor PUPFL), takže bude zcela zřejmé, o jakou intenzitu negativních vlivů na ZPF a PUPFL se jedná a jak je možné je zmírnit.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Analýza záborů ZPF i PUPFL byla již součástí oznámení záměru. Obdobně byla analýza záborů ZPF a PUPFL zpracována v dokumentaci EIA. Analýza a vyhodnocení záborů ZPF je uvedeno v kap. B. II. 1., C. II. 3. a D. I. 5. dokumentace EIA a mj. uvádí přehled a vyhodnocení záborů ZPF podle tříd ochrany a pro jednotlivá katastrální území. Analýza a vyhodnocení záborů PUPFL je uvedena v kap. B. II. 1., C. 2. 5. a D. I. 7. dokumentace EIA a mj. uvádí přehled a vyhodnocení záborů PUPFL se zohledněním kategorizace lesů.

7. Dále není konkrétně vyčísleno, jaký objem zemin a jaké kvality bude potřeba do násypů a kolik je jaké kvality se jí vytěží ze zářezů. Proto obec žádá, aby byl předložen vypočítaný odhad množství vytěžené zeminy a množství potřebné zeminy včetně její kvality, a dále i návrh na řešení v případě záporného poměru těchto zemin.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Bilance zemin byly vyčísleny již v oznámení záměru a jsou pro obě navržené varianty záměru vyčísleny a vyhodnoceny i v dokumentaci EIA – viz kap. B. II. 1. a D. I. 5. Bilance zemin zahrnují množství vytěžených zemin a zemin potřebných do násypů.

8. Obec požaduje zpracovat vizualizaci stavby, nebo alespoň kritických míst tohoto záměru. Na vizualizaci stavby lze jasně posoudit hmotové a velikostní měřítko záměru ve vztahu ke stávající morfologii terénu, ke krajině obecně a k lidským sídlům.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vizualizace stavby předmětného záměru jsou součástí přílohy č. 15 předkládané dokumentace EIA. Jedná se o vizualizace záměru z vybraných exponovaných míst zájmového území.

9. Obec požaduje podrobný dlouhodobý průzkum, zaměřený na možná rizika sesuvů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí přílohy č. 12 dokumentace EIA je studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“ zpracovaná firmou SG Geotechnika a.s. v roce 2020. Tato studie podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzky trasy v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika. V navrhované trase se nenachází žádná aktivní sesuvná území a trasa protíná 7 potenciaálních sesuvných území registrovaných území u Geofondu ČR. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potenciaálních sesuvných území. Rizika na trase jsou v dokumentaci Geotechniky určena v celé délce trasy a ta budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) schválením dokumentace EIA a po provedení následných potřebných průzkumů.

V rámci projektové přípravy pro účely dokumentace EIA nebyly zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě stavby. Dle informací investora a projektanta stavby je odůvodnitelné tyto podrobné a finančně náročné průzkumy provádět v rámci Předběžného geotechnického průzkumu pro účely dokumentace pro územní rozhodnutí. Součástí dokumentace EIA je řada opatření (viz kap. B. I. 6 a D. IV.) na ochranu cenných území při plánování stabilizace sesuvných území a svahových nestabilit, která musí být v dalších stupních projektových příprav respektována.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

10. Obec požaduje podrobné posouzení všech důsledků na hydrogeologické poměry spolu s posouzením rizik spojených s odvodněním zasolených vod z vozovky do povrchových vodotečí přímo a také přes technické zábrany, a to nejen na určitých místech, tzn., aby byly odvedeny do záchytných nádrží a nedocházelo k jejich vsakování do okolí. Žádáme, aby byla před realizací, v průběhu výstavby a po ukončení bylo prováděno pravidelné měření hladiny povrchových vod a jejich kvality.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí dokumentace EIA je Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Součástí studie je vyhodnocení kvantitativního i kvalitativního vlivu na povrchové a

podzemní vody pro fázi výstavby i provozu záměru ve vztahu k aktuální legislativě k ochraně vod. V rámci posouzení je provedeno také hodnocení ve smyslu Rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES (WFD) podle článku 4.1. Výstupy této odborné studie jsou součástí předkládané dokumentace EIA, včetně navržených opatření, která jsou nedílnou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA. Součástí navržených opatření je i návrh monitoringu z pohledu kvality i kvantity podzemních a povrchových vody.

11. Opatření z hlediska ochrany ovzduší a ochrany proti hluku jsou zpracována zcela nedostatečně, obec žádá podrobné posouzení z těchto hledisek spolu s návrhem konkrétního řešení (např. navržené protihlukové zábrany jsou nedostačující). Dále žádáme o zpracování podrobné a dlouhodobé rozptylové studie s podrobnou prognózou a posouzení vlivu na lidské zdraví. Žádáme, aby byla intenzita hluku měřena pravidelně, a to nejen před zahájením výstavby, ale v pravidelných intervalech i po zprovoznění až do vydání kolaudačního souhlasu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo aktualizováno Akustické posouzení (příloha č. 2) a Rozptylová studie (příloha č. 3). Návrh protihlukových opatření byl v Akustickém posouzení pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) i v Akustickém posouzení pro účely předkládané dokumentace EIA proveden tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Rozptylová studie pro účely oznámení záměru i dokumentace EIA byla zpracována v souladu s metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Navržená protihluková opatření a opatření na ochranu ovzduší jsou součástí kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Na základě Akustického posouzení a Rozptylové studie bylo zpracováno Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4), jehož předmětem posouzení vlivů hluku i znečištění ovzduší na veřejné zdraví. Součástí opatření v kap. D. IV. je podrobný návrh monitoringu vč. monitoringu hluku a kvality ovzduší pro fáze před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zprovoznění záměru (1 rok po zprovoznění a 5 let po zprovoznění). Měření hluku bude mj. provedeno pro účely závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci kolaudačního řízení, popř. povolení k trvalému užívání stavby v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

12. Vzhledem k tomu, že záměr škodlivě zasahuje do CHKO České Středohoří, je nezbytné, aby před podáním žádosti o územní rozhodnutí byl proveden aktuální přírodovědný průzkum s biologickým hodnocením jako podklad pro podání žádosti o zahájení řízení dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. O povolení výjimky ke škodlivému zásahu. Vzhledem k vymezení důležitých biokoridorů, jak regionálního, tak nadregionálního významu, je nutné podrobně zhodnotit migraci živočichů a řešit prostupnost krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Jednou z podmínek v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5) je podmínka vyřízení žádosti o povolení výjimky ke škodlivému zásahu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Doporučení na aktualizaci přírodovědných průzkumů v případě, že žádost o povolení výjimky pro zvláště chráněné druhy bude podávána s větším časovým odstupem od dokumentace EIA, je součástí podmínek v kap. D. IV. dokumentace EIA. Zhodnocení migrační prostupnosti pro volně žijící živočichy vč. návrhu opatření je předmětem samostatné Rámcové migrační studie v příloze č. 6 dokumentace EIA a její závěry jsou v kap. D. I. 8. dokumentace EIA, opatření v kap. D. IV. Rámcová migrační studie mj. zohledňuje stávající i navržené prvky ÚSES dle platné územně-plánovací dokumentace.

13. Obec neakceptuje umístění plánované odpočívky (případně i s čerpací stanicí) a křižovatky Volfartice. Obec žádá o odborné prověření tohoto řešení, ať už z hlediska ochrany přírody, tak i z hlediska života a bezpečnosti občanů obce Volfartice.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky v rámci přeložky silnice I/13 upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice tedy uvažováno.

Umístění křižovatky Volfartice bylo společně s hlavní trasou přeložky I/13 zahrnuto do hodnocení ve všech odborných studiích, které jsou přílohami dokumentace EIA (příloha č. 2–11). Z posouzení vyplynulo, že při akceptaci všech navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. je předmětný záměr v podobě přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice akceptovatelný.

13. Obec Horní Libchava (j. č. KUUK/114285/2020 a ze dne 14. 7. 2020)

Obec Horní Libchava požaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je předkládána dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

Umístění přeložky I/13 Děčín – Manušice je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (MMR ČR – 2019), a to konkrétně s republikovými prioritami (14), (14a), (16), (20), (20a), (23) a (24), kde se mimo jiné uvádí:

- Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny...
- rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umisťovat do co nejméně konfliktních lokalit...
- pokud je to možné a odůvodněné respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí...
- vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability...
- vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umisťování dopravní a technické infrastruktury...

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 i se ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11. Kompetentní k posouzení souladu ZÚR s Politikou územního rozvoje ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj,

které v rámci projednání zmíněných aktualizací ZÚR konstatovalo, že návrhy ZÚR jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

Za účelem posouzení vlivu předmětného záměru na ochranu biologické rozmanitosti a životního prostředí byla zpracována řada odborných studií (viz přílohy č. 2–12 dokumentace EIA) a jejich závěry a opatření jsou důsledně zohledněny v dokumentaci EIA.

Dále je nutné konstatovat, že v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA je navržena řada opatření, která zajistí migrační prostupnost stavby I/13 pro volně žijící živočichy a rovněž tím budou respektovány prvky územního systému ekologické stability.

Koridor pro přeložku je veden mimo jiné v hodnotném území Chráněné krajinné oblasti České středohoří, které bude vybudováním plánované stavby nenávratně poškozeno, včetně krajinného rázu tohoto území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z kap. D. I. 8. dokumentace EIA, řady odborných studií týkajících se přírodního prostředí (příloha č. 6–9 dokumentace EIA) vč. Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA) a Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je zřejmé, že vliv předmětného záměru na dotčené území CHKO České středohoří je akceptovatelný za předpokladu dodržení řady podmínek, které jsou uvedeny v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA. Dle vyhodnocení v příloze č. 9 je plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru.

Záměr neodpovídá Dopravní sektorové strategii Ministerstva dopravy. Jsou zde patrné kumulativní rizikové vlivy zejména na biodiverzitu a celkovou zátěž území a migrační propustnost.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k souladu předmětného záměru se ZÚR Libereckého kraje a ZÚR Ústeckého kraje (kromě některých úseků varianty 2), je předmětný záměr v souladu s Dopravní sektorovou strategií Ministerstva dopravy ČR.

Za účelem posouzení vlivu předmětného záměru na biodiverzitu a životního prostředí byla zpracována řada odborných studií (viz přílohy č. 2–12 dokumentace EIA) a jejich závěry a opatření jsou důsledně zohledněny v dokumentaci EIA.

Dále je nutné konstatovat, že v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA je navržena řada opatření, která zajistí migrační prostupnost stavby I/13 pro volně žijící živočichy a rovněž tím budou respektovány prvky územního systému ekologické stability

Přeložka silnice v prostoru Horní Libchavy prochází v těsném dotyku s okrajovou obytnou zástavbou, kterou zcela odděluje od souvislé pásové zástavby. Průchod mezi Horní Libchavou a Volfarticemi narušuje okrajovou zástavbu jednoho či druhého sídla. Poloha mostní estakády nad obytnou zástavbou se jeví jako nepříznivá s trvalou negativní zátěží obytného území a životního prostředí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Směrové a výškové vedení předmětného záměru vychází z technické studie „Přeložka silnice I/13 Děčín–Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019) a ze studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021).

Vliv předmětného záměru na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví obyvatel je předmětem Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), Rozptylové studie (příloha č. 3 dokumentace EIA) a

Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4 dokumentace EIA). Uvedené studie zohledňují výškové řešení záměru vč. mostních objektů. Z uvedených studií vyplynula řada opatření pro období výstavby i provozu předmětného záměru, která jsou zohledněna v kap. D. IV. dokumentace EIA. Z uvedených studií vyplývá, že vlivem předmětného záměru nedojde k významnému ovlivnění veřejného zdraví.

Vedení trasy v úseku Horní Libchava – Volfartice je pohledově nepříznivé, polohu trasy dálkové silnice nadregionálního významu ve vztahu k předpokládaným hlukovým a emisním zátěžím přilehlého obytného území lze považovat za nedostatečně prověřenou a pro obě dotčené obce v navrhovaném koridoru za trasu nepřijatelnou.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vliv předmětného záměru na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví obyvatel je předmětem Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), Rozptylové studie (příloha č. 3 dokumentace EIA) a Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4 dokumentace EIA). Uvedené studie zohledňují výškové řešení záměru vč. mostních objektů. Z uvedených studií vyplynula řada opatření pro období výstavby i provozu předmětného záměru, která jsou zohledněna v kap. D. IV. dokumentace EIA. Z uvedených studií vyplývá, že vlivem předmětného záměru nedojde k významnému ovlivnění veřejného zdraví.

Dále požadujeme prověřit přemístění křižovatky s plánovanou přeložkou silnic I/9 z km cca 4,58 v obci Manušice do prostoru poblíž 8 km.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Směrové a výškové vedení předmětného záměru vychází z technické studie „Přeložka silnice I/13 Děčín–Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019) a ze studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se platnými ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 a v souladu s platným územním plánem obce Horní Libchava. Z hodnocení jednotlivých odborných studií pro účely dokumentace EIA nevyplývá potřeba posunu trasy, resp. změna napojení silnice I/13 na silnici I/9.

14. Obec Horní Libchava – doplnění (j. č. KUUK/121960/2020 a ze dne 30. 7. 2020):

Obec Horní Libchava požaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je předkládána dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou vneseny následující připomínky:

Záměr není zpracován s ohledem na současný stav poznatků a metod posuzování, jak požaduje výše uvedený zákon, umístění koridoru přeložky vychází ze zastaralých koncepcí, které neakceptují současný stav silniční sítě ani stávající možnosti alternativního řešení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předmětný záměr je zhodnocen v dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů řadou odborných studií: Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví, Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, Posouzení vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., Posouzení vlivů záměru na

podzemní a povrchové vody a Vlivy na klima. Všechny tyto studie a hodnocení vycházejí z platné legislativy, platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Technické řešení stavby je navrženo v souladu s platnými metodikami a normami a bylo prověřeno z pohledu dopravní a technické efektivity. Technické řešení dále vychází z porovnání alternativních řešení přeložky silnice I/13 (Technickoekonomická studie – AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014).

Koridor je veden územím, které z velké části slouží jako rekreační zázemí měst v okolí. Vedením této trasy bude rekreační potenciál tohoto území značně redukován.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Realizace předmětného záměru sice může ovlivnit rekreační potenciál území pro občany z blízkého okolí silnice, ale zároveň může naopak zvýšit atraktivitu území pro další uživatele ze vzdálenějších míst tím, že zvýší dostupnost tohoto území.

Potenciální vliv předmětného záměru na rekreační potenciál dotčeného lze definovat z pohledu přírodního prostředí (umístění v CHKO), kulturních a historických památek/cílů a turistických stezek. Vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří je vyhodnocen v příloze č. 5 a v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na kulturní a historické památky je vyhodnocen v příloze č. 9 a v kap. D. I. 8. Zohlednění turistických stezek v návrhu předmětného záměru je zřejmé z kap. D. I. 1 dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na uvedené charakteristiky životního prostředí i vliv na rekreační potenciál dotčeného území je za předpokladu realizace navržených opatření akceptovatelný.

Dle stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR – regionální pracoviště Správa CHKO České Středohoří k výše uvedenému záměru (2019), se kterým se obec ztotožňuje, nelze u záměru vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry a koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k tomu, že AOPK ČR ve svém stanovisku podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nevyloučila významný vliv předmětného záměru na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, byla již v roce 2017 zpracována samostatná studie Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, která byla jednou z příloh oznámení záměru. Pro účely dokumentace EIA bylo toto posouzení aktualizováno a je přílohou č. 7 dokumentace EIA. Uvedené posouzení bylo zpracováno v souladu s vyhláškou č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, v platném znění.

Dle uvedeného posouzení nebude mít posuzovaný záměr významné negativní vlivy na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. V uvedeném posouzení byla navržena řada opatření ke zmírnění či minimalizaci možných negativních vlivů. Tato opatření byla adekvátně zapracována do kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Zdůvodnění záměru je nedostačující a požadujeme odborné a objektivní odůvodnění nezbytnosti záměru s vypracováním SWOT analýzy a ekonomické efektivity např. programem HDM-4.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zdůvodnění předmětného záměru je podrobně uvedeno v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Posouzení dopravní opodstatněnosti a ekonomické efektivity předmětného záměru bylo provedeno v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN

s.r.o., listopad 2014). V technickoekonomické studii byly prověřovány 3 varianty a 2 podvarianty odlišné v čase nebo v trasování silnice I/13. Mimo nulové varianty a tzv. jižní varianty přeložky I/13 (stavba předmětného záměru) byla prověřena i tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice. Pro variantu trasy předmětného záměru bylo z hodnocení dopravní části zřejmé, že z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, vykazuje tato varianta nejnižší hodnoty, tedy je dopravně výhodnější oproti nulové a severní variantě. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2.

Chybí zpracování variantního řešení záměru a žádáme zpracovatele dokumentace EIA, aby byly řádně popsány (tj. včetně zdůvodnění jejich výběru, výhody a nevýhody) a ekologicky vyhodnoceny další varianty.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek spol. s r.o., březen 2021)., která prověřuje návrh trasy a nivelety předmětného záměru s ohledem na požadované normové parametry pro kategorii silnice S11,5/90, s ohledem na geologické poměry a ekologické hodnoty zájmového území. Popis posuzovaných variant vč. jejich zdůvodnění je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Porovnání variant řešení záměru je předmětem kap. E. předkládané dokumentace EIA.

Požadujeme zpracování studie s dopravním modelem distribuce a intenzit silniční dopravy tak, aby byla zřejmá skutečná dopravní potřebnost a vlivy na přírodu a lidské zdraví, včetně rozsahů takových zásahů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení dopravní opodstatněnosti a ekonomické efektivity předmětného záměru bylo provedeno v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). Závěry uvedené studie uvedeny v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Prognóza intenzit dopravy na základě aktuálního dopravního modelu pro účely dokumentace EIA je uvedena v příloze č. 1. Na základě těchto podkladů byly zpracovány odborné studie – Akustické posouzení (příloha č. 2), Rozptylová studie (příloha č. 3) a Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4).

Je nutné zpracovat podrobnější prognózy intenzit dopravy, časové horizonty 2019, 2050 jsou nedostačující.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byly zpracovány dopravně-inženýrské podklady (příloha č. 1), které řeší prognózu intenzit dopravy ve výhledových letech 2035 a 2050. Model byl nově kalibrován na výsledky Celostátního sčítání dopravy 2020. Na základě aktualizovaných dopravně-inženýrských podkladů byly zpracovány odborné studie – Akustické posouzení (příloha č. 2), Rozptylová studie (příloha č. 3) a Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4).

Je třeba zpracovat odborně fundované posouzení vlivu stavby na fragmentaci území, rozdělení přirozených celků a nevratnou změnu krajinného rázu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem vyhodnocení vlivu předmětného záměru na fragmentaci území, resp. její prostupnost pro volně žijící živočichy byla zpracována Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), jejíž závěry a opatření byly adekvátně zapracovány do kap. D. I. 7. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Posouzení vlivu předmětného záměru na krajinný ráz je rovněž předmětem samostatné studie v příloze č. 9 dokumentace EIA, závěry a opatření jsou uvedeny v kap. D. I. 8. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Je plánován vysoký podíl záboru ZPF a PUPFL z celkového trvalého záboru. Požadujeme vypracování přehledu záborů ZPF podle tříd jejich ochrany a pro jednotlivá katastrální území (obdobně i zábor PUPFL), takže bude zcela zřejmé, o jakou intenzitu negativních vlivů na ZPF a PUPFL se jedná a jak je možné je zmírnit.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Analýza záborů ZPF i PUPFL byla již součástí oznámení záměru. Obdobně byla analýza záborů ZPF a PUPFL zpracována v dokumentaci EIA. Analýza a vyhodnocení záborů ZPF je uvedeno v kap. B. II. 1., C. II. 3. a D. I. 5. dokumentace EIA a mj. uvádí přehled a vyhodnocení záborů ZPF podle tříd ochrany a pro jednotlivá katastrální území. Analýza a vyhodnocení záborů PUPFL je uvedena v kap. B. II. 1., C. 2. 5. a D. I. 7. dokumentace EIA a mj. uvádí přehled a vyhodnocení záborů PUPFL se zohledněním kategorizace lesů.

Dále není konkrétně vyčísleno, jaký objem zemin a jaké kvality bude potřeba do násypů a kolik a jaké kvality se jí vytěží ze zářezů. Proto žádáme, aby byl předložen vypočítaný odhad množství vytěžené zeminy a množství potřebné zeminy včetně její kvality a dále i návrh na řešení v případě záporného poměru těchto zemin.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Bilance zemin byly vyčísleny již v oznámení záměru a jsou pro obě navržené varianty záměru vyčísleny a vyhodnoceny i v dokumentaci EIA – viz kap. B. II. 1. a D. I. 5. Bilance zemin zahrnují množství vytěžených zemin a zemin potřebných do násypů.

Požadujeme zpracovat vizualizaci stavby nebo alespoň kritických míst tohoto záměru. Na vizualizaci stavby lze jasně posoudit hmotové a velikostní měřítko záměru ve vztahu ke stávající morfologii terénu, ke krajině obecně a k lidským sídlům.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vizualizace stavby předmětného záměru jsou součástí přílohy č. 15 předkládané dokumentace EIA. Jedná se o vizualizace záměru z vybraných exponovaných míst zájmového území.

Obec požaduje podrobný dlouhodobý průzkum, zaměřený na možná rizika sesuvů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí přílohy č. 12 dokumentace EIA je studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“ zpracovaná firmou SG Geotechnika a.s. v roce 2020. Tato studie podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzky trasy v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika. V navrhované trase se nenachází žádná aktivní sesuvná území a trasa protíná 7 potencionálních sesuvných území registrovaných území u Geofondu ČR. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy,

odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase jsou v dokumentaci Geotechniky určena v celé délce trasy a ta budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) schválením dokumentace EIA a po provedení následných potřebných průzkumů.

V rámci projektové přípravy pro účely dokumentace EIA nebyly zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě stavby. Dle informací investora a projektanta stavby je odůvodnitelné tyto podrobné a finančně náročné průzkumy provádět v rámci Předběžného geotechnického průzkum pro účely dokumentace pro územní rozhodnutí. Součástí dokumentace EIA je řada opatření (viz kap. B. I. 6 a D. IV.) na ochranu cenných území při plánování stabilizace sesuvných území a svahových nestabilit, která musí být v dalších stupních projektových příprav respektována.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Obec žádá podrobné posouzení všech důsledků na hydrogeologické poměry spolu s posouzením rizik spojených s odvodněním zasolených vod z vozovky do povrchových vodotečí přímo a také přes technické zábrany, a to nejen na určitých místech, tzn., aby byly odvedeny do zachytných nádrží a nedocházelo k jejich vsakování do okolí. Žádáme, aby byla před realizací, v průběhu výstavby a po ukončení bylo prováděno pravidelné měření hladiny povrchových vod a jejich kvality.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie Posouzení vlivů záměru na podzemních a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA), která se zabývá vyhodnocením vlivů záměru na útvary povrchových i podzemních vod vč. vyhodnocení vlivů na individuální zdroje pitné vody. Předmětem uvedeného posouzení je vyhodnocení vlivu na hydrogeologický režim předmětného záměru v průběhu realizace i provozu (kap. 6.2.2. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody). Na základě vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody je stanoven návrh ochranných a kompenzačních opatření (kap. 7. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody) vč. návrhu monitoringu povrchových a podzemních vod před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby. Veškerá opatření jsou adekvátně zohledněna v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA. Součástí Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody je rovněž návrh opatření pro nakládání se srážkovými vodami s maximálním cílem na zadržení srážkových vod v místě záměru přírodě blízkými způsoby a zároveň při zajištění ochrany blízkých zdrojů pitné vody, resp. ochranných pásem vodních zdrojů.

Opatření z hlediska ochrany ovzduší a ochrany proti hluku jsou zpracována zcela nedostatečně, žádáme o podrobné posouzení z těchto hledisek spolu s návrhem konkrétního řešení (např. navržené protihlukové zábrany jsou nedostačující). Dále žádáme o zpracování podrobné a dlouhodobé rozptylové studie s podrobnou prognózou a posouzení vlivu na lidské zdraví. Žádáme, aby byla intenzita hluku měřena

pravidelně, a to nejen před zahájením výstavby, ale v pravidelných intervalech i po zprovoznění až do vydání kolaudačního souhlasu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo aktualizováno Akustické posouzení (příloha č. 2) a Rozptylová studie (příloha č. 3). Návrh protihlukových opatření byl v Akustickém posouzení pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) i v Akustickém posouzení pro účely předkládané dokumentace EIA proveden tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Rozptylová studie pro účely oznámení záměru i dokumentace EIA byla zpracována v souladu s metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Navržená protihluková opatření a opatření na ochranu ovzduší jsou součástí kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Na základě Akustického posouzení a Rozptylové studie bylo zpracováno Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4), jehož předmětem posouzení vlivů hluku i znečištění ovzduší na veřejné zdraví. Součástí opatření v kap. D. IV. je podrobný návrh monitoringu vč. monitoringu hluku a kvality ovzduší pro fáze před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zprovoznění záměru (1 rok po zprovoznění a 5 let po zprovoznění). Měření hluku bude mj. provedeno pro účely závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci kolaudačního řízení, popř. povolení k trvalému užívání stavby v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k tomu, že záměr škodlivě zasahuje do CHKO České Středohoří, je nezbytné, aby před podáním žádosti o územní rozhodnutí byl proveden aktuální přírodovědný průzkum s biologickým hodnocením jako podklad pro podání žádosti o zahájení řízení dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. O povolení výjimky ke škodlivému zásahu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Jednou z podmínek Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5) je podmínka vyřízení žádosti o povolení výjimky ke škodlivému zásahu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Doporučení na aktualizaci přírodovědných průzkumů v případě, že žádost o povolení výjimky pro zvláště chráněné druhy bude podávána s větším časovým odstupem od dokumentace EIA, je součástí podmínek v kap. D. IV. dokumentace EIA. Zhodnocení migrační prostupnosti pro volně žijící živočichy vč. návrhu opatření je předmětem samostatné Rámcové migrační studie v příloze č. 6 dokumentace EIA a její závěry jsou v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Rámcové migrační studie mj. zohledňuje stávající i navržené prvky ÚSES dle platné územně-plánovací dokumentace.

Vzhledem k vymezení důležitých biokoridorů, jak regionálního, tak nadregionálního významu, je nutné podrobně zhodnotit migraci živočichů a řešit prostupnost krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zhodnocení migrační prostupnosti pro volně žijící živočichy vč. návrhu opatření je předmětem samostatné Rámcové migrační studie v příloze č. 6 dokumentace EIA a její závěry jsou v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Rámcové migrační studie mj. zohledňuje stávající i navržené prvky ÚSES dle platné územně-plánovací dokumentace

15. Obec Malá Veleň (ze dne 29. 7. 2020)

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky a upozornění:

V trase plánované přeložky nebo v její těsné blízkosti jsou umístěny v katastru obce dva vodní zdroje (vodojemy), včetně pramenišť (na p. č. 892/1 a 1165/2) a jeden soukromý vodní zdroj na p. č. 1088/4 a 1096/9 a navazující vodovodní řady.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vodní zdroje na zmíněných parcelách v k. ú. Malá Veleň jsou zahrnuty mezi potenciálně ovlivněné zdroje podzemních vod v Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody, které je přílohou č. 10 předkládané dokumentace EIA. Na p. č. 892/1 v k. ú. Malá Veleň (cca v km 3,000) se nachází jímací území Pod Hladíkovou – dolní prameniště, které je ve správě obce a jímá pitnou vodu pro obec Malá Veleň, na p. č. 1165/2 v k. ú. Malá Veleň (cca v km 5,000) se nachází prameniště Jedlka, která je zdrojem pitné vody pro obec Malá Veleň a na p. č. 1088/4 a 1096/9 v k. ú. Malá Veleň (cca v km 4,500) se nachází jímací objekt S19, který je zdrojem pitné vody pro rodinný dům č. p. 53. Vyhodnocení vlivu na uvedené zdroje podzemních vod vč. návrhu eliminačních či kompenzačních opatření je předmětem samostatné studie (příloha č. 10 dokumentace EIA) a kap. D. I. 4. dokumentace EIA.

Obec požaduje provést protihluková opatření po celé délce průchodu přeložky komunikace v částech obce Soutěšky a Jedlka tak, aby nebyla překročena normová hodnota hluku v přilehlých obytných domech.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Návrh protihlukových opatření byl v Akustickém posouzení pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) i v Akustickém posouzení pro účely předkládané dokumentace EIA proveden tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Nad rámec návrhu protihlukových opatření byl v Akustickém posouzení proveden návrh vymezení územních rezerv pro potenciální vybudování protihlukových stěn v případě, že v budoucnu dojde k navýšení intenzit dopravy, a tedy i hluku ze silniční dopravy oproti stávajícím předpokladům.

Obec upozorňuje na možnost sesuvu svahů nad plánovanou přeložkou komunikace a nutnost dostatečného zajištění těchto svahů proti sesuvu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Technické zabezpečení stavby předmětného záměru v podobě opěrných a zárubních zdí je navrženo na základě aktuálních předpokladů v technické studii Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) a je uvedeno v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA. Rizika potenciálních sesuvných území, které jsou předmětnou stavbou dotčena, budou dále podrobně zhodnocena v dalších stupních projektových příprav po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Rizika potenciálních sesuvů na trase jsou uvedena v kap. D. I. 6. dokumentace EIA a v samostatné studii, která je přílohou č. 12 dokumentace EIA.

16. Obec Velká Bukovina (ze dne 27. 7. 2020)

Obec Velká Bukovina požaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je předkládána dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve vyjádření jsou vzneseny následující připomínky:

Umístění přeložky I/13 Děčín – Manušice je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (MMR ČR - 2019), a to konkrétně s republikovými prioritami (14), (14a), (16), (20), (20a), (23) a (24).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 i se ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11. Kompetentní k posouzení souladu ZÚR s Politikou územního rozvoje ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj, které v rámci projednání zmíněných aktualizací ZÚR konstatovalo, že návrhy ZÚR jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

Koridor pro přeložku je veden mimo jiné v hodnotném území Chráněné krajinné oblasti České středohoří, které bude vybudováním plánované stavby nenávratně poškozeno, včetně krajinného rázu tohoto území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z kap. D. I. 8. dokumentace EIA a řady odborných studií týkajících se přírodního prostředí (příloha č. 6–9 dokumentace EIA) vč. Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA) a Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je zřejmé, že vliv předmětného záměru na dotčené území CHKO České středohoří je akceptovatelný za předpokladu dodržení řady podmínek, které jsou uvedeny v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA. Dle vyhodnocení v příloze č. 9 je plánovaný záměr navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru.

Záměr neodpovídá Dopravní sektorové strategii Ministerstva dopravy. Jsou zde patrné kumulativní rizikové vlivy zejména na biodiverzitu a celkovou zátěž území a migrační propustnost.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k souladu předmětného záměru se ZÚR Libereckého kraje a ZÚR Ústeckého kraje (kromě některých úseků varianty 2), je předmětný záměr v souladu s Dopravní sektorovou strategií Ministerstva dopravy ČR.

Z kap. D. I. 7. a D. I. 8. dokumentace EIA, vč. Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 dokumentace EIA) a Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je zřejmé, že při dodržení řady podmínek (kap. B. I. 6. a D. IV.) je vliv předmětného záměru akceptovatelný.

Koridor je veden územím, které z velké části slouží jako rekreační zázemí měst v okolí. Vedením této trasy bude rekreační potenciál tohoto území značně redukován.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Realizace předmětného záměru sice může ovlivnit rekreační potencionál území pro občany z blízkého okolí silnice, ale zároveň může naopak zvýšit atraktivitu území pro další uživatele ze vzdálenějších míst tím, že zvýší dostupnost tohoto území.

Potenciální vliv předmětného záměru na rekreační potenciál dotčeného území lze definovat z pohledu přírodního prostředí (umístění v CHKO), kulturních a historických památek/cílů a turistických stezek. Vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří je vyhodnocen v příloze č. 5 a v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na kulturní a historické památky je vyhodnocen v příloze č. 9 a v kap. D. I. 8. Zohlednění turistických stezek v návrhu předmětného záměru je zřejmé z kap. D. I. 1 dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na uvedené charakteristiky životního prostředí i vliv na rekreační potenciál dotčeného území je za předpokladu realizace navržených opatření akceptovatelný.

Dle stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR – regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří k výše uvedenému záměru (2019), se kterým se obec ztotožňuje, nelze u záměru vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry a koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k tomu, že AOPK ČR ve svém stanovisku podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nevyloučila významný vliv předmětného záměru na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, byla již v roce 2017 zpracována samostatná studie Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, která byla jednou z příloh oznámení záměru. Pro účely dokumentace EIA bylo toto posouzení aktualizováno a je přílohou č. 7 dokumentace EIA. Uvedené posouzení bylo zpracováno v souladu s vyhláškou č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, v platném znění.

Dle uvedeného posouzení nebude mít posuzovaný záměr významné negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. V uvedeném posouzení byla navržena řada opatření ke zmírnění či minimalizaci možných negativních vlivů. Tato opatření byla adekvátně zapracována do kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Obec Velká Bukovina požaduje opětovné zhodnocení vlivu na soustavu ÚSES na území obce včetně posouzení účinnosti navrhovaných řešení střetu prvků ÚSES s předmětným záměrem. Zmíněny jsou následující prvky ÚSES:

g) Lokální biocentrum LBC 17 „Velká Bukovina“, křižení v km 13,720

LBC, tak jako žádný prvek ÚSES, není tvořen pouze „keři, stromy apod.“, jedná se o biotop (ekosystém), jež je sice zásadně podmíněn typem vegetace, ale jeho součástí jsou společenstva dalších rostlin a živočichů, vzájemně propojená vazbami. Proto se ochranný režim vztahuje na celý biotop. Pro účely vymezení ÚSES tato charakteristika stačí, ale určitě ne pro posouzení vlivů na biotop.

Význam a účel LBC 17 je v tom, že je součástí sítě – návaznost na LBC 41. Jeho ohrožení se odrazí v další části sítě prvků ÚSES. Významnou funkcí biokoridorů je možnost migrace druhů mezi jednotlivými biocentry. Zmizí-li, dojde ke známým „ostrovním efektům, vedoucím k oslabení populace druhů. Toto riziko není hodnoceno. Požadujeme přepracovat.

Požadujeme posouzení účinnosti navrhovaného řešení střetu trasy silnice s LBC – blíže nespécifikovaného mostu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předně je potřeba uvést, že samotná stavby přeložky I/13 do zmíněného LBC 17 nezasahuje. Do LBC 17 okrajově zasahuje přeložka silnice II/263. Vyhodnocení vlivu na biotop uvedeného LBC vč. plošného dotčení ve vztahu k zachování funkce biocentra a zachování konektivity na navazující prvky ÚSES s ohledem na migrační prostupnost je uvedeno v kap. D. I. 8. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na prvky ÚSES je rovněž součástí Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA).

h) Interakční prvek IP 56 (funkční)

Remízky v polích představují možnost hnízdění, rozmnožování a krmovišť nezbytných pro celou řadu živočichů, kteří pak představují např. účinnou biologickou ochranu proti přemnožení škůdců. IP dále zajišťuje potřebné migrační cesty. Význam není doceněn, požadujeme přepracovat.

Odklad řešení střetu do dalšího stupně projektových příprav navrhované silnice a IP je nepřijatelný, dotčení tohoto prvku ÚSES posuzovaným záměrem takto nelze posoudit, požadujeme přepracovat.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktualizovaný popis prvků ÚSES a vyhodnocení vlivu předmětného záměru na prvky ÚSES vč. interakčního prvku 56 je předmětem kap. C. I. 5. a kap. D. I. 8. předkládané dokumentace EIA a Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění, které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA.

i) Regionální biocentrum RBC 1357 „Výslunní“

Lesy přírodě blízké jsou velmi cenné, jakýkoliv zásah do biotopu je velmi nepříznivý pro stabilitu ekosystému, včetně fragmentace. Dále není komentován ekosystém Velkého rybníka a Vrbového potoka.

V odstavci „dotčení záměrem“ není vysvětleno právě toto dotčení – vágní formulace, že se „nepředpokládá negativní ovlivnění „... ale přes to.... „bude nezbytné se v dalším stupni PD zaměřit na takové řešení stavby, aby nebyla ovlivněna funkčnost tohoto prvku ÚSES je alibistické a naprosto nedostačující. Požadujeme zcela přepracovat, zohlednit neregionální, tj. celorepublikový význam RBC.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktualizovaný popis prvků ÚSES a vyhodnocení vlivu předmětného záměru na prvky ÚSES vč. RBC 1357 je předmětem kap. C. I. 5. a kap. D. I. 8. předkládané dokumentace EIA a Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA).

Z vyhodnocení vyplývá, že negativní vliv záměru se předpokládá pouze na okrajovou část biocentra, kde dojde k přímému záboru okraje lesního porostu. Funkčnost biocentra tak bude zachována. Část RBC, která zahrnuje Velký rybník nebude dotčena. Velký rybník se nachází ve vzdálenosti cca 750 m od trasy I/13. Křižení Vrbového potoka a jeho nivy je zajištěno mostním objektem v km 15,205 o délce cca 30 m.

j) Lokální biokoridor LBK 6 (stávající)

Je podceňen význam biokoridoru – viz výše

Obec požaduje přepracovat a posoudit účinnost navrhovaného řešení střetu trasy silnice s LBK – blíže nespecifikovaného „mostního objektu“.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Lokální biokoridor LBK 6 bude dotčen pouze okrajově zemním tělesem silnice I/13 (ve variantě 1 i variantě 2). Ke křížení biokoridoru stavbou předmětného záměru nedojde. Předmětný záměr nebude mít vliv na funkčnost lokálního biokoridoru. Střet trasy předmětného záměru s prvkem ÚSES je zřejmý z mapové části v příloze č. 14 dokumentace EIA. Podrobné vyhodnocení předmětného záměru na lokální biokoridory je uvedeno v kap. D. I. 8. dokumentace EIA.

Prameniště pitné vody Velká Bukovina

Vymezený koridor přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice, prochází ve Velké Bukovině v těsné blízkosti prameniště pitné vody, kterou je obec Velká Bukovina a její místní části Malá Bukovina a Karlovka zásobována. Obec má obavu, že dojde vlivem stavby k poškození (stržení) těchto pramenů. Na tento stav bylo upozorňováno již v minulosti a tento argument nebyl brán vůbec v potaz.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na prameniště Velká Bukovina je uvedeno v samostatném Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody v příloze č. 10 a dále pak v kap. D. I. 4. dokumentace EIA. Předmětný záměr je v obou variantách v uvedené lokalitě navržen v násypch či přemostěních. Kvantitativní ovlivnění vodního zdroje je málo pravděpodobné, možné je potenciální kvalitativní ovlivnění mělkého vodního zdroje. Uvedený vodní zdroj je proto zahrnut mezi objekty, u kterých je navržen monitoring kvality podzemních vod v kap. D. IV. dokumentace EIA.

Obec uvádí hlavní body, na které je nutné se zaměřit:

- výrazná nevyhovující fragmentace území, rozdělení přirozených celků, nevratná změna krajinného rázu

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem vyhodnocení vlivu předmětného záměru na fragmentaci území, resp. její prostupnost pro volně žijící živočichy byla zpracována Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), jejíž závěry a opatření byly adekvátně zpracovány do kap. D. I. 7. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Posouzení vlivu předmětného záměru na krajinný ráz je rovněž předmětem samostatné studie v příloze č. 9 dokumentace EIA, závěry a opatření jsou uvedeny v kap. D. I. 8. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

- ochrana půdy – vysoký podíl záboru ZPF (cca 78 %) z celkového trvalého záboru

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Analýza záborů ZPF byla již součástí oznámení záměru. Obdobně je analýza a vyhodnocení záborů ZPF zpracováno v dokumentaci EIA v kap. B. II. 1., C. II. 3. a D. I. 5.

- prověření sesuvů a sesuvných území v 6 lokalitách o celkové délce cca 6 km

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí přílohy č. 12 dokumentace EIA je studie „Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice“ zpracovaná firmou SG Geotechnika a.s. v roce 2020. Tato studie podrobně popisuje na základě získaných archivních materiálů, mapových podkladů a pochůzky trasy v celé její délce geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika. V navrhované trase se nenachází žádná aktivní sesuvná území a trasa protíná 7 potencionálních sesuvných území registrovaných území u Geofondu ČR. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase jsou v dokumentaci Geotechniky určena v celé délce trasy a ta budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) schválením dokumentace EIA a po provedení následných potřebných průzkumů.

V rámci projektové přípravy pro účely dokumentace EIA nebyly zpracovány žádné podrobnější průzkumy, protože ty vyžadují již terénní práce spojené s vrtacími pracemi a laboratorními vyhodnoceními na schválené trase s podrobnými technickými údaji o trase a niveletě stavby. Dle informací investora a projektanta stavby je odůvodnitelné tyto podrobné a finančně náročné průzkumy provádět v rámci Předběžného geotechnického průzkum pro účely dokumentace pro územní rozhodnutí. Součástí dokumentace EIA je řada opatření (viz kap. B. I. 6 a D. IV.) na ochranu cenných území při plánování stabilizace sesuvných území a svahových nestabilit, která musí být v dalších stupních projektových příprav respektována.

V případě, že by podrobné průzkumy sesuvných území v navazujícím stupni projektové přípravy prokázaly nutnost realizace rozsáhlých stabilizačních opatření, budou tyto změny předmětem ověření změn záměru (tzv. coherence stamp) dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Projektovou dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, je nutné předložit příslušnému úřadu před podáním žádosti o zahájení každého navazujícího řízení dle §3 odst. g) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad v uvedeném procesu vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

- ochrana povrchových a podzemních vod z hlediska hydrogeologického režimu vody v krajině
- ovlivnění zdrojů podzemních vod jako zdrojů pitné vody

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí dokumentace EIA je Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Součástí studie je vyhodnocení kvantitativního i kvalitativního vlivu na povrchové a podzemní vody vč. zdrojů pitné vody pro fázi výstavby i provozu záměru ve vztahu k aktuální legislativě k ochraně vod. V rámci posouzení je provedeno také hodnocení ve smyslu Rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES (WFD) podle článku 4.1. Výstupy této odborné studie jsou součástí předkládané dokumentace EIA, včetně navržených opatření, která jsou nedílnou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA. Součástí navržených opatření je i návrh monitoringu z pohledu kvality i kvantity podzemních a povrchových vody.

- ochrana povrchových a podzemních vod z hlediska znečištění vč. vod znečištěných provozem (úkypy ropných látek a znečištění posypy v zimní sezóně)

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí dokumentace EIA je Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Součástí studie je vyhodnocení kvantitativního i kvalitativního vlivu na povrchové a podzemní vody pro fázi výstavby i provozu záměru ve vztahu k aktuální legislativě k ochraně vod. V rámci posouzení je provedeno také hodnocení vlivu zimní údržby na povrchové vody. Součástí navržených opatření je i návrh monitoringu z pohledu kvality i kvantity podzemních a povrchových vody.

- ochrana ovzduší – prověření rozptylové studie

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla aktualizována Rozptylová studie (příloha č. 3). Rozptylová studie pro účely oznámení záměru i dokumentace EIA byla zpracována v souladu s metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Navržená opatření na ochranu ovzduší jsou součástí kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

- ochrana proti hluku – prověření protihlukových opatření včetně územních rezerv, ve stávajícím předloženém záměru je nedostatečné

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo aktualizováno Akustické posouzení (příloha č. 2). Návrh protihlukových opatření byl v Akustickém posouzení pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) i v Akustickém posouzení pro účely předkládané dokumentace EIA proveden tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Navržená protihluková opatření jsou součástí kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Součástí opatření v kap. D. IV. je podrobný návrh monitoringu vč. monitoringu hluku pro fáze před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zprovoznění záměru (1 rok po zprovoznění a 5 let po zprovoznění). Měření hluku bude mj. provedeno pro účely závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci kolaudačního řízení, popř. povolení k trvalému užívání stavby v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

- nedostačující zprůchodnění stavby – migrační prostupnost pro živočichy

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem vyhodnocení vlivu předmětného záměru na fragmentaci území, resp. její prostupnost pro volně žijící živočichy byla zpracována Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), jejíž závěry a opatření byly adekvátně zapracovány do kap. D. I. 7. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

17. Obec Dolní Habartice (č. j. OUDH/254/2020 ze dne 13. 7. 2020)

Ve vyjádření jsou vneseny následující připomínky:

Podle zastupitelstva obce je v současné době přeložka části silnice I/13 úseku Děčín–Manušice z dopravních a ekonomických důvodů naprosto zbytečná a navrhuje její nové projednání odbornou komisí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dopravní a ekonomické hodnocení stavby předmětného záměru bylo provedeno v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o.,

listopad 2014). V technickoekonomické studii byly prověřovány 3 varianty a 2 podvarianty odlišné v čase nebo v trasování silnice I/13. Mimo nulové varianty a tzv. jižní varianty přeložky I/13 (stavba předmětného záměru) byla prověřena i tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice. Pro variantu trasy předmětného záměru bylo z hodnocení dopravní části zřejmé, že z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, vykazuje tato varianta nejnižší hodnoty, tedy je dopravně výhodnější oproti nulové a severní variantě.

Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2.

Umístění přeložky I/13 Děčín – Manušice je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (MMR ČR - 2019), a to konkrétně s republikovými prioritami (14), (14a), (16), (20), (20a), (23) a (24). Samotný záměr přeložky odporuje i Dopravní sektorové strategii Ministerstva dopravy ČR.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 i se ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11. Kompetentní k posouzení souladu ZÚR s Politikou územního rozvoje ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj, které v rámci projednání zmíněných aktualizací ZÚR konstatovalo, že návrhy ZÚR jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

Vzhledem k souladu předmětného záměru se ZÚR Libereckého kraje a ZÚR Ústeckého kraje (kromě některých úseků varianty 2), je předmětný záměr v souladu s Dopravní sektorovou strategií Ministerstva dopravy ČR.

Výstavba přeložky by dle zastupitelstva významně ohrozila vodní zdroje, které zásobují vodojem, který zásobuje pitnou vodou celou obec Dolní Habartice a část města Benešov nad Ploučnicí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí překládané dokumentace EIA je Posouzení vlivu záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Výstupy této odborné studie vyhodnocují dopady realizace obou variant záměru i na vodní zdroje především v kap. D. I. 4., opatření vycházející ze studie jsou pak součástí kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA.

Obec uvádí, že realizací záměru dojde k velkému záboru zemědělského půdního fondu a jeho nenávratnému zničení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Na základě analýzy záboru zemědělského půdního fondu v kap. B. II. 1. a D. I. 5. dokumentace EIA je zřejmé, že vlivem předmětného záměru dojde především k záboru půdy III. a V. třídy ochrany ZPF. Dále bude

dotčena i půda IV. a II. třídy ochrany a v minimální míře půda I. třídy ochrany. Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA jako akceptovatelný. V dalším stupni projektových příprav bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu ochrany ZPF k odnětí pozemků ze zemědělského půdního fondu.

Přeložka je vedena mimo jiné v hodnotném území CHKO České středohoří, které bude vybudováním plánované stavby nenávratně poškozeno, včetně krajinného rázu tohoto území, ale i včetně volně žijící zvěře, které bude zabráněno migrovat po území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z kap. D. I. 8. dokumentace EIA řady odborných studií týkajících se přírodního prostředí (příloha č. 6–9 dokumentace EIA) vč. Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA) a Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je zřejmé, že vliv předmětného záměru na dotčené území CHKO České středohoří je akceptovatelný za předpokladu dodržení řady podmínek, které jsou uvedeny v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA. Dle vyhodnocení v příloze č. 9 je plánovaný záměr navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru. Za účelem zajištění migrační prostupnosti jsou v příloze č. 6 navrženy parametry migračních objektů, popř. nové objekty zohledňující charakter území a vymezené migrační koridory vč. prvků ÚSES.

V projektu je překlenuto údolí Dolních Habartic mostem o délce 220 m, což znamená, že sotva překlene koridor železniční tratě, silnici III. třídy č. 26223, říčku Bystrá a skončí ještě v obydlené části obce u rodinných domů a silnice bude pokračovat do prudkého stoupání. Domníváme se, že to bude znamenat i značnou hlukovou zátěž nejen pro obyvatele žijící v těsné blízkosti přeložky, ale i pro obyvatele žijící v údolí díky odrazům zvuku přírodních překážek. Díky umístění obce v údolí lze předpokládat zvýšený dopad zplodin na celé území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Součástí dokumentace EIA předmětného záměru je Akustické posouzení a Rozptylová studie (příloha č. 2 a 3 dokumentace EIA). Z výsledků Akustického posouzení vyplývá, že za předpokladu realizace protihlukových opatření nedojde k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy. Součástí Akustické studie je i návrh protihlukových stěn (PHS) a územních rezerv pro potenciální pro dobudování PHS v případě neočekávaného nárůstu dopravy, který by nebyl predikován aktuálními dopravními podklady.

Z vyhodnocení Rozptylové studie je rovněž zřejmé, že vlivem předmětného záměru nedojde k překročením platných imisních limitů dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Součástí přílohy č. 4 dokumentace EIA je dále Posouzení vlivů na veřejné zdraví, dle kterého nedojde vlivem posuzovaného záměru k významnému zvýšení rizika pro lidské zdraví. Potenciální vliv na narušení faktoru pohody obyvatelstva v období výstavby bude minimalizován vhodně organizovanými stavebními pracemi.

Vyjádření občanských spolků

Českolipská regionální pobočka Společnosti pro udržitelný život (STUŽ) (ze dne 27. 7. 2020)

Organizace STUŽ požaduje, aby byly v dokumentaci EIA splněny následující připomínky:

1. Požaduje zpracovat v dokumentaci EIA významné střety s ochrannými režimy (CHKO České středohoří, ÚSES, systém lokalit Natura 2000, PO Labské pískovce, CHOPAV a ochranná pásma vodních zdrojů).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zohlednění a vyhodnocení vlivů záměru na všechny uvedené chráněné zájmy v dotčeném území je předmětem kap. C. 1. a D. I. 4. a D. I. 8. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení v dokumentaci EIA vychází mj. z Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA), Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 7 dokumentace EIA), Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) a z dalších odborných studií, které jsou přílohami dokumentace EIA.

2. Požaduje zpracovat v dokumentaci EIA problematiku vlivu záměru na zvýšení dopadů klimatické změny na krajinu a přírodu včetně zvýšení rizika dopadů sucha, resp. náhlých povodní v důsledku snížené retence vody. Požadují řešit tuto problematiku podle strategie udržitelného rozvoje.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely předkládané dokumentace EIA bylo zpracováno vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na klima v samostatné studii (příloha č. 11 dokumentace EIA). Vyhodnocení vlivu na klima bylo provedeno v souladu se strategickými dokumenty z oblasti klimatu na národní i evropské úrovni – Strategie EU přizpůsobení se změně klimatu, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace 2021–2030, Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, 1. aktualizace 2021–2025, Politika ochrany klimatu ČR apod. Uvedené strategické dokumenty na národní úrovni byly zpracovány mj. v souladu se Strategií udržitelného rozvoje ČR.

Ve vyhodnocení vlivů na klima je mj. posouzeno riziko dopadů sucha, náhlých povodní apod. Z vyhodnocení vyplývá, že v projektu není nezbytné adaptovat žádná integrační opatření. V projektu je potřeba v dalších stupních projektových příprav akceptovat standardní navržená opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV.) za účelem zvýšení retenční schopnosti krajiny v podobě maximalizace vsakovacích příkopů (dle možností a omezení na ochranu zdrojů podzemních vod, která vyplynula z Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody – příloha č. 10), vhodných výsadeb dřevin a křovin v okolí silnice apod.

3. Požadují objektivně a odpovědně zpracovat v Dokumentaci EIA problematiku střetů záměru s prvky ÚSES zejména v regionální a nadregionální úrovni, zohlednit jejich celorepublikový význam. Jedná se o Regionální biocentrum RBC 1357 „Výslunní“, Nadregionální biocentrum K8 „Stříbrný roh“, nadregionální biokoridor NRBK K5 „Stříbrný roh – studený vrch“ a Nadregionální biokoridor K5MB (pokračování NRBK K5). Požadujeme se stejnou odpovědností zhodnotit vliv záměru na dotčené prvky lokálních ÚSES, a to IP 56, LBK 3, LBK 3/1 Černý rybník, LBK 4, LBK 5 „Libchavské olšiny“, LBK 6, LBK 8, LBK 129, LBC 17 „Velká Bukovina“.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ve vyhodnocení vlivů záměru na prvky ÚSES v kap. D. I. 8. a v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) jsou všechny zmíněné prvky ÚSES zohledněny. Prvky ÚSES jsou zohledněny i z pohledu migrační prostupnosti v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA).

4. Požadují adekvátně a odpovědně zhodnotit v dokumentaci EIA vlivy záměru na prvky soustavy NATURA 2000. Zejména EVL Dolní Ploučnice s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů, retence srážkových vod a druhovou a ekosystémovou diverzitu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení vlivů záměru na prvky soustavy NATURA 2000 bylo doloženo již v oznámení záměru jako příloha č. 4 oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Aktualizované Posouzení je předmětem přílohy č. 7 dokumentace EIA. Posouzení bylo zpracováno v souladu s vyhláškou č. 142/2018 Sb., v platném znění. Výstupy Posouzení jsou uvedeny v kap. D. I. 8. dokumentace EIA.

5.1. Požadují odborně a objektivně zpracovat v dokumentaci EIA vliv záměru na všechny dotčené druhy zvláště chráněných živočichů (ve smyslu z. č. 114/1992 Sb.), a to na základě současného trendu ochrany přírody a krajiny a s odborným vyhodnocením úspěšnosti v minulosti propagovaných „záchranných opatření“.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení vlivů záměru na zvláště chráněné druhy živočichů je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Výstupy Hodnocení jsou uvedeny v kap. D. I. 7. dokumentace EIA.

5.2. Požadují doložit odbornými posudky návrhy všech transferů ryb, obojživelníků a plazů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení vlivů záměru na ryby, obojživelníky i plazy je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). V uvedeném Hodnocení je navržena řada opatření k minimalizaci vlivů záměru na faunu, floru a ekosystémy, jedním z nich jsou transfery u některých druhů živočichů.

5.3. Požadují zhodnotit vliv na živočichy v oznámení EIA opominuté. Zejména se jedná o druhy mihule potoční a losos obecný, u kterých požadujeme zpracovat posouzení zhoršení kvality vody z hlediska změny obsahu kyslíku ve vodě a s přihlédnutím k rozdílné vodnatelnosti – tj. zředovací schopnosti zejména v období sucha, a to pro období výstavby a období provozu silnice. Dále se jedná o druhy zvláště chráněných ptáků luňáka červeného a chřástala polního, kteří v dotčeném území hnízdí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů záměru na uvedené druhy živočichů je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Z provedeného posouzení vlivů zimní údržby ve studii Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) je zřejmé, že vlivem předmětného záměru nedojde v dotčených vodních tocích k významnému navýšení koncentrace chloridů. V řece Ploučnici (s výskytem lososa obecného) lze očekávat navýšení koncentrace chloridů na úrovni do cca 0,2 mg/l (navýšení z 23,4 mg/l na 23,6 mg/l). Ve vodních tocích Bystrá a Šporka (s výskytem mihule potoční) lze očekávat navýšení koncentrace chloridů na úrovni do cca

0,8 mg/l v Bystré, resp. 0,4 mg/l ve Šporce (navýšení z 17,7 mg/l na 18,5 mg/l v Bystré, resp. z 25,6 mg/l na 26 mg/l ve Šporce).

6. Požadují zpracovat v dokumentaci EIA vliv záměru na migrace živočichů, zejména jelena evropského, chřástala polního, vydry říční, lososa obecného a obojživelníků na základě posudku odborníků.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy je předmětem Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Závěry a návrh opatření migrační studie jsou zohledněny v kap. D. I. 7. a D. IV. dokumentace EIA.

7. Požadují zpracovat v dokumentaci EIA vliv záměru na zvláště chráněné rostliny ve smyslu z. č. 114/1992 Sb., a to zejména na tyto ohrožené druhy: sněžinka podsněžník, bledule jarní, lilie zlatohlavá, prstnatec Fuchsův, prstnatec májový, Okrotice bílá, čičorka pochvatá (SO), a dále posoudit vliv záměru na rostliny se zvláštním významem pro výskyt vzácných druhů bezobratlých – např. krvavec toten pro modráška bahenního.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů záměru na zvláště chráněné rostliny ve smyslu z. č. 114/1992 Sb. vč. druhů rostlin se zvláštním významem pro výskyt vzácných druhů bezobratlých je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Závěry a návrh opatření migrační studie jsou zohledněny v kap. D. I. 7. a D. IV. dokumentace EIA.

8. Požadují zpracovat v dokumentaci EIA vliv záměru na zvláště chráněná území ve smyslu z. č. 114/1992 Sb., zejména na CHKO České středohoří, a to z hlediska fragmentace CHKO a z hlediska nutnosti udělení řady výjimek ze z. č. 114/1992 Sb.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů záměru na zvláště chráněná území je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 8. dokumentace EIA.

9. Požadují zpracovat v dokumentaci EIA problematiku kumulativních vlivů s následujícími záměry: Přeložka silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice, Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava II/262 a silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zmíněné záměry silniční infrastruktury jsou z pohledu vyhodnocení kumulativních vlivů v dokumentaci EIA zohledněny. Uvedené záměry jsou mj. zohledněny v rámci Prognózy intenzit dopravy (příloha č. 1 dokumentace EIA), která byla podkladem pro vyhodnocení vlivů na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (Akustické posouzení – příloha č. 2, Rozptylová studie – příloha č. 3, Posouzení vlivů na veřejné zdraví – příloha č. 4). Zmíněné záměry jsou rovněž zohledněny při vyhodnocení kumulativních vlivů z pohledu ostatních relevantních složek životního prostředí.

10. Požadují zpracovat a zhodnotit v dokumentaci EIA variantní řešení dopravní situace v dotčeném území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou zvažovaných variantách: varianta 1 a varianta 2. Obě varianty vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný

záměrech v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice. Obě předložené varianty jsou posouzeny z pohledu všech složek životního prostředí a veřejného zdraví vč. geologického zmapování rizikových oblastí a hodnocení vlivu na krajinný ráz. Pro obě varianty (resp. pro konkrétní stavební objekty) byly vytvořeny vizualizace stavby, které jsou součástí přílohy č. 15 dokumentace EIA. Odůvodnění předložených variant je předmětem kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

Zhodnocení vlivu obou uvažovaných variant záměru bylo provedeno pro všechny složky životního prostředí takovým způsobem, aby mohly být srovnány všechny výhody a nevýhody variant.

11. Požadují zpracovat v dokumentaci EIA vliv záměru na krajinný ráz. Žádáme zpracovat tuto problematiku (tunel, 20 mostních objektů s převýšením až 7 m) s použitím moderních technologií vizualizace, které umožňují posoudit hmotnostní a velikostní měřítko záměru ve vztahu ke stávající morfologii krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 9 dokumentace EIA). V posouzení je zohledněno směrové i výškové řešení předmětného záměru vč. jednotlivých stavebních objektů a bylo zpracována mj. na základě analýzy viditelnosti (příloha č. 4 uvedené studie) a vizualizací stavby (příloha č. 15 dokumentace EIA). Výstupy této odborné studie jsou součástí kap. D. I. 8. dokumentace EIA, navržená doporučení a opatření vycházejících z výstupu této studie jsou součástí kap. B. I. 6. a kap. D. IV. dokumentace EIA.

Koukol v obilí, z. s. (ze dne 22. 7. 2020)

Rozsah a hloubka posouzení vlivu podle §2 zákona č. 100/2001 Sb. je dle vyjádření v předloženém záměru nedostačující. Požadují podrobnější posouzení všech těchto vlivů v rámci nové a podrobnější EIA.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně je zpracována dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při posuzování vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí dle vyjádření oznámení záměru nebere v úvahu současné postupy v oblasti krajinného plánování, které se staví proti ubývání volné přírody. Záměr nezohledňuje širší souvislosti klimatické změny a nevidí jiné řešení dopravní situace než stavění nových silnic.

Spolek uvádí, že dotčená oblast je rozsáhlou oblastí volné přírody a kulturní krajiny, která si navzdory socialistickým zásahům zachovává původní ráz. Přeložka silnice I/13 by nevratně zničila tyto přírodní a kulturní hodnoty. Dále uvádí, že popsaná oblast je rekreační zónou (cyklotrasa Varhany, NS Okolím Karlovských rybníků) a s realizací záměru by byla oblast výrazně modifikována a ztratila by rekreační charakter. Spolek nesouhlasí s tvrzením v Oznámení, že se rekreační potenciál naopak může zvýšit zlepšením dopravní dostupnosti.

Kulturní krajina Volfartického údolí by záměrem byla nevratně zničena. Hodnocení, že záměr znamená "únosný zásah do krajinného rázu" (s. 298) je nepodložený a nedoceňuje význam zachovalé kulturní krajiny dotčeného území. V záměru chybí posudky krajinných ekologů i historiků.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Přílohu č. 9 dokumentace EIA tvoří Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., které z uvedeného podkladu vychází a navazuje na něj vymezením potenciálně dotčených krajinných prostorů, v nichž jsou následně identifikovány znaky a hodnoty přírodní, kulturní, historické a vizuální charakteristiky krajinného rázu. Dále jsou hodnoceny vlivy záměru na uvedené znaky a hodnoty území. V rámci Posouzení byla navržena doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované stavby na krajinný ráz. Uvedený postup je plně v souladu s Metodickým postupem posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004), který vychází z textu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Postup vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na krajinný ráz je proveden validně v souladu s platnou legislativou a metodickými postupy.

Výstupy této odborné studie je součástí předkládané dokumentace EIA, včetně doplňujících navržených doporučení a opatření vycházejících z výstupu této studie jsou součástí kap. B. I. 6. a kap. D. IV. dokumentace EIA.

K požadavku na podrobnější zhodnocení vlivu záměru na rekreační potenciál území v rámci dokumentace EIA je přihlédnuto. Zhodnocení vlivu záměru na rekreační potenciál je podrobněji rozpracováno v rámci kapitoly D. I. 1 předložené dokumentace EIA. Toto zhodnocení vychází z výsledků pro účel dokumentace aktualizované Akustické studie, Rozptylové studie a Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 2, 3, a 9). Výstupy těchto odborných studií, včetně doplňujících navržených opatření vycházejících z nově vypracovaných hodnocení a posouzení, jsou zapracovány a shrnuty pro problematiku vlivu záměru na rekreační potenciál v rámci kapitoly D. I. 1 Vlivy na obyvatelstvo – sociální a ekonomické vlivy.

Radečský okrašlovací spolek (ze dne 19. 7. 2020)

Spolek žádá o podrobnější posouzení všech těchto vlivů v rámci nové a podrobnější EIA:

Odůvodnění:

1. Záměr dle spolku není zpracován s ohledem na "současný stav poznatků a metod posuzování", jak požaduje §7 odst. 1 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb. Záměr vychází z plánů na přeložku silnice I/13 formulovaných ještě socialistickými vládami před téměř padesáti lety. Při posuzování vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí dle spolku záměr nebere v úvahu současné postupy v oblasti krajinného plánování, které se staví proti ubývání volné přírody. Záměr dle spolku nezohledňuje širší souvislosti klimatické změny a nevidí jiné řešení dopravní situace.

Předkládaná dokumentace EIA je zpracována na základě platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Předmětný záměr je v dokumentaci EIA rovněž zhodnocen řadou odborných studií (přílohy č. 2–12 dokumentace EIA): Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví, Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, Posouzení vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody a Vlivy na klima. Všechny tyto studie a hodnocení vycházejí z platné legislativy, platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Technické řešení stavby je navrženo v souladu s platnými metodikami a normami a bylo prověřeno z pohledu dopravní a technické efektivity. Technické řešení mj. vychází z porovnání alternativních řešení přeložky silnice I/13 (Technickoekonomická studie – AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014).

Vlivy záměru na klima jsou vyhodnoceny v rámci samostatné studie (příloha č. 11 dokumentace EIA), která byla zpracována i s ohledem na širší souvislosti klimatických změn.

2. Dotčená oblast kolem plánované křižovatky a dále je rozsáhlou oblastí volné přírody (prostupné jako biokoridory různého stupně) a kulturní krajiny, která si navzdory socialistickým zásahům zachovává původní ráz. Přeložka silnice I/13 by nevratně zničila tyto přírodní a kulturní hodnoty.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., (příloha č. 9 dokumentace EIA). V rámci tohoto posouzení byl vyhodnocen celkový vliv záměru na jednotlivé identifikované znaky přírodní, kulturní a historické a vizuální charakteristiky. Podrobné hodnocení vlivu záměru na identifikované znaky i posouzení míry vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je součástí kap. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz. V kap. 9 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz je navržena řada opatření na realizaci výsadeb, lepší začlenění stavby do krajiny, omezení vizuálního projevu trasy a další.

Z vyhodnocení je zřejmé, že plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru.

3. Výše popsaná oblast je rekreační zónou zejména pro občany České Lípy, pro které je přístupna po cyklostezce Varhany po silniční III/26219. Častým cílem těchto občanů je spojení cykloturistiky s pozorováním vodního ptactva v oblasti Naučné stezky Okolím Karlovských rybníků. Tento přístup byl dle spolku záměrem výrazně modifikován a ztratil by rekreační charakter. Záměr dle spolku velmi negativně ovlivňuje přírodní a kulturní charakter území.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zhodnocení vlivu záměru na rekreační potenciál je podrobněji rozpracováno v rámci kapitoly D. I. 1. předložené dokumentace EIA. Toto zhodnocení vychází z výsledků studií pro účely dokumentace EIA – Akustické posouzení, Rozptylová studie a Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 2, 3, a 9).

Realizace předmětného záměru sice může ovlivnit rekreační potenciál území pro občany z blízkého okolí silnice, ale zároveň může naopak zvýšit atraktivitu území pro další uživatele ze vzdálenějších míst, tím, že zvýší dostupnost tohoto území.

Potenciální vliv předmětného záměru na rekreační potenciál dotčeného území lze definovat z pohledu přírodního prostředí (umístění v CHKO), kulturních a historických památek/cílů a turistických stezek. Vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří je vyhodnocen v příloze č. 5 a v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na kulturní a historické památky je vyhodnocen v příloze č. 9 a v kap. D. I. 8. Zohlednění turistických stezek v návrhu předmětného záměru je zřejmé z kap. D. I. 1 dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na uvedené charakteristiky životního prostředí i na rekreační potenciál dotčeného území je za předpokladu realizace navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. akceptovatelný.

Co se týká cyklostezky Varhany, její prostupnost bude zajištěna i po realizaci předmětného záměru. K jejímu kontaktu s přeložkou silnice I/13 dojde pouze cca v km 21,000. Křížení bude zajištěno mostním

objektem na přeložce cyklistické stezky Varhany v km 20,910 ve variantě 1, resp. v km 21,500 ve variantě 2.

4. Kulturní krajina Volfartického údolí (s dominantami Volfartické tvrže a kostela sv. Petra a Pavla), Radečského předělu s výhledy do údolí Ploučnice, na Kozelský hřbet a Velkou Javorskou, Karlovských rybníků, Velké a Malé Bukoviny (s dominantou kostela sv. Václava) by dle spolku byla záměrem nevratně zničena. V záměru dle vyjádření chybí posudky krajinných ekologů i historiků.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., (příloha č. 9 dokumentace EIA). V rámci tohoto posouzení byl vyhodnocen celkový vliv záměru na jednotlivé identifikované znaky přírodní, kulturní a historické a vizuální charakteristiky. Podrobné hodnocení vlivu záměru na identifikované znaky i posouzení míry vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je součástí kap. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz. V kap. 9 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz je navržena řada opatření na realizaci výsadeb, lepší začlenění stavby do krajiny, omezení vizuálního projevu trasy a další.

Z vyhodnocení je zřejmé, že plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru.

5. Spolek odmítá vyjádření „že v souvislosti s výstavbou a provozem může dojít k potenciálnímu ovlivnění především těch faktorů, které mají vliv na pohodu a veřejné zdraví“ ke zdraví obyvatel.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Uvedená formulace je vytržena z kontextu shrnutí kapitoly D. I. 2. oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Ve zmíněném shrnutí je dále uvedeno, že součástí záměru je řada opatření uvedených v kapitole B. I. 6. oznámení záměru, která předcházejí vzniku negativních vlivů na veřejné zdraví (protihlukové clony, ozelenění komunikace, opatření pro snížení prašnosti a hluku ve fázi výstavby apod.). Při dodržení navržených opatření nebude záměr představovat zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru.

6. Opatření popisovaná v části B. I. 6., která mají snížit vliv na zdraví a pohodu dotčených obyvatel (zvl. omezení hluku, emisí, znečištění vod solením atd.), jsou dle spolku popsána nedostatečně.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Opatření k minimalizaci vlivů hluku, znečištění ovzduší, znečištění povrchových vod atd. byla v dokumentaci EIA aktualizována a upřesněna na základě zpracovaných odborných studií (příloha č. 2–12 dokumentace EIA).

7. Záměr popisuje, že přeložka vede biologicky cenným územím a několika biokoridory. Přesto jsou tyto okolnosti dle spolku ve svém negativním dopadu záměrem podhodnoceny. V záměru spolek postrádá odkazy na rozsáhlý biologický výzkum vedený vědeckými pracovišti a nikoli jen posuzovateli z oblasti EIA.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na zájmy ochrany přírody a krajiny dle části druhé, třetí, čtvrté a páté zákona č. 114/1992 Sb. bylo v dokumentaci EIA zpracováno mj. na základě řady odborných studií,

kteře jsou přílohami č. 5–9 dokumentace EIA. Vyhodnocení v kap. D dokumentace EIA vlivů záměru na faunu, floru, ekosystémy, lokality NATURA 2000 a další prvky ochrany přírody a krajiny bylo v dokumentaci EIA aktualizováno a zpodrobněno (viz kap. D. I. 7. a D. I. 8.).

Jednou z odborných studií zpracovaných pro účely dokumentace EIA je Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zpracováno na základě aktuálních přírodovědných průzkumů provedených v roce 2022 a s využitím dat Nálezové databáze AOPK ČR. V Hodnocení jsou dále zohledněny průzkumy provedené v roce 2019 (konkrétně od 29. 8. do 10. 10. 2019), kdy proběhla aktualizace biologického průzkumu pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Původní biologický průzkum dotčeného území a jeho širšího okolí byl proveden v průběhu let 2016 – 2017 (botanický průzkum: začátek dubna – ½ července 2017; zoologický průzkum: září – listopad 2016 a konec března – ½ srpna 2017). Průzkumy tak pokryly jarní, letní i podzimní aspekt, tedy i v průběhu vegetačního období. Hodnocení dále vychází z dat biologických průzkumů provedených v letech 1997–1999 pro účely dokumentace EIA „Silnice I/13 Nový Bor – Děčín“ (EVERNIA s.r.o., 1999).

Je požadováno posouzení jiných variant řešení dopravní situace v oblasti – zejména takových, které by nevedly ke stavbě zcela nové dopravní komunikace (tj. přeložky I/13 v úseku Děčín – Manušice) a údajnému zničení dosud nedotčených oblastí volné přírody a kulturní krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dokumentace EIA je zpracována pro variantu 1 a variantu 2, které jsou navrženy v koridoru Benešov nad Ploučnicí, Velká Bukovina, Volfartice a Manušice.

Trasa přeložky I/13 „v jižním koridoru“ byla prověřena již v rámci vyhledávací studie na novou trasu silnice I/13 v roce 1999, tj. v dokumentaci EIA (EVERNIA s.r.o., 1999). Na základě zpracované dokumentace a posudku na tuto dokumentaci byla vydaným stanoviskem MŽP ČR vybrána výsledná trasa přeložky silnice I/13 s podmínkami a omezeními pro přípravu stavby. V roce 2014 zpracovala firma CityPlan technicko-ekonomickou studii optimalizace vedení trasy přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem severním a jižním koridorem. Součástí této studie bylo i předběžné ekologické hodnocení obou koridorů. Výsledky ekonomického hodnocení a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu pouze pro realizaci jižní varianty. Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla severní varianta vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě (varianta v trase předmětného záměru). Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii projednala 7. 6. 2016 Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Koridor jižní varianty (konkrétně varianty 1) je zakotven v ZÚR Ústeckého i Libereckého kraje a je vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (koridor kapacitní silnice S11). Tento koridor je i v platných územních plánech měst Benešov nad Ploučnicí a Žandov a obcí Dolní Habartice, Velká Bukovina, Volfartice a Horní Libchava. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od

ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod. Vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Rodiče za klima – Liberec z. s.

Spolek Rodiče za klima uvádí, že stěžejní údaje v Oznámení o parametrech stavby a jejím vlivu jsou podány na obecné úrovni nebo absentují. Hodnocení vlivu záměru na životní prostředí zejména v oblasti vlivu na klimatické, hydrologické a hydrogeologické poměry je dle vyjádření podhodnoceno, nedostatečně zpracováno či chybí.

Spolek Rodiče za klima – Liberec, pobočka Českolipsko má v předkládaném vyjádření souhrn následujících požadavků:

Požadují zpracovat v dokumentaci EIA problematiku vlivu záměru na klimatické změny v celé návaznosti na ovlivnění stavu povrchových a podzemních vod, včetně možnosti vybudování zasakovacích zařízení, v případě nemožnosti jejich realizace jasně tuto skutečnost uvést.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů předmětného záměru na klimatické změny je předmětem samostatné studie v příloze č. 11 dokumentace EIA a dále je uvedeno v kap. D. I. 2 dokumentace EIA. Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody je dále předmětem přílohy č. 10 dokumentace EIA a kapitoly D. I. 4. dokumentace EIA. V obou uvedených studiích je uveden návrh řady opatření, která jsou zohledněna v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Požadují zpracovat v dokumentaci EIA bilanci bodových, plošných a liniových zdrojů emisí v období výstavby a provozu Záměru a řádně zhodnotit příspěvky emisí včetně CO₂.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Bilance emisí všech potenciálních zdrojů emisí pro fázi provozu posuzovaného záměru byla již předmětem oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Aktualizované bilance emisí jsou uvedeny v Rozptylové studii (příloha č. 3 dokumentace EIA). Příspěvky emisí CO₂ jsou vyčísleny ve studii Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA).

Emise z období výstavby záměru nebyly pro účely dokumentace EIA vyčísleny. Pro účely vyhodnocení tohoto období je nutné znát podrobné zásady organizace výstavby, které jsou standardně zpracovány v navazujících stupních projektových příprav (konkrétně v rámci dokumentace pro stavební povolení). V dokumentaci EIA je navržena řada opatření k minimalizaci vlivů hluku a znečištění ovzduší z výstavby záměru, která bude nutné při přípravě podrobných zásad organizace výstavby a následně v průběhu výstavby zohlednit.

Požadují zpracovat v dokumentaci EIA seriózně a objektivně, do jaké míry opatření, navržená kap B.I.6, sníží vliv záměru na faktory pohody obyvatel a na veřejné zdraví. Do tohoto hodnocení požadují zahrnout i dopad záměru na občany, žijící a pohybující se mimo navrhovaná minimalizační opatření (protihlukové stěny, ozelenění), a déle na turisty a uživatele cyklostezky Varhany.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Opatření navržená v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA byla navržena a zohledněna v rámci odborných studií, které jsou přílohami dokumentace EIA. Navržená opatření z pohledu veřejného zdraví byla buď zahrnuta do výpočtového vyhodnocení daných odborných studií (např. Akustické posouzení, Posouzení vlivů na veřejné zdraví), nebo se jedná o opatření, která jsou ověřena praxí a vychází z platných metodik

pro jednotlivé oblasti životního prostředí. Co se týká dopadů záměru mimo navrhovaná minimalizační opatření lze podotknout, že rozsah řešeného území pro vyhodnocení vlivů na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví je zřejmý z příslušných odborných studií dokumentace EIA (příloha č. 2–4). Území zohledněné v modelovém hodnocení uvedených studií významně přesahuje oblast nejbližší dotčené zástavby, která bude ochráněna navrženými protihlukovými stěnami, případně ozeleněním přeložky I/13.

Požadují posoudit v dokumentaci EIA zásahy při úpravách toků, včetně zásahů do záplavových území toků (nestačí projednat se správcí toku). Požadujeme zahrnout podrobné charakteristiky zásahů do dokumentace EIA a řádně zhodnotit jejich vlivy.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru z pohledu zásahu do vodních toků a jejich údolních niv je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 8. dokumentace EIA.

Požadují posoudit v dokumentaci EIA na základě podrobného hydrogeologického průzkumu vliv technicky a stavebně náročných opatření (hlubinné zakládání a kotvené zdi v sesuvném a nestabilním prostředí) na kvalitu dotčených útvarů podzemních vod s přihlédnutím k jejich současnému vyhodnocení jako rizikový. Požadují posoudit v dokumentaci EIA střety s OPVZ na území CHOPAV.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA), které mj. hodnotí vliv záměru na kvalitu a kvantitu dotčených útvarů podzemních vod. Posouzení je zpracováno nejen v podrobnosti jednotlivých útvarů podzemních vod, ale i z pohledu dotčení konkrétních zdrojů podzemních vod. Předmětem Posouzení je mj. vyhodnocení střetů s OPVZ a CHOPAV. Vyhodnocení zmíněných vlivů je adekvátně zohledněno v příslušných kapitolách dokumentace EIA (kap. C. 2. 2. a D. I. 4. dokumentace EIA) vč. návrhu opatření (kap. D. IV. dokumentace EIA).

Spolek Aquarius-Vodnář, SAV (ze dne 30. 7. 2020)

Spolek vnímá vedení zmíněné přeložky coby rizikové, poškozující vodní poměry v daném úseku krajiny CHKO České středohoří a doporučuje hledat jiné řešení. Neztotožňuje se se závěrem posouzení vlivu, což opírá o následná fakta:

1. Silnice I/13 je v posledních desetiletích postupně rozšiřována na čtyřpruhou komunikaci, proto nově zvažovanou dvoupruhou přeložku v úseku Děčín – Manušice coby jen dvoupruhý úsek celé komunikace, spolek vnímá jako obcházení zákazu výstavby nových dálnic, uvedeném v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je navržena jako silnice I. třídy ve dvoupruhové kategorii S11,5/90, což vychází z ekonomického vyhodnocení. Nelze tedy polemizovat o tom, zda se jedná nebo nejedná o dálnici.

2. Tato plánovaná nová liniová stavba, by znamenala nový a trvalý zábor zemědělské půdy s logickým negativním vlivem na zásadní změny vodních poměrů, ale také by se zejména v teplých dnech stala významným tepelným ostrovem, který by v celé délce trasy, stoupáním teplého vzduchu negativně posiloval rušení místních, vlídných dešťů. To s sebou nese též faktor prohlubování změny klimatu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný. Význam přeložky silnice lze dokladovat převedením významného podílu dopravy ze stávající trasy. Z analýzy provedené v kap. B. II. 6. dokumentace EIA, je zřejmé, že zprovozněním přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice poklesne doprava především na stávající silnici I/13 v úseku mezi Děčínem a Novým Borem až o cca 50 %. Významný pokles nastane také na další paralelní západovýchodní spojnici, a to na silnici II/262. Mezi Benešovem nad Ploučnicí a Českou Lípou činí procentuální pokles v roce 2050 cca 25 %. Zachování stávajících silnic, je standardním řešením při řešení přeložek komunikací, za účelem zajištění napojení obcí na stávající trase.

Vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na klima je předmětem přílohy č. 11 dokumentace EIA. Z vyhodnocení je zřejmé, že předmětný záměr nebude mít významný vliv na změny v teplotních poměrech, množství srážek apod.

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na podzemní a povrchové vody je předmětem přílohy č. 10 dokumentace EIA. Ve vyhodnocení je navržena řada opatření na ochranu vod, při jejichž dodržení nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Opatření navržena v odborných studiích jsou adekvátně zohledněna v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

3. Dle spolku je zřejmé, že povrchová stavba poškodí zdroje pitné vody města Benešov nad Ploučnicí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ve studii Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) bylo identifikováno několik zdrojů podzemních vod s potenciálním ovlivněním realizací předmětného záměru. V lokalitě Benešov n. Pl. lze vlivem předmětného záměru očekávat kvalitativní i kvantitativní vodního zdroje S16, který je zdrojem pitné vody pro objekty v ul. Družstevní č.p. 245, 614 a 161. Z uvedeného důvodu je navržen monitoring kvantity a kvality podzemních vod, který je podrobně popsán v kap. D. IV. této dokumentace EIA. V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu. Za účelem zajištění kvalitativní ochrany dotčených útvarů podzemních vod v km 5,850 až 7,900 (jímací území Benešov nad Ploučnicí) bude nutné srážkové vody z komunikace odvádět pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací následně svěst do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté odvést do recipientu.

4. Případný negativní vliv této liniové stavby nevylučuje AOPK ČR, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří v příloze č. 1 Posouzení vlivu. Stejně tak nevylučuje negativní vliv Správa národního parku České Švýcarsko v příloze č. 2 Posouzení vlivu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Lze předpokládat, že připomínkou má spolek na mysli vyjádření příslušných orgánů ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, na základě kterých bylo v souladu s § 6 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů zpracováno Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptáčích oblastech podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které bylo přílohou č. 4 oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Toto posouzení bylo aktualizováno i pro účely předkládané dokumentace EIA (příloha č. 7). Uvedené Posouzení bylo zpracováno

autorizovanou osobou dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dle Posouzení nebude mít předmětný záměr významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. Ke zmírnění či minimalizaci možných negativních vlivů záměru byla v Posouzení navržena opatření, která byla adekvátně zohledněna v dokumentaci EIA (kap. B. I. 6. a D. IV.).

Spolek navrhuje takové řešení silnice I/13, které by neohrozilo jakékoli vodní zdroje na trase Děčín – Manušice a současně v maximálně možné míře eliminovalo vznik další plochy podporující bujení tepelných ostrovů, např. tunelovou trasu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z posouzení v příloze č. 10 a v kap. D. I. 4. dokumentace EIA je zřejmé, že při respektování navržených opatření (v kap. B. I. 6. a D. IV.) je realizace posuzovaného záměru z pohledu vlivů na podzemní a povrchové vody akceptovatelná. Potenciální dotčení vodních zdrojů není jediným kritériem při hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Trasa přeložky I/13 „v jižním koridoru“ byla prověřena již v rámci vyhledávací studie na novou trasu silnice I/13 v roce 1999, tj. v dokumentaci EIA (EVERNIA s.r.o., 1999). Na základě zpracované dokumentace a posudku na tuto dokumentaci byla vydaným stanoviskem MŽP ČR vybrána výsledná trasa přeložky silnice I/13 s podmínkami a omezeními pro přípravu stavby. V roce 2014 zpracovala firma CityPlan technicko-ekonomickou studii optimalizace vedení trasy přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem severním a jižním koridorem. Součástí této studie bylo i předběžné ekologické hodnocení obou koridorů. Výsledky ekonomického hodnocení a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu pouze pro realizaci jižní varianty. Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla severní varianta vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě (varianta v trase předmětného záměru). Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii projednala 7. 6. 2016 Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Koridor jižní varianty (konkrétně varianty 1) je zakotven v ZÚR Ústeckého i Libereckého kraje a je vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (koridor kapacitní silnice S11). Tento koridor je i v platných územních plánech měst Benešov nad Ploučnicí a Žandov a obcí Dolní Habartice, Velká Bukovina, Volfartice a Horní Libchava. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Co se týká tunelové varianty, aktuálně navržené řešení je navrženo v souladu s platnými metodikami a normami pro projektování pozemních komunikací. Dále je nutné upozornit, že realizace tunelové varianty jde proti požadované minimalizaci dotčení zdrojů podzemních vod.

Vyjádření veřejnosti

Poznámka zpracovatele dokumentace EIA: Připomínky veřejnosti jsou vzhledem k totožnému znění řady připomínek uspořádány dle jednotlivých témat.

Přivaděč Benešov nad Ploučnicí západ

Obyvatelé města Benešov nad Ploučnicí nesouhlasí s řešením přivaděče „Západ – Benešov nad Ploučnicí“ a to z následujících důvodů:

- Přivaděč je veden skrze obytnou zástavbu, zahrady rodinných domů (ve vzdálenosti menší než 100 m od domů) a skrze rekreační zástavbu (zahrádkářská kolonie),

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Trasa přivaděče v rámci křižovatky Benešov nad Ploučnicí – západ byla navržena v Technické studii „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019). Jedná se o předběžný návrh, který vychází z dostupných podkladů o terénu dotčeného území. Konkrétní návrh směrového a výškového řešení přivaděče bude možné provést v dalším stupni projektových příprav po geodetickém zaměření území.

- snížení kvality života obyvatel v okolí „Přivaděče Západ – Benešov nad Ploučnicí“,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předběžný návrh napojení křižovatky Benešov – západ na silnici II/262 byl v oznámení záměru i v dokumentaci EIA prověřen z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Z jednotlivých odborných studií (Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví) vyplynulo, že realizace záměru v aktuálně navržené podobě (tedy včetně předběžného návrhu napojení křižovatky Benešov – západ na silnici II/262) je akceptovatelná. Dále je nutné konstatovat, že koridor pro napojení křižovatky Benešov – západ na silnici II/262 je zanesen v platném Územním plánu města Benešov nad Ploučnicí. Dle výše uvedeného bude konkrétní návrh směrového a výškového řešení přivaděče možné provést v dalším stupni projektových příprav po geodetickém zaměření území.

- zvýšená prašnost a hlučnost v okolí silnice,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem maximálního omezení prašnosti z provozu dopravy na silnici I/13 Děčín–Manušice bude v dalších stupních projektových příprav navržena výsadba stromů a keřů podél stavby. Pravidla pro koncepci sadových úprav jsou součástí opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Za účelem omezení hluku z provozu dopravy na silnici I/13 Děčín–Manušice byla v rámci Akustického posouzení v oznámení záměru i v dokumentaci EIA navržena adekvátní protihluková opatření. Součástí návrhu protihlukových opatření je i návrh potencionálních rezervních míst pro dobudování PHS v případě neočekávaného nárůstu dopravy. S realizací navržených protihlukových opatření se v rámci dalších stupňů projektových příprav počítá a jsou mj. uvedena v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA. Z vyhodnocení v jednotlivých odborných studiích (Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví) pro účely dokumentace EIA je zřejmé, že realizace záměru je z pohledu vlivu na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví akceptovatelná.

- nenávratné znehodnocení zdrojů pitné vody a lokálních zdrojů pitné vody – studny domů

- přivaděč je veden skrze ochranné pásmo I. stupně vodárenského zařízení – nenávratné poškození zdroje pitné vody,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dotčení zdrojů pitné vody předmětnou stavbou silnice I/13 je rozebráno v Posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody, které je přílohou č. 10 předkládané dokumentace EIA. V uvedené studii byla za účelem ochrany stávajících zdrojů pitné vody navržena adekvátní opatření, která jsou rovněž uvedena v kap. D.IV. dokumentace EIA. V případě předpokladu nenávratného dotčení zdroje podzemních vod jsou navržena kompenzační opatření – viz příloha č. 10 dokumentace EIA a kap. D.IV. dokumentace EIA.

- vysoké riziko záplavy domů v období srážek – vysoké převýšení mezi domy a případnou silnicí

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Samotné těleso stavby a vodohospodářské řešení stavby je navrženo v souladu s platnými normami a zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění, tak, aby byla přílehlá zástavba chráněna před rizikem záplav. V dalších stupních projektových příprav bude návrh vodohospodářského řešení stavby aktualizován a zpodrobněn na základě geotechnického a hydrogeologického průzkumu a bude dále postupováno v souladu s platnými předpisy a normami.

- vysoké riziko nestability podloží – ohrožení rodinných domů,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Technické parametry stavby budou v dalších stupních projektových příprav navrženy tak, aby respektovaly potenciálně riziková sesuvná území v trase a aby byla zajištěna stabilita násypových těles komunikace a jejího okolí. Za tímto účelem bude v dalším stupni projektových příprav zpracován podrobný geotechnický průzkum v souladu s TP 76 „Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace“.

- riziko znečištění v rámci údržby silnice (technický posyp) a v případě dopravní nehody,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vodohospodářské řešení stavby I/13 Děčín–Manušice je navrženo v souladu platnými normami a technickými předpisy (zejména ČSN 75 7221 „Jakost vod. Klasifikace povrchových vod“, TP 83 „Odvodnění pozemních komunikací“).

Posouzení vlivů zimní údržby na jednotlivé vodní toky v území bylo provedeno ve studii Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA). Z posouzení je zřejmé, že koncentrace chloridů v žádné vodním toku s významnou rezervou nedosáhne limitu dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve výši 150 mg/l (maximální výsledná koncentrace chloridů byla vypočtena v levostranném přítoku Bystré v km 9,155 na úrovni 59,5 mg/l).

Za účelem zajištění kvalitativní ochrany vybraných útvarů povrchových vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniových staveb při případné havárii – zadržení srážkových vod z komunikací, jsou ve studii Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) a v kap. D. IV. dokumentace EIA navržena opatření – sedimentační (dešťové usazovací) a retenční nádrže, které budou zároveň vybaveny gravitačními odlučovači ropných látek (koncentrace ropných látek na odtoku z nádrží do 5 mg/l). V úsecích odvodnění pomocí silničních příkopů s následným vsakem jsou jako havarijní objekty navrhovány norné stěny do silničních příkopů s kalovým prostorem.

- není vyřešen svod znečištěných vod – znečištěná voda je svedena skrze zástavbu do řeky Ploučnice – riziko znečištění vodních toků,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vodohospodářské řešení stavby I/13 Děčín–Manušice je navrženo v souladu platnými normami a technickými předpisy (zejména ČSN 75 7221 „Jakost vod. Klasifikace povrchových vod“, TP 83 „Odvodnění pozemních komunikací“). V km 5,850–7,900 je za účelem ochrany dotčených ochranných pásem vodních zdrojů navrženo odvedení dešťových vod pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací budou v uvedeném úseku svedeny do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté odvedeny do recipientu. Tento způsob odvodnění je na základě studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) navržen také v prostoru dalších jímacích území. Jedná se o jímací území Jedlka (km 4,800–5,100), Velká Bukovina (km 12,700–14,000) a Žandov (km 15,200–15,700). V úsecích odvodnění stavby pomocí silničních příkopů s následným vsakem jsou jako havarijní objekty navrhovány norné stěny do silničních příkopů s kalovým prostorem – viz kap. D. IV. dokumentace EIA.

- přivaděč Západ – Benešov nad Ploučnicí je v rozporu s aktuálním Územním plánem města Benešov nad Ploučnicí – dle vyjádření není součástí aktuálního územního plánu,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně platný územní plán města Benešov nad Ploučnicí (září 2022) zahrnuje koridor VPS (veřejně prospěšná stavba) pro stavbu I/13 Děčín–Manušice vč. přivaděče od MÚK Benešov n. Pl. – západ v souladu s variantou 1. Varianta 2 stavby je v koridoru VPS navržena pouze částečně.

- samotná přeložka silnice I/13 je v aktuálním Územním plánu města Benešov nad Ploučnicí vedena cca o 200 metrů dále od zástavby a rekreačních objektů – rozpor s Územním plánem města Benešov nad Ploučnicí,

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuálně platný územní plán města Benešov nad Ploučnicí (září 2022) zahrnuje koridor VPS (veřejně prospěšná stavba) pro stavbu I/13 Děčín–Manušice vč. přivaděče od I/13 – Benešov n. Pl. – západ v souladu s variantou 1. Varianta 2 stavby je v koridoru VPS navržena pouze částečně.

- trvalé poškození krajinného rázu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dle studie Posouzení navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 9 dokumentace EIA) je předmětný záměr navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Podrobné vyhodnocení vlivu stavby I/13 Děčín–Manušice na krajinný ráz je předmětem uvedené studie.

Dále vyjádření uvádí, že je několik vhodnějších variant pro přivaděč Benešov západ s nižším počtem negativních dopadů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ve vyjádření není zmíněno, o které varianty přivaděče Benešov – západ se jedná. V oznámení záměru bylo posouzeno variantní řešení křižovatek MÚK Jedlka vs. křižovatka Benešov n. Pl. – západ. Varianta MÚK Jedlka byla v rámci projektových příprav před přípravou dokumentace EIA z technického řešení vypuštěna. Proto byla posuzována pouze varianta křižovatky Benešov n. Pl. – západ. Dále je nutné konstatovat, že koridor pro napojení křižovatky Benešov – západ na silnici II/262 je zanesen v platném Územním plánu města Benešov nad Ploučnicí.

Migrace živočichů a prvky ÚSES

Dálková migrace: Dotčené území je hodnoceno jako „migračně významné území zvýšené hodnoty“, a to z hlediska velkých savců. Trasa navrhované silnice 2x kříží toto území (v km 2,8–3,3 a km 4,5–5,25). Z hlediska velkých savců je významná přítomnost jelena evropského, který je často pozorován místními obyvateli. Dle vyjádření tyto informace v „Oznámení“ chybí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Informace o dotčení migračně významného území v km 2,8–3,3 a v km 4,5–5,25 byla uvedena v kap. C. II. 7. oznámení záměru. Dotčení migračně významného území je rovněž zohledněno v dokumentaci EIA (kap. C.II.5. a D.I.7. dokumentace EIA), Migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA) a v Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 dokumentace EIA). Za účelem zajištění migrační prostupnosti dotčeného území byly v Migrační studii, nad rámec aktuálně navržených mostních objektů dle studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021), navrženy další migrační objekty. Dle Migrační studie úsek v km 2,8–3,3 stavby představuje s ohledem na vedení přeložky silnice I/13 tunelem (o délce 280 m ve variantě 1; o délce 590 m ve variantě 2) velmi vhodný migrační koridor pro všechny řešené druhy savců včetně losa. Kritický úsek pro migraci velkých savců je dle podkladu AOPK ČR v současnosti vymezen v km 4,1 až 4,7. Aktuální technické řešení přeložky silnice I/13 v uvedeném úseku uvažuje s realizací ekoduktu (nadchodu) v km 4,23 o šířce 50 m a délce cca 18 m. Dle Migrační studie se jedná o akceptovatelné řešení, které spolu s navazujícími lesními porosty a možnými technickými opatřeními umožní migraci všech cílových kategorií živočichů.

V okolí Černého rybníka, které bude výrazně ovlivněno trasou navrhované silnice (ta v podstatě území rozdělí a bude představovat nebezpečnou bariéru pro živočichy), nastane velká pravděpodobnost vysoké úmrtnosti obojživelníků při sezónní migraci při rozmnožování – účinnost migračních bariér není nijak komentována.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V lokalitě Černého rybníka (v místě trasování nadregionálního biokoridoru NRBK K5 Stříbrný roh – Studený vrch), konkrétně cca v km 15,1–15,2, je na základě Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) navržena realizace mostního objektu pro kategorii A živočichů, o minimální šířce 60 m a minimální výšce nad terénem 7 m.

V úseku Černého rybníka je dále navrženo realizovat migrační bariéru podél jižního okraje stávající komunikace III/26219 v úseku nivy Vrbového potoka cca v km 15,2–16,8. Ze severu pak stejnou bariéru po hrany terénních zářezů nové komunikace cca v km 15,1–16,8. V rámci km 15,1–15,2 a 16,480 je navrženo realizovat propustek pod stávající komunikací III/26219 tak, aby byl napojen na migrační bariéry, umožňoval migraci pod mostem přes lesní cestu (sníženina) a současně zabraňoval pronikání na komunikaci.

Navržená opatření, vč. migračních bariér, vychází ze zaběhlé praxe, a proto bylo možné již v minulosti jejich efektivitu (účinnost) posoudit. Za účelem ověření/potvrzení účinnosti uvedených opatření je navržen biomonitoring mj. pro fázi po zprovoznění záměru (viz kap. D. IV. dokumentace EIA).

Dalším problémem bude „trvalá degradace biotopu chřástala polního v okolí nově postavené silnice rušivými vlivy... vůči rušení je citlivý a je pravděpodobné, že v současnosti využívané plochy opustí, přičemž v případech podstatně dotčených teritorií, která jsou křížena trasou záměru, může dojít až k jejich zániku." Takto je v předloženém Oznámení komentován tento problém, v závěrečném hodnocení vlivů se však již neobjevuje.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Citovaná formulace je uvedena v příloze č. 4 oznámení záměru a v kap. D. I. 8. oznámení záměru – Vlivy na soustavu NATURA 2000. Závěrečné hodnocení vlivu předmětného záměru. Ze studie Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 4 oznámení záměru) a z aktualizovaného posouzení pro účely dokumentace EIA (příloha č. 7 dokumentace EIA) je zřejmé, že i přes výše uvedené dotčení několika teritorií chřástala polního, lze očekávat jen malý vliv na populace tohoto druhu. Celkově byl vliv předmětného záměru na chřástala polního vyhodnocen na hranici nulového a mírně negativního vlivu. Opatření navržená v uvedené studii jsou zohledněna v návrhu opatření v kap. B. I. 6. a v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Závěrečné hodnocení v oznámení záměru (kap. E) i v dokumentaci EIA (kap. F) je stručným shrnutím celého vyhodnocení bez detailních informací.

Podle Stanoviska AOPK – Správy CHKO České Středohoří lze očekávat „negativní ovlivnění migrace vydry říční z důvodů výstavby liniové migrační bariéry, překonávající řadu vodotečí a procházející podél Ploučnice a vodních ploch. A to zejména v okolí Malé Veleně, tam je záměr v územním konfliktu s lokalitou nejčastějším pozorováním vydry říční.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ze studie Posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 4 oznámení záměru) a z aktualizovaného posouzení pro účely dokumentace EIA (příloha č. 7 dokumentace EIA) vyplývá, že po realizaci záměru nebude těleso silnice představovat migrační překážku vydry říční, neboť plánovaná silnice překonává údolí vodních toků, na kterých byla přítomnost vydry zaznamenána nebo je pravděpodobná, adekvátními mostními objekty. Ze stejného důvodu se nepředpokládá ani nárůst rizika kolizí vyder s automobily

Vyhodnocení vlivu na vydru říční je rovněž předmětem kap. D. I. 7. dokumentace EIA, Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 dokumentace EIA) a Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA).

Nelze vyloučit vliv na lososa obecného, zejména v úseku blízkého územního konfliktu záměru s EVL (evropsky významnou lokalitou) Dolní Ploučnice v okolí Benešova nad Ploučnicí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ze studie Posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 4 oznámení záměru) a z aktualizovaného posouzení pro účely dokumentace EIA (příloha č. 7 dokumentace EIA) vyplývá, že migrující lososi mohou být ovlivněni znečištěním vody v

Ploučnici, a to zejména při výstavbě předmětného záměru. Při dodržování standardních ochranných opatření v rámci organizace výstavby lze riziko kontaminace vody v Ploučnici hodnotit jako velmi nízké.

V kapitole EVL Dolní Ploučnice je konstatováno, že „tok Ploučnice slouží jako jediný migrační koridor při poproudém tahu juvenilních stadií lososa obecného do moře“ a že se jedná o významný migrační koridor vydry říční. O možném vlivu nebo střetu se záměrem se z hlediska ohrožení migrace uvedených živočichů však dále nepojednává. Tvzení, že „přímý zásah do území EVL (zábor) není z hlediska těchto druhů podstatný“ není dle vyjádření podložené potřebnými fakty a odporuje výše uvedeným skutečnostem.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zmíněná tvrzení o předpokládaném vlivu předmětného záměru na předměty ochrany EVL Ploučnice v oznámení záměru vycházela ze studie Posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 4 oznámení záměru). Pro účely dokumentace EIA byla tato studie aktualizována (příloha č. 7 dokumentace EIA). Posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti bylo zpracováno v souladu s platnými metodikami a na základě terénních průzkumů a veřejně dostupných informací o výskytech zájmových druhů živočichů. Migrací živočichů v území dotčeném stavbou předmětného záměru se dále zabývá Migrační studie (příloha č. 5 dokumentace EIA). Migrační studie byla rovněž zpracována v souladu s platnými metodikami a na základě terénních průzkumů a veřejně dostupných informací o výskytech zájmových druhů živočichů.

V oddělení D, kde mají být zhodnoceny zásadní vlivy na přírodu, dle vyjádření zpracování uvedených faktů a zhodnocení vlivu na migraci živočichů chybí nebo je podhodnoceno.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů na faunu, floru, ekosystémy, lokality NATURA 2000 a další prvky ochrany přírody a krajiny je v oznámení záměru uvedeno mj. na základě vyhotovených odborných studií v přílohách oznámení záměru (biologické průzkumy z let 2017 a 2019, posouzení vlivů na lokality NATURA 2000). Pro účely dokumentace EIA byla zpracována řada odborných studií za účelem podrobného vyhodnocení vlivů záměru na zájmy ochrany přírody a krajiny dle části druhé, třetí, čtvrté a páté zákona č. 114/1992 Sb. (přílohy č. 5–9 dokumentace EIA). Vyhodnocení v kap. D dokumentace EIA vlivů záměru na faunu, floru, ekosystémy, lokality NATURA 2000 a další prvky ochrany přírody a krajiny bylo v dokumentaci EIA aktualizováno a zpodrobněno (viz kap. D. I. 7. a D. I. 8.).

Ve vyjádření je požadováno přepracování problematiky migrace živočichů, zejména jelena evropského, chřástala polního, vydry říční, lososa obecného a obojživelníků na základě posudku odborníků.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení migrační prostupnosti dotčeného území pro migrující živočichy (jak ve stávajícím stavu, tak po realizaci předmětného záměru) je předmětem Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA), Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 dokumentace EIA) a Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (příloha č. 7 dokumentace EIA). Uvedené studie zpracovaly osoby s příslušným autorizačním oprávněním dle § 45h a § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a jejich závěry jsou adekvátně zapracovány v kap. D. I. 7. a D. I. 8., opatření pak v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA.

V celém dotčeném území je zaznamenán intenzivní pohyb a pobyt vysoké (především srnčí) a černé zvěře. Při realizaci nemůže být opomenuto oplocení trasy komunikace. V lokalitě nad Velkou Bukovinou se pravidelně pohybuje stádo muflonů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy je předmětem Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Oplocení je navrhováno podél celé trasy předmětného záměru.

Stavbou bude dle vyjádření výrazně omezena možnost migrace živočichů, některé druhy jsou zvláště chráněné např. Jelen evropský; Rosnička zelená, jejíž silná populace zde je raritou, či Orel mořský, Kachna kopřivka, Potápka malá. Likvidace hrozí i kriticky ohroženým druhům jako je Rak kamenáč (v lokalitě Černého rybníka), Strnad luční, Vydry říční a další. Je požadováno přepracovat problematiku migrace živočichů, zejména s ohledem na Jelena evropského, Chřástala polního, Vydru říční a obojživelníky na základě posudků odborníků. Je potřeba zajistit dostatečnou průchodnost trasy.

Dolní Habartice – viaduktem pod tratí, pro ten účel vybudovaném, migruje zvěř z lesů po poli k potoku Bystrá a stavbou jí bude toto znemožněno. Viadukt používá jak vysoká, tak černá zvěř. V údolí se zvěř také pase a nocuje.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy je předmětem Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Migrační studie byla zpracována na základě veřejně dostupných informací a přírodovědných průzkumů provedených pro účely této dokumentace EIA. Migrační studie je zpracována na základě platných metodik a doporučení. Nad rámec technického řešení dle studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) byla v Migrační studii navržena opatření v podobě migračních objektů, trvalých zábran pro obojživelníky apod. za účelem zajištění dostatečné prostupnosti předmětného záměru pro volně žijící živočichy. Potenciální ovlivnění zmíněných zvláště chráněných druhů živočichů je dále předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA). Vlivy předmětného záměru na vydru říční a chřástala polního, jakožto předmětů ochrany evropsky významné lokality Ploučnice a ptáčích oblastí Labské pískovce, jsou předmětem Posouzení v příloze č. 7 dokumentace EIA.

Migrace zvěře viaduktem pod tratí v obci Dolní Habartice nebude předmětným záměrem nijak ovlivněna, předmětný záměr překračuje zástavbu Dolních Habartice mostním objektem v km 8,870 o délce cca 240 m.

V oznámení záměru je uvedeno, že přeložka nebude mít žádné negativní přeshraniční vlivy, což je dle vyjádření v rozporu s migračními cestami živočichů, které jsou v posouzení zmíněny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vzhledem k poloze a charakteru záměru lze přeshraniční vlivy vyloučit, a to pro obě předkládané varianty posuzovaného záměru. Předmětným záměrem nebude znemožněna migrace velkých savců, nepředpokládají se ani negativní přeshraniční vlivy související s migrací živočichů. Vyhodnocením vlivu předmětného záměru na migrační prostupnost pro volně žijící živočichy se zabývá Migrační studie v příloze č. 6 dokumentace EIA.

Ve vyjádření veřejnosti je rozporováno vyhodnocení vlivů záměru na migrační průchodnosti území pro volně žijící živočichy provedené v oznámení záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy je předmětem Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Migrační studie byla zpracována na základě veřejně dostupných informací a přírodovědných průzkumů provedených pro účely této dokumentace EIA. Migrační studie je zpracována na základě platných metodik a doporučení. Nad rámec technického řešení dle studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) byla v Migrační studii navržena opatření v podobě migračních objektů, trvalých zábran pro obojživelníky apod. za účelem zajištění dostatečné prostupnosti předmětného záměru pro volně žijící živočichy. Opatření navržená v migrační studii byla adekvátně zohledněna v návrhu opatření v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Prvky ÚSES

1. LBC, tak jako žádný prvek ÚSES, není dle připomínky tvořen pouze „keři, stromy apod.“, jedná se o biotop – ekosystém, jež je sice zásadně podmíněn typem vegetace, ale jeho součástí jsou společenstva dalších rostlin a živočichů, vzájemně propojené vazbami, proto se ochranný režim vztahuje na celý biotop. Pro účely vymezení ÚSES dle připomínky je tato charakteristika postačující, ale není dostačující pro posouzení vlivů na biotop.
2. Význam a účel LBC 17 je dle připomínky v tom, že je součástí sítě – návaznost na LBC 41. Jeho ohrožení se dle připomínky odrazí v další části sítě prvků ÚSES. Významnou funkcí biokoridorů je možnost migrace druhů mezi jednotlivými biocentry, zmizí-li, dojde ke známým ostrůvkovým efektům, vedoucím k oslabení populace druhů. Toto riziko nikde není dle připomínky hodnoceno a je požadováno jeho doplnění.
3. Dle připomínky je požadováno posouzení účinnosti navrhovaného řešení střetu trasy silnice s LBC – blíže nespecifikovaného mostu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předně je potřeba doplnit, že samotná hlavní trasa přeložky I/13 do zmíněného LBC 17 nezasahuje. Do LBC 17 okrajově zasahuje přeložka silnice II/263 ve variantě 1. Vyhodnocení vlivu na biotop uvedeného LBC vč. plošného dotčení ve vztahu k zachování funkce biocentra a zachování konektivity na navazující prvky ÚSES s ohledem na migrační prostupnost je uvedeno v kap. D. I. 8. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na prvky ÚSES je rovněž součástí Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění, které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Interakční prvek IP 56 (funkční)

1. Remízky v polích představují možnost hnízdění, rozmnožování a krmovišť, nezbytných pro celou řadu živočichů, kteří pak představují např. účinnou biologickou ochranu proti přemnožení škůdců. IP dále zajišťuje potřebné migrační cesty. Význam není doceněn, požadujeme přepracovat.
2. Odklad řešení střetu do dalšího stupně projektových příprav navrhované silnice a IP je nepřijatelný. Dotčení tohoto prvku ÚSES posuzovaným záměrem takto nelze posoudit, požadujeme přepracovat.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktualizovaný popis prvků ÚSES a vyhodnocení vlivu předmětného záměru na prvky ÚSES vč. interakčního prvku 56 je předmětem kap. C. I. 5. a kap. D. I. 8. předkládané dokumentace EIA a Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny,

v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění, které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Regionální biocentrum RBC 1357 „Výslunní“

1. Lesy přírodě blízké jsou velmi cenné, jakýkoliv zásah do biotopu je velmi nepříznivý pro stabilitu ekosystému. Dále zde není komentován ekosystém Velkého rybníka a Vrbového potoka.
2. V odstavci „dotčení záměrem“ není vysvětleno právě toto dotčení – vágní formulace, že se „nepředpokládá negativní ovlivnění“ ale přes to „bude nezbytné se v dalším stupni PD zaměřit na takové řešení stavby, aby nebyla ovlivněna funkčnost tohoto prvku ÚSES“ je alibistické a naprosto nedostačující. Požadujeme zcela přepracovat, zohlednit celorepublikový význam RBC.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktualizovaný popis prvků ÚSES a vyhodnocení vlivu předmětného záměru na prvky ÚSES vč. RBC 1357 je předmětem kap. C. I. 5. a kap. D. I. 8. předkládané dokumentace EIA a Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění, které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Biocentrum má výměru 96,91 ha. Z vyhodnocení vyplývá, že negativní vliv záměru se předpokládá pouze na okrajovou část biocentra na úrovni 1,75 ha, kde dojde k přímému záboru okraje lesního porostu. Funkčnost biocentra tak bude zachována. Část RBC, která zahrnuje Velký rybník nebude dotčena. Velký rybník se nachází ve vzdálenosti cca 730 m od trasy I/13. Křížení Vrbového potoka je zajištěno mostním objektem v km 15,205. Dle Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je navržena realizace mostu v km 15,1–15,2 o šířce min. 60 m a výšce min. 7 m nad terénem, místo dvou menších mostů přes Vrbový potok (km 15,205) a lesní cestu (km 15,095).

Je požadováno zhodnotit migraci živočichů posudky odborníků. Migrační prostupnost Záměru pro živočichy je dle vyjádření minimální. Dotčené území je hodnoceno jako „migračně významné území zvýšené hodnoty“ a to z hlediska velkých savců. Trasa navrhované silnice rozdělí dotčené území bez možnosti přirozené migrace. Je zde významná přítomnost Jelena evropského, který je zde často pozorován. V posuzovaném záměru však tato fakta dle vyjádření chybí. V okolí Černého rybníka, které bude též významně ovlivněno trasou navrhované silnice, nastane velká pravděpodobnost vysoké úmrtnosti obojživelníků při sezónní migraci. V oddělení D mají být zhodnoceny zásadní vlivy na přírodu, zpracování uvedených faktů a zhodnocení vlivu na migraci živočichů dle vyjádření chybí nebo je podhodnoceno.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely předkládané dokumentace EIA byla zpracována Rámcová migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Dotčení migračně významného území je dokumentací EIA (kap. C.II.5. a D.I.7. dokumentace EIA), resp. v Migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA) a v Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění (příloha č. 5 dokumentace EIA), zohledněno. Za účelem zajištění migrační prostupnosti dotčeného území byly v Migrační studii, nad rámec aktuálně navržených mostních objektů dle studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021), navrženy další migrační objekty.

Dle Migrační studie úsek v km 2,8–3,3 stavby představuje s ohledem na vedení přeložky silnice I/13 tunelem (o délce 280 m ve variantě 1; o délce 590 m ve variantě 2) velmi vhodný migrační koridor pro všechny řešené druhy savců včetně losa. Kritický úsek pro migraci velkých savců je dle podkladu AOPK ČR

v současnosti vymezen v km 4,1 až 4,7. Aktuální technické řešení přeložky silnice I/13 v uvedeném úseku uvažuje s realizací ekoduktu (nadchodu) v km 4,23 o šířce 50 m a délce cca 18 m. Dle Migrační studie se jedná o akceptovatelné řešení, které spolu s navazujícími lesními porosty a možnými technickými opatřeními umožní migraci všech cílových kategorií živočichů.

V lokalitě Černého rybníka (v místě trasování nadregionálního biokoridoru NRBK K5 Stříbrný roh – Studený vrch), konkrétně cca v km 15,1–15,2, je na základě Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) navržena realizace mostního objektu pro kategorii A živočichů, o minimální šířce 60 m a minimální výšce nad terénem 7 m. V úseku Černého rybníka je dále navrženo realizovat migrační bariéru podél jižního okraje stávající komunikace III/26219 v úseku nivy Vrbového potoka cca v km 15,2–16,8. Ze severu pak stejnou bariéru po hrany terénních zářezů nové komunikace cca v km 15,1–16,8. V rámci km 15,1–15,2 a 16,480 je navrženo realizovat propustek pod stávající komunikací III/26219 tak, aby byl napojen na migrační bariéry, umožňoval migraci pod mostem přes lesní cestu (sníženina) a současně zabraňoval pronikání na komunikaci.

Zmíněná opatření jsou adekvátně zohledněna v návrhu opatření v dokumentaci EIA (kap. D. IV.). Vyhodnocení vlivů předmětného záměru na migrační prostupnost předmětného záměru je předmětem kap. D. I. 7. dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivů na prvky ÚSES je předmětem kap. D. I. 8. dokumentace EIA.

Dle vyjádření lze očekávat ohrožení migrace druhů, i zvláště chráněných a evropsky významných (juvenilní stadium lososa). Je navrženo cca 21 mostů včetně 2 podchodů pro živočichy, ale dle vyjádření není doložena jejich účinnost z praxe. Opatření dle vyjádření nejsou závazná.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy je předmětem Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Migrační studie byla zpracována na základě veřejně dostupných informací a přírodovědných průzkumů provedených pro účely této dokumentace EIA. Migrační studie je zpracována na základě platných metodik a doporučení. Nad rámec technického řešení dle studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) byla v Migrační studii navržena opatření v podobě migračních objektů, trvalých zábran pro obojživelníky apod. za účelem zajištění dostatečné prostupnosti předmětného záměru pro volně žijící živočichy. Potenciální ovlivnění zmíněných zvláště chráněných druhů živočichů je dále předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Migrační bariéry, a to jak trvalé, tak dočasné jsou standardním opatřením metodik AOPK ČR a jejich účinnost je metodicky doložena. Zcela jistě záleží na konkrétním řešení na lokalitě, které bylo navrženo tak, aby usměrnilo migraci v konkrétní lokalitě u Černého rybníka a současně zamezilo migraci na komunikaci. Toto opatření je pojištěno jak biologickým dozorem při realizaci (kdy dojde k výrazným zásahům do území a změně prostorových vazeb), tak návrhem následného monitoringu po realizaci záměru (viz návrh monitoringu v kap. D. IV. dokumentace EIA).

Návrh opatření ze všech odborných studií, které jsou přílohami dokumentace EIA, je adekvátně zohledněn v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA. Podmínky pro fázi přípravy/výstavby/zprovoznění záměru určí příslušný úřad na základě návrhu zpracovatele posudku v závazném stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Ve vyjádření je rozporováno vyhodnocení vlivů záměru na prvky ÚSES v oznámení záměru jako nezávažné a je upozorněno na nadregionální biokoridor řeky Ploučnice, která je rovněž vymezena jako Evropsky významný lokalita s předměty ochrany – vydra říční a losos obecný.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Řeka Ploučnice a část údolní nivy je dle platného ÚP Děčín, Malá Veleň a Benešov nad Ploučnicí vymezena jako lokální biokoridor LBK 101. K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Předmětný záměr je navržen v souběhu s biokoridorem, varianta 1 je navržena nejbliže v km 3,700 ve vzdálenosti 70 m, dále pak v km v km 3,000 ve vzdálenosti 140 m a v km 5,700 ve vzdálenosti 150 m. Varianta 2 je navržena severněji než varianta 1, tedy ve větší vzdálenosti od biokoridoru, nejbliže v km 3,700 ve vzdálenosti 95 m. Pro účely posouzení vlivu předmětného záměru na evropsky významnou lokalitu Dolní Ploučnice (dále i posouzení vlivu na ptačí oblast Labské pískovce) byla zpracována samostatná studie podle vyhlášky č. 142/2018 sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 7 dokumentace EIA). Na základě posouzení je zřejmé, že posuzovaný záměr nebude mít významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významnou lokalitu Dolní Ploučnice.

Potenciální dotčení řeky Ploučnice a EVL Dolní Ploučnice je velmi nízké, ovlivnění je možné při realizaci záměru znečištěním ze stavby. Tomuto riziku bude nutné předcházet řadou opatření navržených v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Dle vyjádření lze očekávat významné vlivy v období stavby – při střetu s prvky ÚSES, s biotopy chráněných organismů niva Šporcky – krvavcová louka – atd.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocením vlivu mj. i realizace stavby na jednotlivé prvky ÚSES, biotopy chráněných organismů vč. nivy Šporcky s krvavcovou loukou, se zabývá Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 7. a D. I. 8. dokumentace EIA. V uvedeném hodnocení v příloze č. 5 byla navržena řada opatření pro fázi výstavby záměru, při jejichž dodržení je předmětný záměr akceptovatelný. Z vyhodnocení je zřejmé, že v nivě Šporcky bude nutné minimalizovat pojezdy techniky, vyloučit deponie zemin apod. Navržená opatření bude nutné monitorovat v rámci biologického dozoru stavby, který v případě potřeby navrhne dodatečná opatření. Zároveň bude nutné postupovat ve spolupráci s AOPK ČR.

Dále je ve vyjádření upozorněno na následující prvky ÚSES: LBK 129, IP 56, RBC 1357, NB KSMB (pokračování Stříbrného rohu) + NRBK KS – Stříbrný roh – Studenec, LBK 3, LBC 3/1 Černý rybník, LBK 6, LBC Libchavské olšiny, LBK 8 Libchava, IP (v km 20,365) a LBK 16, LBK 4 Slunečný potok, LBK 5, LBK6 Hraniční a nadregionální biokoridor K5MB (km 15,6).

Dle vyjádření není v oznámení záměru věnována pozornost nadregionálnímu biokoridoru K5MB (km 15,6). Je požadováno přepracovat a navrhnout minimalizující opatření, aby nebyla negativně ovlivněna funkčnost daného prvku ÚSES.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocením vlivu na jednotlivé prvky ÚSES se zabývá Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Zajištění migrační propustnosti mj. v místě vymezených významných migračních koridorů a v místě prvků ÚSES je předmětem Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA).

V lokalitě Černého rybníka (v místě trasování nadregionálního biokoridoru NRBK K5 Stříbrný roh – Studený vrch), konkrétně cca v km 15,1–15,2, je na základě Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) navržena realizace mostního objektu pro kategorii A živočichů o minimální šířce 60 m a minimální výšce nad terénem 7 m.

Fauna, flora, ekosystémy

V Oznámení v odd. D je předpokládán vliv výstavby nové silnice I/13 Děčín – Manušice na zvláště chráněné živočichy, zařazené podle vyhlášky 395/1992 Sb. mezi ohrožené: užovku obojkovou (kategorie ohrožena) a užovku hladkou – silně ohroženou. U obou druhů „lze předpokládat potřebu transferu“. Nejasnost a neurčitost tohoto doporučení nedává možnost posoudit, jestli je řešení záchrany živočichů správné.

Dále u silně ohrožených druhů ještěrky živorodé a ještěrky obecné, slepýše křehkého a dokonce i u kriticky ohrožených druhů užovky podplamaté a zmije obecné je požadován transfer, protože dojde k zásahu do míst výskytu – bez dalších upřesnění.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA), které se zabývá vlivy předmětného záměru mj. na zmíněné zvláště chráněné druhy živočichů.

U všech zmíněných druhů jsou ve studii výše popsány aktuální informace o zjištěném výskytu v území spolu s dosud známými údaji o výskytu jak v trase záměru, tak okolí. Jsou tak podány konkrétní informace, ze kterých je zřejmý jak počet, tak místa nálezů předmětných druhů. Předpoklad transferu je zde objektivním vyhodnocením, neboť druhy se setrvávají nezdržují v konkrétním místě v území, ale byly jednotlivě pozorovány obvykle při náhodném nálezu či migraci na různých místech v území. Předmětný záměr, jež představuje výrazný zásah do území v délce trvání několik let, způsobí řadu vlivů v území, jež budou mít dopad na biotopy předmětných druhů a na jejich výskyt, včetně možného přímého ohrožení mortalitou – jak z pohledu prvotních zásahů do biotopů se zjištěným nebo možným výskytem druhů, tak v průběhu stavby pohybem vozidel a migrací těchto druhů do prostoru staveniště – ať již náhodným či cíleným – do nových biotopů (kaluže v případě užovky obojkové, deponie kamení a materiálů v případě užovky hladké apod.). Jasným a konkrétním závěrem tohoto předpokladu jsou očekávané transfery těchto živočichů, jejichž rozsah a konkrétnost bude skutečně známa až v budoucnu při případné realizaci záměru – případná nejistota je dostatečně řešena navrženým biologickým dozorem. Biologický dozor upřesní další podmínky transferů – jejich nutnost, dobu, rozsah, a to právě na základě aktuálních podmínek na lokalitě a případné stavbě při její realizaci.

Za účelem ochrany potenciálně dotčených živočichů jsou navržena opatření, která jsou adekvátně zohledněna v dokumentaci EIA v kap. B. I. 6. a D. IV. Navržená opatření vychází ze zaběhlé praxe, a proto bylo možné již v minulosti jejich efektivitu posoudit. Za účelem potvrzení (ověření) účinnosti navržených je dále navržen biomonitoring pro fázi před realizací záměru, v průběhu realizace záměru i po realizaci záměru, na základě kterého mohou být navržena další opatření k minimalizaci vlivu dle aktuálních zjištění.

Podobné nedostatky hodnocení vlivů záměru a návrhů řešení jsou dle vyjádření i u chráněných obojživelníků. V Oznámení jsou navrženy transfery ohrožených 6 druhů (z toho 5x silně ohrožených), a to čolků obecného a horského, skokanů štíhlého, skřehotavého i hnědého a rosničky zelené. Formulace „lze uvažovat transfer obojživelníků“ je dle vyjádření neadekvátní a nelze z ní vyvodit posouzení střetu. Veřejnost uvádí negativní osobní zkušenost z transferu obojživelníků ze Skládky Volfartice na sousední území, kde se v současné době již nevyskytují.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Transfer souvisí jak s dotčením aktuálních míst výskytu, kterých je minimum, tak především se situací, kdy budou druhy v území migrovat při stavbě a obsazovat potenciální nové lokality dočasně vznikající na

staveništi (typicky kaluže). Je na zvážení biologického dozoru, aby vyhodnotil situaci v době zásahu a provedl transfer obojživelníků za vhodných podmínek a na vhodné lokality, jež je v okolí území dostatek a současně není dotčena žádná z významných lokalit výskytu či rozmnožování. Nejlépe v koordinaci s AOPK ČR.

V lokalitě Černý rybník je velká pravděpodobnost vysoké úmrtnosti obojživelníků při sezónní migraci – účinnost migračních bariér dle vyjádření není adekvátně doložena.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Migrační bariéry, a to jak trvalé, tak dočasné jsou standardním opatřením metodik AOPK ČR a jejich účinnost je metodicky doložena. Zcela jistě záleží na konkrétním řešení na lokalitě, které bylo navrženo tak, aby usměrnilo migraci v konkrétní lokalitě u Černého rybníka a současně zamezilo migraci na komunikace. Účinnost opatření bude kontrolována jak biologickým dozorem při realizaci (kdy dojde k výrazným zásahům do území a změně prostorových vazeb), tak návrhem následného monitoringu po realizaci záměru.

Je požadováno zpracování problematiky transferu dotčených živočichů a migračních bariér pro obojživelníky a doložení posudkem odborníka, jsou-li tato opatření účinná a úspěšná.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA), které se zabývá vlivy předmětného záměru mj. na zmíněné zvláště chráněné druhy živočichů. Za účelem ochrany potenciálně dotčených živočichů jsou navržena opatření, která jsou adekvátně zohledněna v dokumentaci EIA v kap. B. I. 6. a D. IV. Navržená opatření vychází ze zaběhlé praxe, a proto bylo možné již v minulosti jejich efektivitu posoudit. Za účelem potvrzení (ověření) účinnosti navržených je dále navržen biomonitoring pro fázi před realizací záměru, v průběhu realizace záměru i po realizaci záměru, na základě kterého mohou být navržena další opatření k minimalizaci vlivu dle aktuálních zjištění.

Rak kamenáč, kriticky ohrožený druh, byl nalezen podle průzkumů na lokalitě Černý rybník, ovlivnění druhu se neuvažuje, a to ani při stavbě. Dle vyjádření je nedostačující vyhodnocení vlivů záměru na uvedený druh na str. 242 oznámení záměru.

Dle vyjádření potřeba transferu znamená, že lokalita jejich současného výskytu zanikne. Dle vyjádření transfer nelze považovat za opatření, které minimalizuje škody na přírodě, ale možná zachrání pár jedinců a možná jen do doby, než i na novou lokalitu bude naplánován podobný záměr.

Je požadováno zpracovat odborníkem možnost ovlivnění kriticky ohroženého raka kamenáče posuzovaným záměrem.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů předmětného záměru na zvláště chráněné druhy živočichů je aktuálně předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 7. dokumentace EIA. Výskyt raka kamenáče je recentně znám z horního toku Bystré a Vrbového potoka. Ve Vrbovém potoce nebyl aktuálně potvrzen (v trase záměru) Niže i výše po toku a v Ploučnici byl ale v předešlých letech opakovaně potvrzen. Vrbový potok je proto považován za významný biotop druhu a bude mu nutné věnovat pozornost při zásazích do vodního prostředí Vrbového potoka. A to jak ověřením výskytu před zásahy, tak maximalizací opatření na zabránění ovlivnění kvality vody v potoce po dobu stavby i provozu.

Předpoklad transferu u některých zvláště chráněných druhů je zde objektivním vyhodnocením, neboť se druhy setrvale nezdržují v konkrétním místě v území, ale byly jednotlivě pozorovány obvykle při náhodném nálezu či migraci na různých místech v území. Předmětný záměr, jež představuje výrazný zásah do území v délce trvání několik let, způsobí řadu vlivů v území, jež budou mít dopad na biotopy předmětných druhů a na jejich výskyt, včetně možného přímého ohrožení mortalitou – jak z pohledu prvotních zásahů do biotopů se zjištěným nebo možným výskytem druhů, tak v průběhu stavby pohybem vozidel a migrací těchto druhů do prostoru staveniště – ať již náhodným či cíleným. Současně se dotčení druhů bude lišit dle stavební činnosti a jejího rozsahu v průběhu roku. Jasným a konkrétním závěrem tohoto předpokladu jsou transfery těchto živočichů, jejichž rozsah a konkrétnost bude skutečně známa až v budoucnu při případné realizaci záměru – případná nejistota je dostatečně řešena navrženým biologickým dozorem. Biologický dozor upřesní další podmínky transferů – jejich nutnost, dobu, rozsah, a to právě na základě aktuálních podmínek na lokalitě.

Je požadováno zvážit jiné varianty řešení záměru, které by neohrožovaly druhy zvláště chráněných živočichů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předmětem dokumentace EIA jsou dvě varianty řešení, které vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný záměrech v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice (viz podrobnější popis v kap. B. I. 5.).

Obě varianty záměru jsou předmětem posouzení z pohledu všech vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ve vyjádření veřejnosti je rozporováno vyhodnocení vlivu předmětného záměru na faunu, floru a ekosystémy. Je upozorněno na souvislosti s dotčením vodního režimu, zastíněním apod. z pohledu vlivu na společenstva rostlin, bezobratlých atd. Dle vyjádření je vyhodnocení z pohledu jednotlivých druhů zavádějící. Ztráta klíčového druhu může znamenat poškození celého ekosystému, ohrožení zvláště chráněných druhů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocením vlivu předmětného záměru na vymezené zájmy ochrany přírody a krajiny dle části druhé, třetí a páté části zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů se zabývá Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA). Uvedené Hodnocení bylo zpracováno dle § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění a hodnotí vliv předmětného záměru z pohledu veškerých vazeb v dotčených ekosystémech. V uvedeném Hodnocení je značná pozornost věnována zejména klíčovým indikačním skupinám jednotlivých druhů živočichů a rostlin.

Ve vyjádření je požadováno přepracovat vliv na ptactvo, zejména na druhy uvedené jako ohrožené v seznamu vyhlášky č. 395/1992 Sb., včetně zásahů do jejich biotopů. V dotčeném území se nachází řada významných druhů ptáků, některé jsou zařazeny ve zmíněné vyhlášce – silně ohrožení krutihlav obecný, pěnice vlašská, křepelka polní, žluva hajní a chřástal polní, ale i kriticky ohrožení strnad luční a luňák červený. Přítomnost velmi vzácných druhů, které jsou silně a kriticky ohroženy, dokazuje vysokou hodnotu sledovaného úseku krajiny. Ptactvo zde nachází vhodné podmínky pro hnízdění. Tyto podmínky zde poskytují četné remízky, křoviny a zeleň rostoucí mimo les, ale zároveň smíšené druhově pestré lesy a jejich okraje. Dotčení druhů ptactva a lokalit, nezbytných pro jejich existenci je v oznámení dle vyjádření podceňováno.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V oznámení záměru, resp. v rámci Aktualizace biologického průzkumu v roce 2019 (příloha č. 6 oznámení záměru) byl i na základě dřívějších průzkumů vyhodnocen vliv na ptactvo v dotčeném území vč. návrhu opatření. Tato opatření byla adekvátně zpracována v kap. B. I. 6. oznámení záměru.

Aktuálně je vyhodnocení vlivu předmětného záměru na ptactvo v dotčeném území předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Vyjádření dále uvádí rozpory ve vyhodnocení vlivu záměru na silně ohrožený druh chřástala polního. Na str. 259 je uvedeno, že: „realizací záměru dojde k fragmentaci území a trvalé degradaci biotopu chřástala polního v okolí nově postavené silnice rušivými vlivy... vůči rušení je citlivý a je pravděpodobné, že v současnosti využívané plochy ...opustí, přičemž v případě podstatně dotčených teritorií, která jsou křížena trasou záměru, může dojít až k jejich zániku.“ Toto posouzení je dle vyjádření v rozporu s řadou jiných konstatací, celkově neuznávající závažné negativní ovlivnění tohoto druhu. Vlivem záměru se očekává dotčení dvou lokalit chřástala polního – niva Libchavy a niva Šporky. Dle vyjádření není v oznámení prokázáno, že přemostěním nedojde k negativnímu dotčení lokalit a uvedeného druhu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Citovaná formulace k potenciálnímu dotčení chřástala polního je uvedena v příloze č. 4 oznámení záměru a v kap. D. I. 8. oznámení záměru – Vlivy na soustavu NATURA 2000. Závěrečné hodnocení vlivu předmětného záměru. Ze studie Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptáčích oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 4 oznámení záměru) a z aktualizovaného posouzení pro účely dokumentace EIA (příloha č. 7 dokumentace EIA) je zřejmé, že i přes výše uvedené dotčení několika teritorií chřástala polního, lze očekávat jen malý vliv na populace tohoto druhu. Celkově byl vliv předmětného záměru na chřástala polního vyhodnocen na hranici nulového a mírně negativního vlivu. Opatření navržená v uvedené studii jsou zohledněna v návrhu opatření v kap. B. I. 6. a v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Dle vyjádření dojde stavbou předmětného záměru k zničení biotopu sluky lesní, jeřába popelavého, mlynaříka dlouhoocasého, čolka horského atd. U rostlin lze očekávat dotčení např. kyčelnice žláznaté. Jsou proto požadovány aktuální průzkumy (ve vyjádření Českou společností ornitologickou) a zohlednění dat Nálezové databáze AOPK ČR.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení potenciálního vlivu předmětného záměru na uvedené druhy živočichů a rostlin je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zpracováno na základě aktuálních přírodovědných průzkumů provedených v roce 2022 a s využitím dat Nálezové databáze AOPK ČR. V Hodnocení jsou dále zohledněny průzkumy provedené v roce 2019 (konkrétně od 29. 8. do 10. 10. 2019), kdy proběhla aktualizace biologického průzkumu pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Původní biologický průzkum dotčeného území a jeho širšího okolí byl proveden v průběhu let 2016 – 2017 (botanický průzkum: začátek dubna – ½ července 2017; zoologický průzkum: září – listopad 2016 a konec března – ½ srpna 2017). Průzkumy tak pokryly jarní, letní i podzimní aspekt, tedy i v průběhu vegetačního období. Hodnocení dále vychází z dat biologických průzkumů provedených v letech 1997–1999 pro účely dokumentace EIA „Silnice I/13 Nový Bor – Děčín“ (EVERNIA s.r.o., 1999).

V obci Malá Bukovina a okolní krajině žije mnoho živočichů, kteří jsou kriticky ohroženi (např. ještěrka živorodá, rosnička zelená, čolek obecný, čolek horský, skokan štíhlý, slepýš křehký, užovka hladká). Dle vyjádření bude stavba záměru pro uvedené druhy znamenat nepřekonatelnou bariéru. Nachází se zde i

14 druhů motýlů uvedených v červeném seznamu ve vyhlášce 395/1992 Sb. Nejcennějším je modrásek bahenní, modrásek očkovaný, ohniváček černočerný. Dále je v dotčené lokalitě mnoho zvěře např. jelen evropský, stáda muflonů a jiné zvěře.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy je předmětem Migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Migrační studie byla zpracována na základě veřejně dostupných informací a přírodovědných průzkumů provedených pro účely této dokumentace EIA. Migrační studie je zpracována na základě platných metodik a doporučení. Nad rámec technického řešení dle studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) byla v Migrační studii navržena opatření v podobě migračních objektů, trvalých zábran pro obojživelníky apod. za účelem zajištění dostatečné prostupnosti předmětného záměru pro volně žijící živočichy. Potenciální ovlivnění zmíněných zvláště chráněných druhů živočichů je dále předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Ve vyjádření je požadováno podrobné odborné zpracování vlivu záměru na bezobratlé. Hodnocení v oznámení záměru dle vyjádření podceňuje riziko poškození až devastace lokalit výskytu druhů a je požadováno ponechat dotčené území přirozenému vývoji a nezasahovat do lokalit výskytu zvláště chráněných druhů bezobratlých chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. U 10 zvláště chráněných zástupců bezobratlých bude mít záměr negativní vliv na bylinnou vegetaci luk, kterou živočichové potřebují k zajištění své existence.

Ve vyjádření veřejnosti je rozporováno pozitivní ovlivnění bezobratlých realizací naspů komunikace.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení potenciálního vlivu předmětného záměru na bezobratlé živočichy je mj. předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zpracováno v souladu s vyhláškou č. 142/2018 Sb., v platném znění, na základě aktuálních přírodovědných průzkumů provedených v roce 2022 a s využitím dat Nálezové databáze AOPK ČR.

Využití silničních naspů pro řadu druhů hmyzu a rostlin prokázáno výstupy projektu Motýlí dálnice (www.motylidalnice.cz; Projekt Technologické agentury České republiky č. TH01030300). Na travnaté svahy podél silnic se nestříkají pesticidy, porost se nehnojí minerálními hnojivy, ale pouze se každoročně udržují kvůli bezpečnosti provozu sečí nebo mulčováním. Takové plochy pak skýtají ideální podmínky pro růst světlomilných bylin s pestrobarevnými květy produkujícími nektar. Jedná se např. o šalvěje, mateřídoušky, chrpy, omany, jitrocele, vičence, mochny a řadu dalších druhů. Nízké rozvolněné porosty bylin jsou pak útočištěm pro motýly, včely nebo čmeláky, tedy opylovače, kteří jsou nezbytní pro zajištění úrody v ovocných sadech, na vinicích nebo i v zeleninových zahradách. Jinými slovy dopravní infrastruktura může představovat zelenou páteř krajiny pro přežívání i šíření mnoha užitečných druhů hmyzu. Přilehlé svahy silnic tak mohou tvořit prostředí nejen pro opylovače, ale také pro přirozené nepřátele řady škůdců zemědělských plodin a přispět k zachování biologické rozmanitosti.

Ve vyjádření veřejnosti je zpochybněno opatření na minimalizaci zásahů (pojezdy vozidel, vyloučení deponie zemin apod.) v přírodně cennějších lokalitách – Soutěsky, niva Šporky – krvavec toten, Březiny pod Pustým vrchem.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zmíněné opatření bylo uvedeno v kap. B. I. 6. oznámení záměru a jedná se o běžně aplikované opatření pro ochranu přírodně cennějších lokalit v době realizace liniových staveb. Opatření je nutné zohlednit při

zpracování podrobných zásad organizace výstavby v dalších stupních projektových příprav. Vyloučení deponií zemin lze dosáhnout logickým neukládáním materiálu na dané lokalitě. Minimalizace pojezdů vozidel spočívá v hledání takové trasy staveništní techniky, která bude znamenat nejmenší dotčení dané lokality. Dále je nutné v těchto lokalitách nezřizovat zařízení staveniště, které lze jednoduše umístit i mimo danou lokalitu v rámci dočasného záboru stavby.

Ve vyjádření veřejnosti je upozorněno na dotčení bezobratlých živočichů:

Brouci – páchník hnědý, střevlík zlatý – dle vyjádření lze předpokládat významné ohrožení populace i přes doporučení ponechat vybrané dřeviny.

14 druhů motýlů v červeném seznamu nebo ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. – modrásek bahenní, očkovaný a ohniváček černočerný

okáč strdivkový NT, modrásek lesní VU, přástevník kostivalový, okáč rosičkový NT, bělopásek topolový VU, ohniváček černočerný SO, celíkový NT, hnědásek jitrocelový NT, modrásek bahenní SO, NT.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na zmíněné druhy živočichů je aktuálně předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Uvedené Hodnocení bylo zpracováno na základě aktuálních přírodovědných průzkumů provedených v roce 2022 a s využitím dat Nálezové databáze AOPK ČR. V Hodnocení jsou dále zohledněny průzkumy provedené v roce 2019 (konkrétně od 29. 8. do 10. 10. 2019), kdy proběhla aktualizace biologického průzkumu pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Původní biologický průzkum dotčeného území a jeho širšího okolí byl proveden v průběhu let 2016 – 2017 (botanický průzkum: začátek dubna – ½ července 2017; zoologický průzkum: září – listopad 2016 a konec března – ½ srpna 2017). Průzkumy tak pokryly jarní, letní i podzimní aspekt, tedy i v průběhu vegetačního období. Hodnocení dále vychází z dat biologických průzkumů provedených v letech 1997–1999 pro účely dokumentace EIA „Silnice I/13 Nový Bor – Děčín“ (EVERNIA s.r.o., 1999).

Dle vyjádření je podceňeno riziko devastace lokality výskytu krvavce totenu v nivě Šporky.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocením vlivu mj. i realizace stavby na nivu Šporky s krvavcovou loukou se zabývá Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 7. a D. I. 8. dokumentace EIA. V uvedeném hodnocení v příloze č. 5 byla navržena řada opatření pro fázi výstavby záměru, při jejichž dodržení je předmětný záměr akceptovatelný. Z vyhodnocení je zřejmé, že v nivě Šporky bude nutné minimalizovat pojezdy techniky, vyloučit deponie zemin apod. Navržená opatření bude nutné monitorovat v rámci biologického dozoru stavby, který v případě potřeby navrhne dodatečná opatření. Zároveň bude nutné postupovat ve spolupráci s AOPK ČR.

Zmíněné opatření bylo uvedeno v kap. B. I. 6. oznámení záměru a jedná se o běžně aplikované opatření pro ochranu přírodně cennějších lokalit v době realizace liniových staveb. Opatření je nutné zohlednit při zpracování podrobných zásad organizace výstavby v dalších stupních projektových příprav. Vyloučení deponií zemin lze dosáhnout logickým neukládáním materiálu na dané lokalitě. Minimalizace pojezdů vozidel spočívá v hledání takové trasy staveništní techniky, která bude znamenat nejmenší dotčení dané lokality. Dále je nutné v těchto lokalitách nezřizovat zařízení staveniště, které lze jednoduše umístit i mimo danou lokalitu v rámci dočasného záboru stavby.

Dle vyjádření záměr způsobí fragmentaci a chemické znečištění – toxickými látkami, změnou pH půdy, zvýšením obsahu dusíku, snížením obsahu humusu atd.).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem zajištění kvalitativní ochrany vybraných útvarů povrchových vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniových staveb při případné havárii – zadržení srážkových vod z komunikací, jsou ve studii Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) a v kap. D. IV. dokumentace EIA navržena opatření – sedimentační (dešťové usazovací) a retenční nádrže, které budou zároveň vybaveny gravitačními odlučovači ropných látek (koncentrace ropných látek na odtoku z nádrží do 5 mg/l). V úsecích odvodnění pomocí silničních příkopů s následným vsakem jsou jako havarijní objekty navrhovány norné stěny do silničních příkopů s kalovým prostorem.

Potenciální změnu vlastností půdy lze očekávat pouze v místech přímo dotčených stavbou předmětného záměru. Nepředpokládá se, že by realizace liniové stavby měla vliv na změnu vlastností půdy v okolí, resp. mimo trvalé zábory stavby.

Ve vyjádření veřejnosti je rozporováno vyhodnocení vlivů záměru na floru. V dotčeném území se jedná se o botanicky poměrně významné, původní druhy s vysokým stupněm přirozenosti. Ve vyjádření nejsou upřesněny další detaily připomínky.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktuální vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na floru je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA), které bylo zpracováno podle vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění.

Je požadováno zpracovat jiné varianty záměru přeložky I/13, které by neohrožovaly druhy zvláště chráněných živočichů. Dle vyjádření je provedené vyhodnocení na zvláště chráněné druhy živočichů nedostatečné. Odklad řešení některých problémů do dalšího stupně projektových příprav navrhované silnice je dle vyjádření nevhodný.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předmětem dokumentace EIA jsou dvě varianty řešení, které vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný záměrech v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěšky, Jedlka, v severozápadní části obvodu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice (viz podrobnější popis v kap. B. I. 5.).

Obě varianty záměru jsou předmětem posouzení z pohledu všech vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vyhodnocení vlivu na zvláště chráněné druhy vč. návrhu opatření je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 7. dokumentace EIA. Návrh opatření z přílohy č. 5 je adekvátně zohledněn v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA.

Vlivem záměru dojde k fragmentaci biotopů – přírodě blízkých lesů, cenného bezlesí – luk.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem realizace předmětného záměru dojde k dotčení převážně okrajových částí přírodně cenných biotopů. U lesních celků dojde k dočasnému rušení, rovněž s omezenými vlivy na bezprostřední okolí lesa. V místech, kde se zásahy předpokládají, tak nedojde k výraznějšímu otevření lesního pláště. Co se týká lučních porostů, za účelem únosného zatížení vlivem stavby, bude nutné především u cennějších lokalit (lokalita Soutěšky, niva Šporcky, Děčín–Březiny pod Pustým vrchem) minimalizovat dočasné zábory v průběhu výstavby. Posouzení zajištění migrační prostupnosti území pro volně žijící živočichy, vč. přírodně cenných lučních ekosystémů, je

předmětem Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Nad rámec technického řešení dle studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) byla v Migrační studii navržena opatření v podobě migračních objektů, trvalých zábran pro obojživelníky apod. Tato opatření byla adekvátně zohledněna v návrhu opatření v kap. D. IV. dokumentace EIA.

Očekává se ohrožení biotopů chráněných druhů (např. vydra říční, rak kamenáč, modrásek bahenní, ohniváček černočerný, kuňka a skokani, ještěrky, užovka atd.). Cca 13 druhů živočichů je navrženo k transferu – dle vyjádření jsou s transfery špatné zkušenosti.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů předmětného záměru na zvláště chráněné druhy živočichů je aktuálně předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 7. dokumentace EIA.

Předpoklad transferu u některých zvláště chráněných druhů je zde objektivním vyhodnocením, neboť se druhy setrvale nezdržují v konkrétním místě v území, ale byly jednotlivě pozorovány obvykle při náhodném nálezu či migraci na různých místech v území. Předmětný záměr, jež představuje výrazný zásah do území v délce trvání několik let, způsobí řadu vlivů v území, jež budou mít dopad na biotopy předmětných druhů a na jejich výskyt, včetně možného přímého ohrožení mortalitou – jak z pohledu prvotních zásahů do biotopů se zjištěným nebo možným výskytem druhů, tak v průběhu stavby pohybem vozidel a migrací těchto druhů do prostoru staveniště – ať již náhodným či cíleným. Současně se dotčení druhů bude lišit dle stavební činnosti a jejího rozsahu v průběhu roku. Jasným a konkrétním závěrem tohoto předpokladu jsou transfery těchto živočichů, jejichž rozsah a konkrétnost bude skutečně známa až v budoucnu při případné realizaci záměru – případná nejistota je dostatečně řešena navrženým biologickým dozorem. Biologický dozor upřesní další podmínky transferů – jejich nutnost, dobu, rozsah, a to právě na základě aktuálních podmínek na lokalitě.

Dle vyjádření nebyly v oznámení záměru detailně hodnoceny významné změny v okolí mohutných násypů, zářezů, častých ve svažitém terénu. Dle vyjádření chybí lokalizace, parametry apod. Dle vyjádření je pouze odkazováno na kap. B. I. 6. oznámení záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Hodnocení vlivů předmětného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je v dokumentaci EIA vč. odborných studií z pohledu ochrany krajiny a přírody (příloha č. 5–9 dokumentace EIA) zpracováno na základě technického řešení stavby se zohledněním tělesa stavby a očekávaných trvalých záborů. Potenciální změny v okolí tělesa stavby v případě její realizace jsou zohledněny mj. v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Dle vyjádření veřejnosti v oznámení záměru chybí vyhodnocení vlivu na vodní toky a nivy.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Podrobné vyhodnocení vlivů předmětného záměru na vodní toky a jejich údolní nivy vč. návrhu opatření je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 8. dokumentace EIA.

Dle vyjádření plánovaná výstavba zásadně ovlivní místa jako je Černý rybník a niva Vrbového potoka. Tato místa jsou unikátním stanovištěm několika vzácných druhů obojživelníků, pro která se v letošním roce konaly záchranné přesuny a stavěly ochranné bariéry. V trase se nachází také řada lokalit vzácných motýlů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru na lokalitu Černého rybníka a nivu Vrbového potoka vč. návrhu opatření je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 7. a D. I. 8. dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu předmětného záměru z pohledu migrační prostupnosti uvedených lokalit vč. návrhu opatření je dále předmětem Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA). Za účelem zamezení střetů s vozidly byly v uvedené lokalitě navrženy trvalé zábrany pro obojživelníky.

Předmětem hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na předměty ochrany přírody a krajiny (příloha č. 5 dokumentace EIA) je rovněž vyhodnocení vlivů na bezobratlé živočichy vč. motýlů. Za účelem minimalizace vlivů na nejvýznačnější lokality z pohledu výskytu motýlů je v dokumentaci EIA navržena řada opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV.). Zásahy jsou z pohledu druhů jednotlivých motýlů vyhodnoceny jako zanedbatelné (dočasné rušení a mortalita vývojových stádií).

Vlivem záměru lze očekávat kácení části lesa u Černého rybníka s vrcholem Špičák nad Žandovem, což je dle vyjádření bezdůvodné. Na okraji lesa se nachází studánka, která by byla výstavbou znečištěna, což se dále dotýká i Vrbového potoka.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem záměru dojde k okrajovému zásahu do lesního celku u Černého rybníka, resp. pod vrcholem Špičák. Vzhledem k velikosti zásahu do tohoto prvku, který se týká pouze okraje lesního porostu nelze předpokládat významné negativní ovlivnění tohoto VKP, resp. jeho ekologicko-stabilizační funkce v krajině. V průběhu stavebních prací při okraji lesního prostu dojde k dočasnému rušení, rovněž s omezenými vlivy na bezprostřední okolí lesa. Z hlediska vlivů na porostní plášť nelze v souvislosti s předmětným záměrem očekávat významné ovlivnění. V místech, kde se zásahy předpokládají, tak nedojde k výraznějšímu otevření lesního pláště.

Co se týká zmiňovaného pramene na okraji lesa, zřejmě je tím myšleno prameniště Žandov cca v km 15,200. Vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na prameniště je předmětem Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody v příloze č. 10 dokumentace EIA. Předmětný záměr je v uvedeném úseku v obou variantách navržen v násypch s dílčím levostranným zářezem do svahu. Ve vzdálenosti nejbližší cca 30 m od hlavní trasy předmětného záměru a cca 15 m od souběžné přeložky silnice III/26219. Vlivem předmětného záměru je možné potenciální kvalitativní ovlivnění mělkého vodního zdroje. U všech zdrojů podzemních vod, u kterých je možné kvalitativní, případně kvantitativní ovlivnění vlivem záměru, byl navržen monitoring kvality pro fázi před výstavbou, v průběhu výstavby a po zprovoznění stavby předmětného záměru (viz kap. D. IV. dokumentace EIA). Za účelem ochrany prameniště Žandov je dále navržena řada opatření pro fázi výstavby, při jejichž splnění je posuzovaný záměr akceptovatelný.

Dle vyjádření nebylo v oznámení záměru doloženo, že nedojde k ovlivnění mihule potoční v potocích Bystrá a Šporka. Dotčení druhů, ohrožených podle vyhlášky 395/1992 Sb. – vranky obecné, mníka jednovousého a střevle potoční je navrženo řešit transferem těchto druhů, což je ve vyjádření rozporováno. Dle vyjádření se jedná o ochuzení významného biotopu výskytu těchto druhů a transfer nelze považovat za opatření, které minimalizuje škody na přírodě.

Je požadováno zpracovat problematiku transferu dotčených druhů ryb a doložit posudkem odborníka, jsou-li tato opatření účinná a úspěšná.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Přírodovědnými průzkumy z roku 2019 nebyl výskyt mihule potoční v Bystré ani Šporce potvrzen. Možnému výskytu druhu je nutné věnovat pozornost v rámci aktualizace biologických průzkumů v dalších stupních projektových příprav a v rámci biologického dozoru stavby.

Aktuální vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru mj. na uvedené druhy živočichů je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zpracováno osobou s příslušným autorizačním oprávněním dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

U všech zmíněných druhů jsou ve studii výše popsány aktuální informace o zjištěném výskytu v území spolu s doposud známými údaji o výskytu jak v trase záměru, tak okolí. Jsou tak podány konkrétní informace, ze kterých je zřejmý jak počet, tak místa nálezů předmětných druhů. Předpoklad transferu u některých živočichů je zde objektivním vyhodnocením. Rozsah a konkrétnost transferů bude známa až v budoucnu při případné realizaci záměru – případná nejistota je dostatečně řešena navrženým biologickým dozorem. Biologický dozor upřesní další podmínky transferů – jejich nutnost, dobu, rozsah, a to právě na základě aktuálních podmínek na lokalitě a případné stavbě při její realizaci.

Za účelem ochrany potenciálně dotčených živočichů jsou navržena opatření, která jsou adekvátně zohledněna v dokumentaci EIA v kap. B. I. 6. a D. IV. Navržená opatření vychází ze zaběhlé praxe, a proto bylo možné již v minulosti jejich efektivitu posoudit. Za účelem potvrzení (ověření) účinnosti navržených je dále navržen biomonitoring pro fázi před realizací záměru, v průběhu realizace záměru i po realizaci záměru, na základě kterého mohou být navržena další opatření k minimalizaci vlivu dle aktuálních zjištění.

Je požadováno zpracovat posouzení zhoršení kvality vody pro dotčené druhy ryb a mihule potoční z hlediska změny obsahu kyslíku ve vodě a s přihlédnutím k rozdílné vodnatelnosti – tj. zřetelování schopnosti zejména období sucha, a to pro období výstavby a období provozu silnice.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V úseku vodních toků Bystrá a Šporka, ve kterých byly zaznamenány zmíněné druhy ryb (ať již v minulosti nebo aktuálními průzkumy) nebudou, dle vodohospodářského řešení stavby, dešťové odváděny přímo do toků. V těchto úsecích je navrženo dešťové vody vsakovat v zasakovacích příkopech nebo v jiných typech vsakovacích objektů. Odtok z komunikace přímo tak bude navrženým řešením nakládání s dešťovými vodami v uvedených úsecích minimalizován. I přes navržené vodohospodářské řešení bylo ve studii Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) provedeno posouzení vlivů zimní údržby na straně bezpečnosti tak, jako by z celé stavby odtékaly dešťové vody přímo do vodních toků. Z posouzení vyplynulo, že nárůst obsahu chloridů ve vodních tocích Bystrá a Šporka lze očekávat na úrovni do cca 0,8 mg/l v Bystré, resp. 0,4 mg/l ve Šporce (navýšení z 17,7 mg/l na 18,5 mg/l v Bystré, resp. z 25,6 mg/l na 26 mg/l ve Šporce). Z uvedeného je zřejmé, že realizací předmětného záměru nedojde k významnému navýšení obsahu chloridů ve vodních tocích Bystrá a Šporka, zároveň bude s významnou rezervou dodržen limit dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve výši 150 mg/l. V souvislosti s výstavbou záměru bude třeba důsledně dodržovat veškerá opatření, která zabrání možnému negativnímu ovlivnění vodních toků a vodních ploch v nivách dotčených toků. Tato opatření jsou součástí kapitoly B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Dle vyjádření může dojít ke zhoršení podmínek v Ploučnici (vlivem odvodnění stavby do pravostranných přítoků) pro lososa obecného – zhoršená koncentraci kyslíku ve vodě vlivem splachů ze silnice a vlivem zhoršené kvality vody v přítocích, i když koncentrace škodlivin bude odpovídat normám. Dále je rizikem kontaminace vlivem havarijních úniků látek, kontaminace ze silnice.

Je požadováno zpracovat odborníkem možnost ovlivnění lososa obecného (včetně migrace) posuzovaným záměrem.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení vlivů předmětného záměru na lososa obecného, který je jedním z předmětů ochrany EVL Dolní Ploučnice, je předmětem Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 7 předkládané dokumentace EIA). Uvedené Posouzení bylo zpracováno autorizovanou osobou dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dle Posouzení nebude mít předmětný záměr významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. Z výše uvedeného Posouzení vyplývá, že migrující lososi mohou být ovlivněni znečištěním vody v Ploučnici, a to zejména při výstavbě předmětného záměru. Při dodržování standardních ochranných opatření v rámci organizace výstavby lze riziko kontaminace vody v Ploučnici hodnotit jako velmi nízké.

Posouzení vlivů zimní údržby (solení komunikace) na dotčené recipienty bylo provedeno ve studii Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Z posouzení vyplynulo, že nárůst obsahu chloridů v řece Ploučnici lze očekávat na úrovni do cca 0,2 mg/l (navýšení z 23,4 mg/l na 23,6 mg/l). Z uvedeného je zřejmé, že realizací předmětného záměru nedojde k významnému navýšení obsahu chloridů v Ploučnici, zároveň bude s významnou rezervou dodržen limit dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve výši 150 mg/l.

Ke zmírnění či minimalizaci možných negativních vlivů záměru byla v Posouzení navržena opatření, která byla adekvátně zohledněna v dokumentaci EIA (kap. B. I. 6. a D. IV.).

Vlivy na vody

Ve vyjádření je požadováno zhodnocení problematiky vod posudkem nezávislých odborníků. Záměr dle vyjádření významně ovlivní zdroje podzemních vod, které v obcích na trase slouží jako zdroje pitné vody. Ochranná vodárenská pásma několika obcí se nachází velice blízko plánované silnice, někde jsou pásma dokonce protnuty. Stejně tak záměr významně ovlivní povrchové vody – znečištění úkapy ropných látek, znečištění posypy v zemní sezóně.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Předmětem posouzení je mj. vyhodnocení vlivů na zdroje podzemních vod, které slouží jako zdroje pitné vody pro zástavbu v blízkosti navržené přeložky. Posouzení bylo zpracováno na základě veřejně dostupných informací a terénní rekognoskace území vč. záměrů hladin podzemní vody u potenciálně dotčených zdrojů zásobování pitnou vodou.

Součástí výše uvedené studie je dále zhodnocení vlivu vodohospodářského řešení stavby na povrchové vody vč. zhodnocení vlivu zimní údržby (posyp komunikace chloridovými solemi) na konkrétní recipienty (vodní toky).

Na základě vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody je stanoven návrh ochranných a kompenzačních opatření (kap. 7. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody) vč. návrhu monitoringu povrchových a podzemních vod před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby. Veškerá opatření jsou adekvátně zohledněna v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Hrozí pro obce (Malá Bukovina, Velká Bukovina a Karlovka) znečištění vod a půdy z posypu a automobilového provozu?

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vodohospodářské řešení stavby I/13 Děčín – Manušice je v převážné části trasy řešeno svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů k následnému zasakování. Na základě studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody je mj. na lokalitě Velká Bukovina (km 12,700–14,000) z důvodu ochrany jímacího území podzemní vody navrženo odvodnění buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací je navrženo následně svést do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a až poté do recipientu. Zmíněné opatření je zohledněno v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Hrozí poškození přírodních pramenišť a individuálních zdrojů vody (studní) – Velká Bukovina?

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ve studii Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) bylo identifikováno několik zdrojů podzemních vod s potenciálním ovlivněním realizací předmětného záměru. Na lokalitě Velká Bukovina je trasa přeložky I/13 navržena především v násypch a na mostních objektech. U zdroje hromadného zásobování Velká Bukovina se tak kvantitativní ovlivnění vodního zdroje nepředpokládá, možné je kvalitativní ovlivnění. Za účelem ochrany jímacího území Velká Bukovina bylo v km 12,700–14,000 navrženo odvodnit těleso komunikace buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací je navrženo následně svést do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté do recipientu. Zmíněné opatření je zohledněno v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

V oznámení záměru není dle vyjádření dostatečně vyhodnocen vliv záměru na CHOPAV – Chráněná akumulace vod Severočeská křída.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zhodnocením vlivu předmětného záměru na CHOPAV Severočeská křída se rovněž zabývá studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Ve studii jsou za účelem ochrany povrchových a podzemních vod v celé trase předmětného záměru vč. území CHOPAV, navržena adekvátní opatření. Posouzení se rovněž zabývá vyhodnocení vztahu předmětného záměru k zakázaným činnostem v CHOPAV Severočeská křída dle nařízení vlády č. 85/1981 Sb., v platném znění. Dle vyhodnocení není předmětný záměr v rozporu s výše uvedeným nařízením vlády.

V oznámení záměru je připuštěno riziko pro OPVZ Žandov.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dle studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) lze předpokládat potenciální kvalitativní ovlivnění vodního zdroje Žandov realizací předmětného záměru. Kvantitativní ovlivnění se nepředpokládá. Za účelem kvalitativní ochrany jímacího území bylo v km 15,200–15,700 navrženo odvodnit těleso komunikace buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací je navrženo následně svést do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté do recipientu. Zmíněné opatření je zohledněno v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Dle vyjádření nebylo v oznámení záměru řešeno zadržení srážkové vody v místě vzniku. Návrh uvažoval srážkovou vodu svést do toků, což je dle vyjádření v době rizika sucha/povodní nepřípustné.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Aktualizované vodohospodářské řešení pro účely dokumentace EIA uvažuje se svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů a následným zasakováním. V úseku mezi km 5,850 až km 7,900 (lokalita Benešova nad Ploučnicí a Dolních Habartic) vodohospodářské řešení navrhuje odvodnění komunikace pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí za účelem ochrany dotčených ochranných pásem vodních zdrojů. Srážkové vody je ve zmíněném úseku navrženo svést do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a následně odvádět do recipientu. Tento způsob odvodnění je na základě studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) navržen také v prostoru dalších jímacích území, která sice nemají vyhlášena ochranná pásma 2. stupně, ale výstavba přeložky se jich může potenciálně dotknout. Jedná se o jímací území Jedlka (km 4,800–5,100), Velká Bukovina (km 12,700–14,000) a Žandov (km 15,200–15,700).

Ve vyjádření je zmiňováno ohrožení vodního zdroje u Volfartic.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ve vyjádření nebylo upřesněno, o jaký vodní zdroj se jedná. Ve studii Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) byly dokumentovány domovní studny ve Volfarticích a v Horní Libchavě nacházející se v blízkosti trasy předmětného záměru (Horní Libchava č. p. 103, Horní Libchava č. p. 111, Volfartice č. p. 124, Volfartice č. p. 1, Volfartice č. p. 130, Volfartice č. p. 128, Volfartice č. p. 151, Volfartice č. p. 159). Kvantitativní uvedených zdrojů realizací předmětného záměru je méně pravděpodobné, možné je kvalitativní ovlivnění uvedených zdrojů podzemních vod. Na základě vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody je stanoven návrh ochranných a kompenzačních opatření (kap. 7. Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemních vody) vč. návrhu monitoringu povrchových a podzemních vod před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby. Veškerá opatření jsou adekvátně zohledněna v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Vzhledem k tomu, že by v daném úseku stávající silnice I/13 zůstala zachována jako silnice nižší třídy, tedy nebyla by odstraněna, nejedná se o přeložku, ale o novou liniovou stavbu, která by znamenala rozsáhlý trvalý zábor zemědělské půdy, ale také by se v teplých dnech stala tepelným mostem, který by stoupáním teplého vzduchu negativně ovlivnil již tak malé dešťové srážky na Benešovsku. Je požadováno zhodnocení vlivu výstavby na hydrogeologii a pedologii.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný. Význam přeložky silnice lze dokladovat převedením významného podílu dopravy ze stávající trasy. Z analýzy provedené v kap. B. II. 6. dokumentace EIA, je zřejmé, že zprovozněním přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice poklesne doprava především na stávající silnici I/13 v úseku mezi Děčínem a Novým Borem až o cca 50 %. Významný pokles nastane také na další paralelní západovýchodní spojnici, a to na silnici II/262. Mezi Benešovem nad Ploučnicí a Českou Lípou činí procentuální pokles v roce 2050 cca 25 %. Zachování stávajících silnic, je standardním řešením při řešení přeložek komunikací, za účelem zajištění napojení obcí na stávající trase.

Vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na klima je předmětem přílohy č. 11 dokumentace EIA. Z vyhodnocení je zřejmé, že předmětný záměru nebude mít významný vliv na změny v teplotních poměrech, množství srážek apod.

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na podzemní a povrchové vody je předmětem přílohy č. 10 dokumentace EIA. Ve vyhodnocení je navržena řada opatření na ochranu vod, při jejichž dodržení nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Opatření navržená v odborných studiích jsou adekvátně zohledněna v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Dle vyjádření bude stavba znamenat ohrožení vodního režimu významné části krajiny včetně mokřadních ploch – těleso silnice povede v náspech nebo zářezech.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení vlivů předmětného záměru na podzemní a povrchové vody je předmětem přílohy č. 10 předkládané dokumentace EIA. Z posouzení vyplývá, že v prostoru nejhlubších zářezů a tunelů lze očekávat dopad na lokální hydrogeologické poměry v území v závislosti na filtračních parametrech zastižených hornin. Kvantifikaci drenáže podzemních vod tělesy zářezů a tunelu a míru dosahu vlivu hydraulické deprese vyvolané těmito zásahy lze přesněji konkretizovat až po provedení podrobného hydrogeologického průzkumu v rámci geotechnického průzkumu trasy. Z pohledu hydrogeologického rajonu podzemních vod se neočekává zásadní ovlivnění odtokových poměrů. Návrat části srážkových vod do míst přirozeného následného určení – do vod podzemních, zajistí vsakovací prvky navržené dle vodohospodářského řešení stavby (viz kap. B. I. 6. dokumentace EIA).

Za účelem ochrany přírodně cenných území – lokalita Černého rybníka a jímacího území Žandov v km 15,000–16,000 byla navržena řada opatření, která bude nutné v průběhu realizace stavby dodržovat – viz kap. D. I. 4. a D. IV. dokumentace EIA.

Za účelem ochrany vodních zdrojů podzemních vod byla rovněž navržena řada opatření uvedená v příloze č. 10 a v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Dle vyjádření bude stavba znamenat zásah do režimu řady vodních toků a mokřadů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zásah do vodních toků, lze předpokládat v souvislosti se zakládáním mostních objektů v nivách dotčených toků. Posouzení vlivů předmětného záměru na podzemní a povrchové vody je předmětem přílohy č. 10 předkládané dokumentace EIA. Z posouzení vlivů předmětného záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) vyplývá, že v případě zakládání mostních pilotů nelze předpokládat trvalý vliv na lokální hydrogeologický režim. Během realizace vrtných prací pro pilotové základy je doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru.

Identifikace zamokřených míst v trase předmětného záměru je zřejmá z přílohy č. 12 dokumentace EIA. V těchto místech se bude nutné v dalších stupních projektových příprav zaměřit na detailní posouzení zejména s ohledem na založení stavby. Z pohledu vodních nádrží nedojde vlivem stavby předmětného záměru k žádnému přímému dotčení. Nejbližší předmětnému záměru se nachází Černý rybník v k. ú. Volfartice cca v km 16,000. Posuzovaný záměr se přibližuje k Černému rybníku na vzdálenost nejbližší cca 40 m. Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na lokalitu Černého rybníka je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Dále se ve vzdálenosti nejbližší cca 320 m od trasy předmětného záměru cca v km 22,000–22,500 nachází rybníky v údolí vodního toku Šporka a Manušické rybníky. Přímý vliv záměru na tyto vodní plochy se nepředpokládá. Je však nutné upozornit na to, že koncový úsek stavby o délce cca 550 m je odvodněn do toku Šporka, ze kterého jsou rybník

napájeny. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedené vodní nádrže nepředpokládá.

Vlivy na veřejné zdraví – hluk, kvalita ovzduší vč. odpočívky Volfartice

Obyvatelům Březin, Jedlky, Benešova nad Ploučnicí, Dolních Habartic, Malé Bukoviny a Volfartic dle vyjádření přinese přeložka významné zvýšení hluku a exhalací.

Hluková zátěž

V lokalitě Volfartice není navržena protihluková stěna. Ve vyjádření je požadováno na severní straně komunikace směrem k obci Volfartice umístit pruh tzv. biologické protihlukové zábrany v podobě kompaktní stromové výsadby souvisle.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z posouzení vlivu předmětného záměru na akustickou situaci v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) nevyplývá potřeba realizace protihlukových opatření cca v km 18,000–20,000 ve vztahu k chráněné zástavbě Volfartic. Protihlukové stěny jsou navrženy na mostním objektu křižujícím zástavbu Horní Libchavy cca v km 20,000–20,600. Vegetační úpravy podél navrhované přeložky I/13 budou upřesněny v dalších stupních projektových příprav. Za účelem optimalizace návrhu vegetačních úprav v další fázi projektové dokumentace je navržena řada opatření v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA, s jejichž plněním se v další fázi projektové dokumentace počítá.

Ve vyjádření je rozporována věrohodnost výpočtu v rámci Akustického posouzení pro oznámení záměru. Dle vyjádření jsou hodnoty pouze teoretické a v posouzení není uvedeno jaká opatření budou přijata v případě, že tyto limity nebudou dodrženy a zda vůbec budou tyto limity kontrolovány.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Akustické posouzení pro účely oznámení záměru i aktuální Akustické posouzení pro účely dokumentace EIA (příloha č. 2 dokumentace EIA) vychází z platných metodik výpočtu a ověření výpočtového modelu při posuzování hluku ze silniční dopravy (viz kapitola Metodika výpočtu Akustického posouzení).

V Akustickém posouzení byla navržena adekvátní protihluková opatření, v podobě protihlukových stěn podél navržené přeložky I/13, za účelem splnění příslušných hygienických limitů hluku. Nad rámec těchto protihlukových opatření byly v Akustickém posouzení navrženy územní rezervy pro případné dobudování protihlukových stěn v případě, že by v budoucnu došlo k navýšení intenzit dopravy oproti aktuálním prognózám. Plnění hygienických limitů je navrženo ověřovat v rámci dlouhodobého monitoringu ve fázi před výstavbou, v průběhu výstavby i po zprovoznění záměru. Měření hluku bude mj. provedeno pro účely závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci kolaudačního řízení, popř. povolení k trvalému užívání stavby v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Hluk z provozu stavby bude dle vyjádření i vzhledem k niveletě trasy (náspy, mostní objekty) znamenat zatížení obce Volfartice a kontinuální stresovou zátěž obyvatel. Zároveň lze dle vyjádření očekávat významnou hlukovou zátěž Dolních Habartic a Malé Bukoviny v souvislosti s „prudkým stoupáním“.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci Akustického posouzení, resp. v akustickém modelu bylo zohledněno navržené technické řešení stavby vč. výškového řešení, tedy vč. násypů, zářezů, mostních objektů, křižovatkových napojení na stávající komunikace apod. Na základě výsledků Akustického posouzení bylo zpracováno Posouzení vlivů

na veřejné zdraví (příloha č. 4 dokumentace EIA), jehož předmětem bylo mj. vyhodnocení míry obtěžování hlukem ze silniční dopravy a rušení hlukem ve spánku ze silniční dopravy v jednotlivých dotčených lokalitách vč. Volfartic. Z posouzení vyplynulo, že realizace záměru s navrženými protihlukovými opatřeními nebude v celkovém hodnocení příčinou významného zvýšení rušení a obtěžování hlukem ze silniční dopravy.

Posouzení se dle vyjádření nezabývá vyhodnocením hlukové zátěže z odpočívky Volfartice.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Samostatné vyhodnocení hlukové zátěže z odpočívky Volfartice bylo předmětem Akustického posouzení pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020).

Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky do dokumentace EIA upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice uvažováno.

Po přejezdu dilatačních spár mostu bude dle vyjádření široké okolí obtěžováno hlukem odraženého od přírodních překážek.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Jedním z navržených protihlukových opatření v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) je návrh mostních uzávěrů se sníženou hlučností za účelem minimalizace zmíněného rizika.

V obytné části Horní Libchavy je dále plánováno přemostění. Je zde dle vyjádření vysoká pravděpodobnost zvýšení hlukové zátěže, vibrací, prachové zátěže a výskytu zdravotně nebezpečných látek v ovzduší, především látek karcinogenních.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z posouzení vlivu na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (Akustické posouzení v příloze č. 2, Rozptylová studie v příloze č. 3 a Posouzení vlivů na veřejné zdraví v příloze č. 4 dokumentace EIA) je zřejmé, že vlivem předmětného záměru nedojde v lokalitě Horní Libchavy k významnému navýšení hlukové zátěže ani k významnému zhoršení kvality ovzduší. Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Za účelem potvrzení těchto výpočtových předpokladů je v kap. D.IV. dokumentace EIA navržen monitoring hluku, ovzduší i vibrací pro fázi před realizací záměru, v průběhu realizace záměru i po zprovoznění záměru. Měření hluku bude mj. provedeno pro účely závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci kolaudačního řízení, popř. povolení k trvalému užívání stavby v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vyjádření zpochybňuje umístění pouze tří výpočtových bodů v obci Volfartice. Dle vyjádření není zřejmé, zda Akustické posouzení zohledňuje situaci, pokud by se postavila např. jen jedna PHS podél jedné strany komunikace.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci aktuálního Akustického posouzení bylo za účelem posouzení vlivu posuzovaného záměru na hlukovou situaci v obci Volfartice využito 5 kontrolních výpočtových bodů u nejbližší situované zástavby. Jedná se o reprezentativní body pro posouzení akustického zatížení uvedené lokality. Co se týká způsobu zahrnutí protihlukových opatření v Akustickém posouzení, v rámci výpočtového modelu byla posouzena situace při realizaci kompletního rozsahu protihlukových opatření navržených v kap. 6.3 Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA).

Trasa je navržena ve vzdálenosti cca 150 m od zástavby Malé Bukoviny, což bude dle vyjádření znamenat nadměrný hluk.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z posouzení vlivu na akustickou situaci v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) je zřejmé, že při realizaci předmětného záměru budou s dostatečnou rezervou dodrženy příslušné hygienické limity hluku ze silniční dopravy na přeložce I/13 v lokalitě Malá Bukovina.

Dle vyjádření je třeba posoudit i okolí nájezdových komunikací na přeložku, posoudit zvýšení množství průjezdu dopravních prostředků obcí. Do posouzení zahrnout i doprovodné stavby, například parkoviště, benzínové pumpy apod.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Ve výpočtovém modelu v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) byly zohledněny nájezdové komunikace (křižovatkové větve) napojující stávající komunikační síť na přeložku silnice I/13 vč. předpokládaných intenzit dopravy. V rámci Akustického posouzení byla na základě prognózy dopravy (příloha č. 1 dokumentace EIA) posouzena změna intenzit dopravy na stávající komunikační síti ve vztahu k chráněné zástavbě v blízkosti těchto komunikací. S doprovodnými stavbami na přeložce I/13 investor posuzovaného záměru v aktuální fázi projektových příprav neuvažuje, a proto nebyly zohledněny v rámci posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v předkládané dokumentaci EIA.

V posouzení je dle vyjádření třeba řešit vliv průběhu stavby.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V době zpracování předkládané dokumentace EIA nebyly ještě zpracovány podrobné zásahy organizace výstavby (ZOV), a tedy nebyl znám detailní průběh prací v rámci výstavby přeložky komunikace I/13 Děčín – Manušice. Podrobnější popis fáze výstavby záměru bude specifikován v dalším stupni projektových příprav, kde bude zároveň vyhodnocen vliv výstavby záměru na jednotlivé složky životního prostředí (především na akustickou situaci a kvalitu ovzduší).

Již v rámci procesu EIA je definována široká škála opatření k minimalizaci vlivů výstavby záměru na životní prostředí a obyvatelstvo (viz část kap. B. I. 6. „Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů“ a kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA).

Imisní zátěž

Rozptylová studie v oznámení záměru na základě teoretického výpočtu uvádí, že zvýšení imisní zátěže vzniklé provozem nové komunikace u všech hodnocených škodlivin bude malé a málo významné a tím bez nutnosti kompenzačních škodlivin. Pro obec Volfartice je typická údolní dislokace obytné zástavby podél říčky Libchava a průběžné páteřní komunikace. Obec výškově leží pod úrovní nové frekventované silnice. V inverzním období, které je v chladném ročním období časté a v nevětraném údolí se intenzivně projevuje, přisun imisí od komunikace místní podmínky výrazně zhorší. Nedostatkem rozptylové studie dle vyjádření je, že takový stav neuvažuje.

Po přeložce bude projíždět v jednotlivých úsecích kolem 7 500 vozidel denně, což dle vyjádření zhorší kvalitu ovzduší.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Rozptylová studie v oznámení záměru i její aktualizace pro účely dokumentace EIA (příloha č. 3 dokumentace EIA) byla zpracována v modelu SYMOS'97, který je dle vyhlášky č. 330/2012 Sb., o způsobu

posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích, ve znění pozdějších předpisů jedním z referenčních modelů pro zpracování rozptylových studií podle § 11 odst. 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Rozptylová studie byla zpracována podle Metodické pokyny odboru ochrany ovzduší MŽP pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Dále je nutné poukázat na fakt, že na znečištění ovzduší tuhými prachovými částicemi PM_{2,5} a benzo(a)pyrenem se v zimním období, ve kterém je nejčastější vznik údolních inverzí, významně podílí domácnosti lokálním vytápěním, u PM_{2,5} je to ze 78 % u benzo(a)pyrenu z 98 % (viz Zprávy o kvalitě ovzduší MŽP ČR). Na základě Rozptylové studie lze skutečně konstatovat, že příspěvky silniční dopravy na přeložce I/13 Děčín – Manušice jsou z pohledu všech hodnocených škodlivin malé a málo významné. Hodnocení je provedeno ve vztahu k imisním limitům stanoveným Přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s vyhláškou č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Příspěvky silniční dopravy na přeložce I/13 k znečištění ovzduší byly rovněž vyhodnoceny z pohledu vlivu na veřejné zdraví v samostatné studii (příloha č. 4 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zpracováno v souladu s platnými metodickými postupy odhadu zdravotních rizik. Z hodnocení vyplývá, že celkovou imisní situaci zájmového území ovlivní realizace záměru zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Odpočívka Volfartice

Navrhovaná odpočívka představuje v daném úseku výrazně negativní prvek projektu. Neuvádí se její velikost (m²), ani počet předpokládaných parkujících nákladních či osobních vozidel, ani případné další vybavení. Pokud má odpočívka v projektu vůbec zůstat, pak je třeba odmítnout variantu 2 odpočívky na km 17,5 jako jednoznačně špatnou a připustit pouze variantu 1 na km 16,9 v krajní západní pozici na okraji lesního porostu. Tato varianta je o něco více vzdálená od jádra zástavby, především je však vůči obci o dost lépe terénně odstíněná úbočím Hladového kopce. Jako vhodnější uvádějí variantu 1 i přílohy Akustické posouzení a Rozptylová studie, přičemž první příloha č. výslovně sama uvádí, že posouzení hlukové zátěže vliv odpočívky vůbec neobsahuje a zdůrazňuje nutnost dalšího dodatečného posouzení – viz též str. 34 a 196 Oznámení záměru. Rovněž odpočívku je nutné z těchto důvodů na volných stranách izolovat ochranným stromovým pásmem.

Oznámení záměru se z celé trasy zabývá vznikem a řešením splaškové odpadní vody zabývá právě jen u odpočívky – str. 72, vychází však z pochybné premisy možnosti odvedení odpadní vody ČOV. Volfartice nejsou vybaveny kanalizační sítí a likvidace splaškové vody bude muset být řešena jinak.

Dále byla ve vyjádřeních zmiňována absence problematiky likvidace odpadů ze stavby u doprovodných staveb, způsob jejich elektrifikace, odkanalizování a zásobování pitnou vodou.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

K problematice odpočívky lze konstatovat, že návrh řešení v oznámení záměru vycházel z technické studie bez specifikace podrobných parametrů odpočívky. Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky do dokumentace EIA upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice uvažováno.

Realizace umístění křižovatky, odpočívky pro kamiony a benzínové stanice mezi Žandovem a Volfarticemi povede ke zvýšení provozu na silnicích II. i III. třídy jak v těchto obcích, tak i v obcích sousedních (do nich spadá i Malá Bukovina, Velká Bukovina a Karlovka).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky do dokumentace EIA upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice uvažováno.

Z Prognózy intenzit dopravy (příloha č. 1 dokumentace EIA), která predikuje intenzity silniční dopravy na komunikační síti řešeného území v letech 2035 a 2050 ve stavech bez záměru (tj. bez realizace silnice I/13 Děčín – Manušice) a se záměrem (tj. s realizací silnice I/13 Děčín – Manušice), je zřejmé, že na silnicích II. a III. třídy mezi Žandovem, Volfartice, Malou Bukovinou a Velkou Bukovinou nedochází v porovnání stavů bez záměru a se záměrem k významným změnám intenzit dopravy. Na většině úseků lze očekávat pokles intenzit dopravy vlivem realizace předmětného záměru.

Bezpečnost v obci, volný pohyb obyvatel

Dle vyjádření je obava ze zvýšení frekvenci četnosti projíždějících vozidel v lokalitě Bukovina, Karlovka. V těchto obcích nelze zbudovat chodníky. Uvedená situace bude představovat bezpečnostní riziko pro pohyb s dětmi. Zvýšením intenzit rovněž dojde ke zvýšení vibrací, hlukové i prachové zátěže, výskyt nebezpečných látek v ovzduší.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z výše uvedeného vypořádání je zřejmé, že v lokalitě Volfartice, Žandov, Velká Bukovina, Malá Bukovina (Karlovka) nedochází v porovnání stavů bez záměru a se záměrem k významným změnám intenzit dopravy. Z odborných studií pro účely dokumentace EIA (Akustické posouzení – příloha č. 2, Rozptylová studie – příloha č. 3, Posouzení vlivů na veřejné zdraví – příloha č. 4 dokumentace EIA) je zřejmé, že vlivem předmětného záměru nedojde v lokalitě Bukovina k významnému navýšení hlukové zátěže ani k významnému zhoršení kvality ovzduší. Na okolní komunikační síti se rovněž nepředpokládá zvýšení vibrací vlivem změn v intenzitách dopravy. Za účelem potvrzení těchto výpočtových předpokladů je v kap. D.IV. dokumentace EIA navržen monitoring hluku, ovzduší i vibrací pro fázi před realizací záměru, v průběhu realizace záměru i po zprovoznění záměru. Měření hluku bude mj. provedeno pro účely závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci kolaudačního řízení, popř. povolení k trvalému užívání stavby v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná stavba počítá s oplocením po celé její délce. To předpokládá omezení přístupu do okolní přírody, kde je v současné době umožněn volný pohyb.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Prostupnost stavby pro pěší do okolní přírody bude zajištěna řadou mostních objektů, které jsou navrženy na silnici I/13, popř. přes silnici I/13 při křížení s polními i lesními cestami a účelovými komunikacemi.

Oplocení stavby předmětného záměru zamezí střetu migrující zvěře s vozidly a zajistí tak i bezpečnost provozu na komunikaci.

Krajinný ráz

Stavba prochází Chráněnou krajinnou oblastí, nevratně změní krajinný ráz jak v okolí Velké Bukoviny, tak i v okolí Černého rybníka a Karlovských rybníků, kudy vede i naučná stezka. Krajina v okolí naší obce ztratí svůj klidný charakter, silnice výrazně zkomplikuje rekreační aktivity obyvatel (houbaření, procházky, cyklistika...).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., (příloha č. 9 dokumentace EIA).

Přítomnost Karlovských rybníků a jejich přilehlého okolí byla identifikována jako jeden ze znaků přírodní charakteristiky v PDoKP B – Dolní Habartice – Velká Bukovina. Vliv záměru na tento znak byl vyhodnocen jako nulový.

Černý rybník a rozsáhlý lesní porost v jeho okolí byl identifikován jako znak přírodní charakteristiky v PDoKP C – Volfartice – Manušice. Vliv záměru na tento znak byl vyhodnocen jako středně silný. Podrobné hodnocení vlivu záměru na tyto znaky a na zákonná kritéria krajinného rázu je uvedeno v kap. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz.

V rámci Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz bylo dále v kap. 10 provedeno hodnocení souladu záměru s dlouhodobými cíli ochrany přírody a krajiny dle Plánu péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří na období 2015–2024 a vyhodnocení souladu záměru s obecnými požadavky a doporučenou ochranou krajinného rázu dle Preventivního hodnocení krajinného rázu CHKO České středohoří (Löw a kol., 2010). Z vyhodnocení je zřejmé, že předmětný záměr umožní zachování charakteristického rázu dotčeného území. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Provedení stavby na úpatí kopce Kamenec v obci Volfartice významně naruší stávající ráz krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci zpracovaného Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., (příloha č. 9 dokumentace EIA) byl vrch Kamenec identifikován jako jedna z méně výrazných výškových dominant v PDoKP C – Volfartice – Manušic. Vrch Kamenec byl identifikován jako znak přírodní a vizuální charakteristiky v území. Vliv záměru na vrch Kamenec jako na znak přírodní a vizuální charakteristiky byl vyhodnocen jako slabý v souvislosti s přiblížením stavby do blízkosti úpatí tohoto vrchu. Podrobné vyhodnocení vlivu záměru na uvedený znak je součástí kap. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz. V kap. 9 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz je navržena řada opatření na realizaci výsadeb, lepší začlenění stavby do krajiny, omezení vizuálního projevu trasy a další.

Realizací stavby včetně jejich přivaděčů dojde k závažnému narušení krajinného rázu v údolí Ploučnice, které požívá několikanásobné krajinné ochrany, ať už se jedná o územní Chráněnou krajinnou oblast České středohoří, tak i Evropsky významnou lokalitu Dolní Ploučnice. Žádáme o maximální zohlednění stanoviska CHKO České středohoří v rámci stávajícího řízení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci zpracovaného Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., (příloha č. 9 dokumentace EIA) byla přítomnost zaříznutého údolí s řekou Ploučnicí (EVL Dolní Ploučnice) identifikována jako řada znaků přírodní a vizuální charakteristiky v PDoKP A a B. Vliv záměru na tyto znaky byl převážně vyhodnocen jako středně silný a slabý. U dvou znaků přírodní charakteristiky a jednoho znaku vizuální charakteristiky byl vliv vyhodnocen jako nulový. Podrobné hodnocení vlivu záměru na uvedené znaky přírodní a vizuální charakteristiky je součástí kap. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz. V rámci kap. 10 bylo dále provedeno vyhodnocení souladu předmětného záměru s dlouhodobými cíli v ochraně přírody a krajiny dle Plánu péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří na období 2015–2024. V kap. 9 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz je navržena řada opatření na realizaci výsadeb, lepší začlenění stavby do krajiny, omezení vizuálního projevu trasy a další.

Tato plánovaná přeložka, která se nachází v CHKO České Středohoří, výrazně naruší ráz i vzhled okolní krajiny. Dojde k úbytku lesních porostů, travin a luk. Vede zde cyklostezka Varhany, která je hojně navštěvována obyvateli okolních měst, obcí a rekreanty. Tato plánovaná přeložka a přemostění v obci je obrovským zásahem do krajinného i urbanistického rázu obce.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vliv předmětného záměru na krajinný ráz předmětného území byl posouzen v rámci Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 9 dokumentace EIA). V rámci tohoto posouzení byl vyhodnocen celkový vliv záměru na jednotlivé identifikované znaky přírodní, kulturní a historické a vizuální charakteristiky. Podrobné hodnocení vlivu záměru na identifikované znaky i posouzení míry vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je součástí kap. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz.

Přítomnost cyklostezky Varhany (3054), která je umístěna na bývalém tělese železniční trati č. 8c byla identifikována jako jeden ze znaků kulturní a historické charakteristiky v PDoKP C – Volfartice – Manušice. V důsledku přeložení části cyklostezky a dotčení původního tělesa železniční trati č. 8c by vliv záměru na tento znak vyhodnocen jako slabý.

Obec Horní Libchava byla identifikována jako znak kulturní a historické a vizuální charakteristiky v PDoKP C – Volfartice – Manušice. Vliv záměru na znak kulturní a historické charakteristiky v podobě dochované urbanistické struktury obce Horní Libchava byl vyhodnocen jako nulový. Vliv záměru na znak vizuální charakteristiky v podobě osy zástavby obcí Volfartice a Horní Libchava byl v souvislosti s přemostěním části obce Horní Libchava vyhodnocen jako středně silný.

Podrobné hodnocení předmětného záměru na uvedené znaky kulturní a historické a vizuální charakteristiky je součástí kap. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz. V kap. 9 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz je navržena řada opatření na realizaci výsadeb, lepší začlenění stavby do krajiny, omezení vizuálního projevu trasy a další.

Plánovaná přeložka dle vyjádření těžce poškodí část obce Malá Veleň v části Jedlka, kde je historicky cenná stavba kostela s přilehlým hřbitovem, za kterým je ve stráni naleziště zkamenělin.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem předmětného záměru na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky se zabývá Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 9 dokumentace EIA). V souvislosti s realizací předmětného záměru bylo ve studii vyhodnocení, že dojde k nejvýše slabému dotčení těchto kulturních dominant a hodnot. Konkrétně bylo identifikováno v souvislosti s realizací trasy záměru dotčení a narušení vizuálního působení areálu kostela sv. Anny v Jedlce do okolní krajiny. K přímému zásahu záměru do uvedené kulturní dominanty nedojde. Co se týká archeologických nálezů, v dokumentaci EIA byla identifikována místa kontaktu stavby s vymezenými předpokládanými územími archeologických nálezů (tzv. UAN) dle Státního archeologického seznamu ČR. Vzhledem k tomu, že případný výskyt archeologických nálezů nelze v území dotčeném stavbou přeložky silnice I/13 zcela vyloučit, budou veškeré zemní zásahy posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivem záměru bude dle vyjádření změněn ráz krajiny, díky přemostění v Libchavě, realizací odpočívky Volfartice.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posouzení vlivu plánovaného záměru na krajinný ráz, vizuální a estetické charakteristiky území bylo pro účely dokumentace EIA zpracováno dle ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 9 dokumentace EIA). Důležitým podkladem pro posouzení míry vlivu navrhované stavby na identifikované znaky a hodnoty krajinného rázu byla analýza viditelnosti záměru. Tato analýza je graficky zobrazena v příloze č. 1 uvedené studie. V rámci této analýzy je zahrnuta jak viditelnost samotné stavby tělesa silnice a doprovodných objektů, tak především pak protihlukových stěn (dle akustického posouzení), a to ve vybraných exponovaných lokalitách.

Co se týká odpočívky Volfartice, oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky do dokumentace EIA upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice uvažováno.

Město Benešov nad Ploučnicí má vyhlášené historické jádro a má unikátní soubor zámeckých a sakrálních staveb. Mimo to má město významnou část zelených ploch jak v majetku Města, v majetku památkářů, majetku církve, tak i v soukromém majetku.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Výše uvedená fakta jsou mj. zohledněna ve studii Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 9 dokumentace EIA). V Posouzení je provedeno vyhodnocení vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu vč. rysů a hodnot kulturní a historické charakteristiky, kulturní dominanty, estetické hodnoty apod. Z vyhodnocení v uvedené studii vyplývá, že plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru.

Dle vyjádření bude mít záměr negativní vliv na vzhled obce Malá Bukovina.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA) byly rovněž zohledněny vizuální a estetické charakteristiky na území obce Malá Bukovina. V Posouzení se nepředpokládá významnější ovlivnění posuzovaných charakteristik z pohledu ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů na území obce Malá Bukovina.

Varianty záměru

Je požadováno posouzení dalších již existujících variant, prověřit varianty vhodnější, levnější, jednodušší, schůdné pro všechny zúčastněné strany. A to s ohledem na aktuální všeobecnou i konkrétní místně danou situaci a celosvětový trend neignorovat přírodu.

Je navrhováno svedení silnice I/13 v úseku Děčín – Markvartice do dvou souběžných dvouproudých tunelů. Případně další tunel, který by vyřešil obdobné problémy v úseku za Markvarticemi až k Manušicím či případně k Novému Boru.

Dle vyjádření posuzovaná varianta I/13 má stejné převýšení jako Děčín – Česká Kamenice a nevyplývá tedy z této trasy žádná stavební ani provozní výhoda.

Jako ekologicky nejschůdnější veřejnost považuje trasu Markvartickou.

V procesu EIA je posuzována pouze varianta, které vzešla z ekonomického a dopravního hodnocení ve studii „Děčín-Nový Bor, optimalizace vedení trasy“ (CityPlan, 2014).

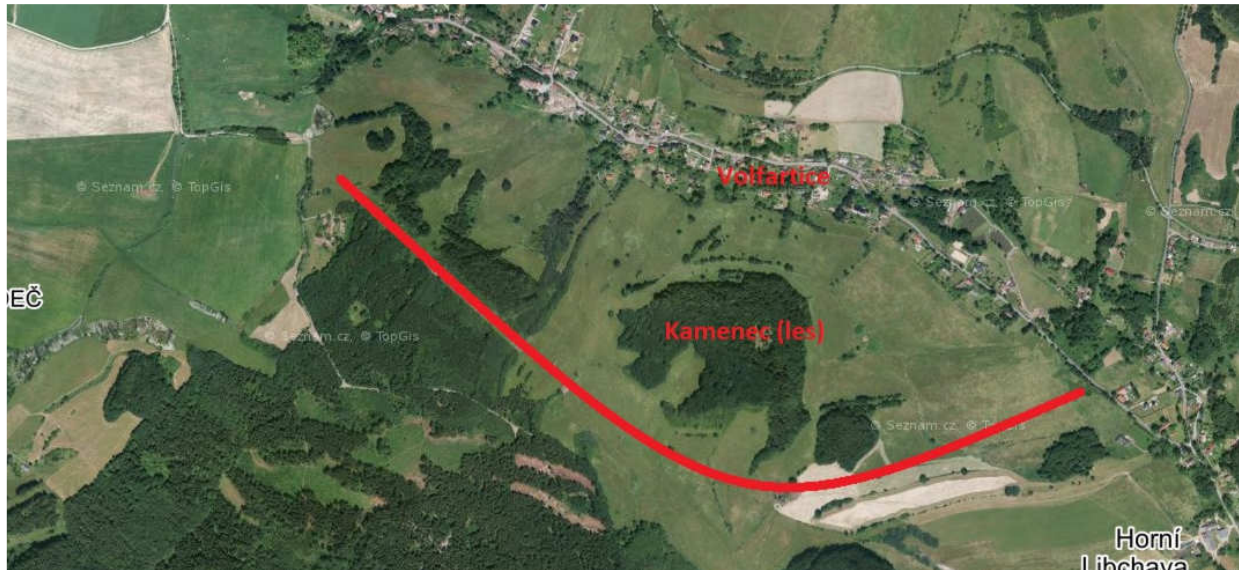
Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou zvažovaných variantách: varianta 1 a varianta 2. Obě varianty vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný záměrech v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice. Obě předložené varianty jsou posouzeny z pohledu všech složek životního prostředí a veřejného zdraví.

Co se týká dalších variant řešení, v roce 2014 zpracovala firma CityPlan technicko-ekonomickou studii optimalizace vedení trasy přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem severním a jižním koridorem. Součástí této studie bylo i předběžné ekologické hodnocení obou koridorů. Výsledky ekonomického hodnocení a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu pouze pro realizaci jižní varianty (hodnocené v dokumentaci EIA). Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla tzv. severní varianta (v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice) vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím o sledované variantě rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii projednala Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Koridor jižní varianty (konkrétně varianty 1) je i v platných územních plánech měst Benešov nad Ploučnicí a Žandov a obcí Dolní Habartice, Velká Bukovina, Volfartice a Horní Libchava. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Veřejnost nesouhlasí s vedením komunikace mezi zastavěnou částí obce Volfartice a lesem Kamencem. Jako mnohem vhodnější varianta je vedení komunikace mezi lesem Kamencem a Radečským kopcem (vyznačeno na obrázku níže). S ohledem na zásah do krajiny je toto řešení vhodnější. Navrhovaná varianta kopíruje vedení vysokého napětí. Původní návrh bude dle vyjádření negativně ovlivňovat své okolí hlukem a emisemi z dopravy a použitím posypových materiálů, zejména posypové soli, která bude díky svažitému terénu odtékat do potoka Libchava, který následně protéká biocentrem a biokoridorem.



Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Směrové i výškové řešení trasy silnice I/13 je v celé délce navrženo tak, aby odpovídalo platným normám pro návrh silnic I. třídy, zejména ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“.

Návrh trasy je rovněž dán konfigurací terénu, zástavbou a přírodními hodnotami území. Při trasování I/13 dle návrhu výše by došlo k dalšímu záboru lesních pozemků (PUPFL) a střetu s dalšími prvky ÚSES lokálního i regionálního významu.

Posouzení ovlivnění území Volfartic a Horní Libchavy z pohledu hluku a znečištění ovzduší je předmětem Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) a Rozptylové studie (příloha č. 3 dokumentace EIA). Z uvedených studií nevyplývá významné ovlivnění předmětné lokality hlukem ani emisemi do ovzduší.

Posouzení vlivu zimní údržby (využití posypových solí) na přeložce I/13 je předmětem studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). V posouzení je na straně bezpečnosti uvažováno s přímým odtokem dešťových vod z přeložky I/13 do vodních toků, bez zohlednění zasakování. Vodohospodářské řešení přitom v uvedeném úseku navrhuje dešťové vody zasakovat v silničních příkopech, případně s využitím jiných zasakovacích objektů. Z posouzení vyplynulo, že nárůst obsahu chloridů ve vodním toku Libchava lze očekávat na úrovni do cca 6 mg/l (navýšení z 8,54 mg/l na 14,7 mg/l). Z uvedeného je zřejmé, že realizací předmětného záměru nedojde k významnému navýšení obsahu chloridů ve vodním toku Libchava, zároveň bude s významnou rezervou dodržen limit dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve výši 150 mg/l.

V dokumentaci EIA je požadováno posoudit i variantu bez realizace záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V předložené dokumentaci EIA jsou řešeny výhledové stavy v roce 2035 a 2050 jak ve stavu bez záměru (tj. bez realizace přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice), tak ve stavu se záměrem (tj. s realizací přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice). Uvedené stavy jsou mj. posouzeny z pohledu hlukové zátěže, znečištění ovzduší a vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 2 Akustické posouzení, příloha č. 3 Rozptylová studie, příloha č. 4 Posouzení vlivů na veřejné zdraví).

Vyjádření veřejnosti uvádí, že srovnání cen, které není součástí této EIA, ale vedlo k rozhodnutí pro tuto trasu, je pochybné – studie, kterou pro ŘSD vypracovala firma AF CityPlan (listopad 2014), kalkuluje s

cenou cca. 230 milionů za 1 km vč. DPH. Dále vyjádření uvádí podrobný rozbor nejasností ve výše zmíněné studii:

- **Není jasné srovnání kilometrů (a tedy i rychlosti dopravy):** v rozhodnutí pro variantu přes Benešov n./Pl. hrálo prý roli, že trasa je o asi 10 km kratší než možná varianta po dnešní I/13. Není jasné, co bylo srovnáno. Zamýšlená trasa Benešov – Manušice by měřila 22 km. Případná možná trasa Benešov-N. Bor: cca 28 km. Jenže laickým pohledem I/13 pokračuje na Cvikov a do Liberce z N. Boru. Vozidla jedoucí z Děčína přes Manušice by musela jet dále k N. Boru, tedy asi 7 km, celkem tedy 29 km. Manušická varianta by takto byla stejná nebo delší. Uvedené je požadováno posoudit v dokumentaci EIA.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Technickoekonomické posouzení stavby, případně variant záměru, není předmětem procesu posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Jak je uvedeno výše, dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla tzv. severní varianta (v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice) vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím o sledované variantě rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii projednala Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Vlivy na CHKO a lokality NATURA 2000

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, mělo v §26, odst. 1, písmeno f) uvádí zákaz výstavby nových dálnic.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je navrženo jako silnice I. třídy ve dvoupruhové kategorii S11,5/90. Zmíněná citace zákazu dle zákona č. 114/1992 Sb. se vztahuje na dálniční stavby.

Celá oblast, které se přeložka týká je v tzv. „Chráněné krajinné oblasti“, pro kterou platí zákaz zásahu do krajiny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely umístění záměru v navazujícím stupni projektové dokumentace bude nutné zažádat o výjimku v souvislosti s níže uvedenými zákonnými limity:

- Výjimka dle § 43, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ze zákazu vjíždět a setrávat s motorovými vozidly mimo silnice a místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody (§ 26, odst. 1, písm. c/ zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), a to pro vozidla dodavatele stavebních prací.

- Výjimka dle § 43, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ze zákazu měnit dochované přírodní prostředí v rozporu s bližšími podmínkami ochrany chráněné krajinné oblasti (§ 26, odst. 1, písm. i/ zákona o ochraně přírody).

Navrhovaná stavba prochází chráněnou krajinnou oblastí. Ze stanoviska k záměru regionálního pracoviště správy CHKO České Středoohoří vyplývá, že u záměru nelze vyloučit významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačí oblasti. Obcí Volfartice vede několik biokoridorů a vyskytuje se zde několik chráněných druhů rostlin a živočichů. Vybudování přeložky dle vyjádření negativně naruší celý ekosystém.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

K první části připomínky lze poznamenat, že na základě stanoviska AOPK ČR Správy CHKO České středohoří bylo v souladu s § 6 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů zpracováno Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které bylo přílohou č. 4 oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Toto posouzení bylo aktualizováno i pro účely předkládané dokumentace EIA (příloha č. 7). Uvedené Posouzení bylo zpracováno autorizovanou osobou dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dle Posouzení nebude mít předmětný záměr významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. Ke zmírnění či minimalizaci možných negativních vlivů záměru byla v Posouzení navržena opatření, která byla adekvátně zohledněna v dokumentaci EIA (kap. B. I. 6. a D. IV.).

Na území obce Volfartice je očekáváno dotčení následujících prvků ÚSES: lokální biokoridor LK 3, regionální biokoridor RBK 556, lokální biokoridor LK 6. Z vyhodnocení vlivů záměru na prvky ÚSES, které je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) a kap. D. I. 8. dokumentace EIA je zřejmé, že vlivem záměru nedojde k ovlivnění funkčnosti zmíněných prvků ÚSES. Z Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. je rovněž zřejmé, vlivem předmětného záměru dojde k dotčení zvláště chráněných druhů na úrovni jedinců a části jejich biotopu. Neočekává se narušení celých ekosystémů.

CHKO České středohoří – ochrana přírody a krajiny – Správa považuje vliv za významný, musela by udělit výjimky se stavbou, provozem – solením, dále řadu výjimek se zásahem do biotopu nebo populace chráněných rostlin a živočichů – i zvláště chráněných, na červeném seznamu ohrožených druhů a evropsky chráněných. Stanovisko Správy tomu nenasvědčuje. Tento problém je v předloženém Oznámení opomíjen.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována řada odborných studií (z pohledu vlivu na složky ochrany přírody a krajiny zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Rámcová migrační studie – příloha č. 6 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA, Dendrologický průzkum – příloha č. 8 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA), jejichž závěry a opatření jsou adekvátně zohledněny v dokumentaci EIA.

V uvedených odborných studiích a v dokumentaci EIA byly v maximální možné míře zohledněny relevantní připomínky AOPK ČR Správy CHKO České středohoří na základě vyjádření k oznámení záměru (č. j. SR/1752/UL/2020-2, ze dne 29. 7. 2020). Udělení výjimek ze zákazů uvedených v § 43, resp. v § 26 odst. 1 písm. c), h), i) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů bude nezbytné pro účely rozhodnutí o umístění stavby. Dále bude nutné požádat o výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších

předpisů. Za účelem vyloučení či snížení negativních vlivů záměru na předměty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb. je v uvedených studiích a v kap. B. I. 6. a D. IV. navržena řada opatření, která bude nutné v dalších stupních projektových příprav, ve fázi výstavby a provozu respektovat.

Vyjádření veřejnosti upozorňuje na vyjádření Správy národního parku České Švýcarsko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, která v roce 2017 (č. j. SNPCS 06301/2017 ze dne 16. 11. 2017) nevyloučila významný vliv na PO Labské pískovce a v roce 2019 ve svém vyjádření (č. j. SNPCS 05425/2019 ze dne 19. 8. 2019) významné negativní vlivy na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyloučila.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

K výše uvedenému lze pouze konstatovat, že pro účely oznámení záměru zpracovatel vycházel z Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., které bylo přílohou č. 4 oznámení záměru. Toto posouzení hodnotilo vliv předmětného záměru na předměty ochrany evropsky významné lokality EVL Dolní Ploučnice a ptačí oblasti Labské pískovce. Uvedené posouzení bylo pro účely předkládané dokumentace EIA aktualizováno (příloha č. 7 dokumentace EIA).

EVL Dolní Ploučnice – Ochrana vydry říční, kuňky obecné, lososa obecného

Dle vyjádření nebyl v oznámení záměru vyhodnocen střet záměru s EVL Dolní Ploučnice. Přitom v oznámení je konstatováno, že „tok Ploučnice slouží jako jediný migrační koridor při poproudém tahu juvenilních stadií lososa obecného do moře“ a že se jedná o významný migrační koridor, dále se zde vyskytuje vydra říční“. Vyhodnocení v oznámení je dle vyjádření veřejnosti nepodložené. Je požadováno přepracovat a doložit posudky odborníků.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Je nutné upozornit, že pro účely oznámení záměru zpracovatel vycházel z Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., které bylo přílohou č. 4 oznámení záměru. Toto posouzení hodnotilo vliv předmětného záměru na předměty ochrany evropsky významné lokality EVL Dolní Ploučnice a ptačí oblasti Labské pískovce. Uvedené posouzení bylo pro účely předkládané dokumentace EIA aktualizováno (příloha č. 7 dokumentace EIA). Posouzení bylo vždy zpracováno osobou s příslušným autorizačním oprávněním dle § 45h zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Vyjádření veřejnosti rozporuje provedené hodnocení vlivu na zvláště chráněné druhy živočichů. Hodnocení je požadováno doložit posudky odborníků. Očekává se dotčení vranky obecné, mníka jednovouseho a střevle potoční. Dle vyjádření je dále neadekvátní uvažování transferu obojživelníků a plazů. Dále se očekává dotčení 11 druhů ptáků s očekávaným zánikem biotopů, což bude mít dle vyjádření vliv na populace apod.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru mj. na zvláště chráněné druhy živočichů je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zpracováno osobou s příslušným autorizačním oprávněním dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

U všech zmíněných druhů jsou ve studii výše popsány aktuální informace o zjištěném výskytu v území spolu s doposud známými údaji o výskytu jak v trase záměru, tak okolí. Jsou tak podány konkrétní informace, ze kterých je zřejmý jak počet, tak místa nálezů předmětných druhů. Předpoklad transferu u některých

živočichů je zde objektivním vyhodnocením, neboť druhy se setrvale nezdržují v konkrétním místě v území, ale byly jednotlivě pozorovány obvykle při náhodném nálezu či migraci na různých místech v území. Předmětný záměr, jež představuje výrazný zásah do území v délce trvání několik let, způsobí řadu vlivů v území, jež budou mít dopad na biotopy předmětných druhů a na jejich výskyt, včetně možného přímého ohrožení mortalitou – jak z pohledu prvotních zásahů do biotopů se zjištěným nebo možným výskytem druhů, tak v průběhu stavby pohybem vozidel a migrací těchto druhů do prostoru staveniště. Jasným a konkrétním závěrem tohoto předpokladu jsou očekávané transfery některých živočichů, jejichž rozsah a konkrétnost bude skutečně známa až v budoucnu při případné realizaci záměru – případná nejistota je dostatečně řešena navrženým biologickým dozorem. Biologický dozor upřesní další podmínky transferů – jejich nutnost, dobu, rozsah, a to právě na základě aktuálních podmínek na lokalitě a případné stavbě při její realizaci.

Za účelem ochrany potenciálně dotčených živočichů jsou navržena opatření, která jsou adekvátně zohledněna v dokumentaci EIA v kap. B. I. 6. a D. IV. Navržená opatření vychází ze zaběhlé praxe, a proto bylo možné již v minulosti jejich efektivitu posoudit. Za účelem potvrzení (ověření) účinnosti navržených je dále navržen biomonitoring pro fázi před realizací záměru, v průběhu realizace záměru i po realizaci záměru, na základě kterého mohou být navržena další opatření k minimalizaci vlivu dle aktuálních zjištění.

Ve vyjádření veřejnosti jsou rozporovány navržené transfery čolka obecného a horského, skokana štíhlého i skřehotavého i hnědého a rosničky zelené.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Transfer souvisí jak s dotčením aktuálních míst výskytu, kterých je minimum, tak především se situací, kdy budou druhy v území migrovat při stavbě a obsazovat potenciální nové lokality dočasně vznikající na staveništi (typicky kaluže). Je na zvážení biologického dozoru, aby vyhodnotil situaci v době zásahu a provedl transfer obojživelníků za vhodných podmínek a na vhodné lokality, jež je v okolí území dostatek a současně není dotčena žádná z významných lokalit výskytu či rozmnožování. Nejlépe v koordinaci s AOPK ČR.

Aktuální vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na zmíněné druhy obojživelníků je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Dle vyjádření se Posouzení vlivů na lokality NATURA 2000 zabývá hlavně výskytem vydry říční, lososa obecného, datla černého a chřástala polního. Přitom v EVL Dolní Ploučnice, konkrétně v části mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí se například vyskytují hnízdiště a loviště čápa černého (*Ciconia nigra*) (v Březinách, v Malé Veleni, v úseku mezi Velkou Velení a Františkovem nad Ploučnicí, některé roky i nad Malou Velení – Jedkou a nad Markvarticemi), je zde výskyt bobra evropského, v oblasti Malé Veleně – Jedlky ve směru na Benešov nad Ploučnicí zmije obecné, stejně tak na jižním svahu nad Benešovem nad Ploučnicí.

Dle vyjádření by byla přeložkou silnice přímo ohrožena hnízdiště čápa černého, což je v rozporu s legislativou. Dále jsou četní obojživelníci jako mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), více druhů žab, více druhů netopýrů atd. V záležitosti vydry a lososa se dá zmínit, že v řece Ploučnici se prokazatelně vyskytuje velké množství škeble říční (*Anodonta anatina*), rak říční (*Astacus astacus*), vranka obecná (*Cottus gobio*) atd. V oblasti Ovesné se na městských pozemcích nad obcí vyskytují vstavače. V lokalitě kromě zmíněné zmije obecné (*Vipera berus*) se vyskytuje často viděná užovka obojková (*Natrix natrix*), užovka hladká (*Coronella austriaca*), u řeky Ploučnice i říčky Bystré je znám a potvrzen výskyt užovky podplamaté (*Natrix tessellata*). V Bystré se evidoval výskyt mihule potoční (*Lampetra planeri*). Je rozporováno vyhodnocení vlivu na výra velkého (*Bubo bubo*) v uvedeném Posouzení.

Z ptačí oblasti Labských pískovců sem často zalétá na lov sokol stěhovavý (*Falco peregrinus*), což v případě sokola nečiní místním chovatelům holubů radost, ale dá se očekávat, že změna prostředí jej připraví o toto loviště zejména holuba hřivnáče (*Columba palumbus*) a hrdličky zahradní (*Streptopelia decaocto*), kteří v této oblasti se vyskytují a hnízdí. V Děčíně mezi Libverdou a Březinami se vyskytuje luňák červený (*Milvus milvus*), mezi Benešovem nad Ploučnicí a Františkovem nad Ploučnicí luňák hnědý (*Milvus migrans*), ale i další dravé ptactvo.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Je nutné upozornit, že Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (aktualizované posouzení v příloze č. 7 dokumentace EIA), se zabývá vlivem záměru na předměty ochrany uvedených lokalit soustavy NATURA 2000. Což jsou v případě EVL Dolní Ploučnice losos obecný, kuňka obecná a vydra říční a v případě PO Labské pískovce je to sokol stěhovavý, výr velký, datel černý a chřástal polní.

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na všechny v připomínce zmíněné druhy živočichů je předmětem Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Soulad s územně-plánovací dokumentací

Navrhovaný záměr dle vyjádření není v souladu s ÚP několika obcí, přičemž počítá dopředu s tím, že bude schválen nový ÚP. Nepočítá s variantou, že by tyto nové ÚP schváleny nebyly.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předmětný záměr ve variantě 1 (varianta z oznámení záměru) je v souladu se Zásadami Ústeckého kraje v platném znění po vydání 1., 2. a 3. aktualizace (2011, 1. aktualizace ZÚR ÚK 2017, 3. aktualizace ZÚR ÚK 2019, 2. aktualizace ZÚR ÚK 2020). ZÚR Ústeckého kraje vymezují koridor veřejně prospěšné stavby PK4 pro přeložku silnice I/13. Varianta 2 je na správním území obcí Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí a Velká Bukovina vedena v několika úsecích mimo koridor VPS PK4.

Předmětný záměr je v obou řešených variantách v souladu se Zásadami Libereckého kraje v platném znění po vydání 1. aktualizace (2011, 1. aktualizace ZÚR LK 2021). ZÚR Libereckého kraje vymezují republikového a nadregionálního významu S11_D03/1 pro silnici I/13 v úseku Svor – Nový Bor – Manušice – hranice LK/ÚK v rámci ploch a koridorů nadmístního významu veřejně prospěšných staveb.

Je nutné poznamenat, že ZÚR Ústeckého a Libereckého kraje jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR. PÚR ČR v platném znění vymezuje koridor kapacitní silnice S11 v koridoru D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35.

Územní plán dle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje. Územní plány obcí, které nejsou v souladu s výše uvedenými platnými ZÚR Ústeckého a Libereckého kraje je v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů nutné aktualizovat. Vyjádření příslušných úřadů územního plánování k souladu předmětného záměru s platnou územně-plánovací dokumentací jsou součástí kap. H předkládané dokumentace EIA.

Rozvoj města Benešova nad Ploučnicí v další výstavbě je v podstatě možný jen na jižní straně, kde ale má vést přeložka silnice, čímž se rozvoj výstavby pro bydlení dle vyjádření zastaví a sníží se cena blízkých nemovitostí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předmětný záměr ve variantě 1 (varianta z oznámení záměru) je v souladu s koridorem VPS pro přeložku silnice I/13 včetně souvisejících staveb (koridor VD-CNZ-PK4) dle Územního plánu města Benešov nad Ploučnicí v platném znění. Varianta 2 předmětného záměru je na správním území města vedena pouze částečně v koridoru VPS pro přeložku silnice I/13 včetně souvisejících staveb (koridor VD-CNZ-PK4), konkrétně v úseku cca km 5,7–6,6. V tomto úseku není záměr v souladu v ÚPD města Benešov nad Ploučnicí.

Nepředpokládá se, že by realizace přeložky silnice I. třídy měla významnější vliv na cenu blízkých nemovitostí. Po realizaci stavby bude dotčená oblast napojena na kapacitní komunikaci, což může naopak cenu nemovitostí zvýšit.

Umístění přeložky I/13 Děčín-Manušice je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizaci č. 1, 2, a 3 (MMR ČR – 2019), a to konkrétně s republikovými prioritami (14), (14a), (1 6), (20), (20a), (23) a (24).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11. Kompetentní k posouzení souladu ZÚR s Politikou územního rozvoje ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj, které v rámci projednání zmíněných aktualizací ZÚR konstatovalo, že návrhy ZÚR jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

Dle vyjádření vysokorychlostní komunikace podobná dálnici na sebe naváže „dálniční“ průmysl – nové sklady, haly, montovny, opravny, čerpací stanice aj. – postupně nezadržitelně promění okolí komunikace na průmyslové.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Posuzovaným záměrem je stavba silnice I. třídy s dvoupruhovým uspořádáním. S umístěním průmyslových/skladových objektů u přeložky silnice I/13 není v rámci předmětného záměru uvažováno. Průmyslové/skladové objekty nejsou součástí a příslušenstvím silnic dle § 12 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a proto nelze apriori předpokládat jejich realizaci v okolí navrhované silnice I. třídy. Za účelem umístění průmyslových/skladových objektů by bylo nutné realizovat změny územních plánů příslušných obcí. O pořízení územního plánu rozhoduje podle § 6 odstavce 5 písmene a) zákona č. 183/2006 Sb. zastupitelstvo obce, a to buď z vlastního podnětu nebo na základě přijatého návrhu na pořízení.

Sociální a ekonomické vlivy, pohoda bydlení, rekreace

Ve vyjádření je zmíněna obava z narušení rekreační oblasti v lokalitě Volfartice hlukem a prašností v průběhu realizace stavby.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V oznámení záměru i v dokumentaci EIA je navržena řada opatření za účelem minimalizace vlivu hluku a znečištění ovzduší v průběhu realizace stavby (viz kap. B. I. 6. dokumentace EIA). Zmíněná opatření budou respektována v dalších stupních projektových příprav při zpracování podrobných zásad organizace výstavby.

V kapitole „sociální a ekonomické vlivy stavby“ je uvedeno, že navrhovaná přeložka odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž se podstatně zlepší životní podmínky obyvatelů těchto obcí, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů s vozidly a celkově dojde k poklesu hlukové zátěže a znečištění ovzduší v dotčených obcích. Ve vyjádření je uvedeno, že odvedením dopravy mimo zastavěné území jedné obce a přivedením dopravy k zastavěnému území obce druhé dojde k významnému zhoršení ovzduší a hlukové zátěže.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z analýzy provedené v kap. B. II. 6. dokumentace EIA, je zřejmé, že zprovozněním přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice poklesne doprava především na stávající silnici I/13 v úseku mezi Děčínem a Novým Borem až o cca 50 %. Významný pokles nastane také na další paralelní západovýchodní spojnici, a to na silnici II/262. Mezi Benešovem nad Ploučnicí a Českou Lípou činí procentuální pokles v roce 2050 cca 25 %. Vliv předmětného záměru na akustickou situaci a kvalitu ovzduší u nejbližší zástavby podél nové trasy přeložky silnice I/13 je předmětem Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) a Rozptylové studie (příloha č. 3 dokumentace EIA). Z vyhodnocení vlivu na kvalitu ovzduší je zřejmé, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území. Ve vztahu k předmětnému záměru nevyplývá potřeba realizace kompenzačních opatření dle § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. V Akustickém posouzení byla navržena adekvátní protihluková opatření za účelem dodržení příslušných hygienických limitů. V některých místech u stávajících silnic II/262 a III/26223, kde bylo prokázáno překročení hygienického limitu, nedojde vlivem záměru ke zhoršení dané akustické situace.

Posouzení vlivů akustického zatížení a znečištění ovzduší předmětného záměru na veřejné zdraví je předmětem přílohy č. 4 předkládané dokumentace EIA. Z hodnocení vyplývá, že vlivem záměru nedojde k významnému zvýšení rizika pro lidské zdraví.

Dle vyjádření by realizace záměru zhoršila podmínky pro rekreaci v obci Volfartice. Dle vyjádření je v oznámení záměru nedostatečně vyhodnocen vliv na rekreaci, turistiku apod. Obec Volfartice by dle vyjádření ztratila na atraktivitě i z pohledu trvalého pobytu, s možným dopadem na harmonický sociální a ekonomický vývoj těchto obcí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zhodnocení vlivu záměru na rekreační potenciál je podrobněji rozpracováno v rámci kapitoly D. I. 1. předložené dokumentace EIA. Toto zhodnocení vychází z výsledků studií pro účely dokumentace EIA – Akustické posouzení, Rozptylová studie a Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 2, 3, a 9).

Realizace předmětného záměru sice může ovlivnit rekreační potenciál území pro občany z blízkého okolí silnice, ale zároveň může naopak zvýšit atraktivitu území pro další uživatele ze vzdálenějších míst, tím, že zvýší dostupnost tohoto území.

Potenciální vliv předmětného záměru na rekreační potenciál dotčeného území lze definovat z pohledu přírodního prostředí (umístění v CHKO), kulturních a historických památek/cílů a turistických stezek. Vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří je vyhodnocen v příloze č. 5 a v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na kulturní a historické památky je vyhodnocen v příloze č. 9 a v kap. D. I. 8. Zohlednění turistických stezek v návrhu předmětného záměru je zřejmé z kap. D. I. 1 dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na uvedené charakteristiky životního prostředí i na rekreační potenciál dotčeného území je za předpokladu realizace navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. akceptovatelný.

Dle vyjádření veřejnosti plánovaná stavba včetně „doplňkových“ přivaděčů zásadním způsobem ovlivní kvalitu života obyvatel Dolních Habartic. Plán stavby dle vyjádření již v současné době ovlivňuje možnosti rozvoje Dolních Habartic ve smyslu územního plánování a možnostech například výstavby rodinných domů v intravilánu obce. Samotná silnice dle vyjádření naruší a přeruší klidové zóny obce a následně i turistické cesty v okolí nad Dolními Habarticemi.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dle posouzení vlivů na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (přílohy č. 2–4 dokumentace EIA), resp. i kvalitu bydlení je zřejmé, že vliv realizace předmětného záměru na lokalitu Horní Libchava bude mít zanedbatelný vliv. Vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví je předmětem kap. D. I. 1. – D. I. 3. a příloh č. 2–4 překládané dokumentace EIA.

Možnosti rozvoje obce jsou předmětem posouzení na trvale udržitelný rozvoj území v rámci posuzování vlivů územně-plánovacích dokumentací.

V rámci technického řešení záměru je navržena řada přemostění údolí, niv toků, případně polních a lesních cest, která zajistí napojení intravilánu obce na tzv. klidové zóny obce, případně turistické cesty.

Vlivem zhoršení kvality dopravní situace a zhoršení životního prostředí dle vyjádření dojde i ke zhoršení kvality bydlení. Za několik posledních let došlo k výraznému nárůstu počtu obyvatel obce Horní Libchava. Převážná většina z nich, si tuto obec vybrala z důvodu lepšího ovzduší, minimálního hluku a okolní krajiny. Výstavbou přeložky I/13 se dle vyjádření kvalita bydlení výrazně zhorší a sníží se i hodnota investic v této obci.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem realizace předmětného záměru je očekáván pokles intenzit silniční dopravy na silnici III/2627 na průjezdu obcí Horní Libchava. Uvedený pokles je zřejmý při porovnání kartogramů intenzit dopravy v příloze č. 1 dokumentace EIA. Např. při porovnání stavu v roce 2035 bez realizace záměru (tzv. nulový scénář) se stavem v roce 2035 s realizací záměru (tzv. aktivní scénář) je zřejmé, že na silnici III/2627 dojde vlivem záměru v úseku Volfartice–Horní Libchava (křižovatka se silnicí III/26219–křižovatka se silnicí III/26211) k poklesu o 530 všech vozidel /24 h obousměrně a v úseku obce Horní Libchava (křižovatka se silnicí III/26211–křižovatka se silnicí III/2628) dojde k poklesu o 1 430 všech vozidel /24 h obousměrně. Vlivem předmětného záměru se tak očekává výrazné zlepšení dopravní situace v obci Horní Libchava.

Z pohledu přímého vlivu přeložky silnice I/13 na životní prostředí a veřejné zdraví, resp. i kvalitu bydlení lze konstatovat, že vliv realizace předmětného záměru na lokalitu Horní Libchava bude mít zanedbatelný vliv. Vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví je předmětem kap. D. I. 1. – D. I. 3. a příloh č. 2–4 překládané dokumentace EIA.

Toto invariantní řešení dle vyjádření sníží ceny nemovitostí obyvatel a na druhou stranu poskytne prostor pro spekulanty s pozemky.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Nepředpokládá se, že by realizace přeložky silnice I. třídy měla významnější vliv na cenu blízkých nemovitostí. Po realizaci stavby bude dotčená oblast napojena na kapacitní komunikaci, což může naopak cenu nemovitostí zvýšit.

Benešov nad Ploučnicí má dvě katastrální území Benešov nad Ploučnicí a Ovesnou. Přeložka silnice I/13 by tyto území fyzicky oddělila od sebe. V územní plánu města Benešov n. Pl. jsou na území k. ú. Ovesná

vymezeny rozvojové plochy pro bydlení. Záměrem budou přerušeny turistické cesty směřující k Národnímu parku České Švýcarsko.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Propojení uvedených katastrálních území bude zajištěno jak pro silniční, tak pro pěší dopravu několika přemostěními a případně i souvisejícími přeložkami polních/lesních cest:

Varianta 1 – v km 6,185 most přes cestu k vodojemu vč. přeložky cesty; v km 6,935 most přes údolí s potokem vč. přeložky cesty; km 7,450 most na silnici III/26224 přes přeložku I/13.

Varianta 2 – v km 6,205 křižovatka Benešov n. Pl. – západ vč. propojení s cestou k vodojemu; v km 6,930 most přes údolí s potokem; v km 7,385 most na silnici III/26224 přes přeložku I/13.

Zmíněná katastrální území tak budou propojena a zmíněné objekty bude možné využít silniční i pěší využití i budoucími obyvateli rozvojových ploch pro bydlení v k. ú. Ovesná.

Výše zmíněnými mostními objekty budou rovněž kříženy turistické stezky směřující od Benešova n. Pl. severně k NP České Švýcarsko.

V Benešově nad Ploučnicí by dle vyjádření přeložka silnice zlikvidovala značnou část sadů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem předmětného záměru lze očekávat zábor ovocných sadů v k. ú. Benešov n. Pl. na úrovni cca 40 000 m² ve variantě 1, resp. 45 000 m² ve variantě 2. Dle orientační odhadu se stávající sady (resp. plochy využívané k pěstování ovocných stromů) rozkládají na ploše cca 600 000 m². Jedná se tedy o trvalý zábor cca 8 % z celkové plochy ovocného sadu. Vlivem předmětného záměru lze tedy očekávat zábor pouze malé části stávající plochy ovocných sadů. Vlivem záměru dojde k rozdělení ploch ovocných sadů, které však budou propojeny díky přemostění v km 7,810 ve variantě 1, resp. v km 7,745 ve variantě 2 a realizací křižovatky Benešov – východ v km 8,670 ve variantě 1, resp. v km 8,600 ve variantě 2.

Navíc plánuje zcela rozetnout katastr obce Velká Bukovina, kde se veškerá občanská vybavenost nachází v části Velká Bukovina a obyvatelstvo se běžně (pěšky) pohybuje mezi částmi obce.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Propojení uvedeného katastrálního území s k. ú. Malá Bukovina a Karlovka bude zajištěno jak pro silniční, tak pro pěší dopravu několika přemostěními a případně i souvisejícími přeložkami polních/lesních cest:

Varianta 1 – v km 12,790 most na přeložce silnice III/2637; v km 13,300 most přes údolí vč. přeložky polní cesty; v km 13,735 most přes přeložku silnice II/263.

Varianta 2 – v km 12,635 most na přeložce silnice III/2637; v km 13,135 most přes údolí; v km 13,650 most přes přeložku silnice II/263.

Veřejnost nesouhlasí s hodnocením v oznámení záměru, že navrhovaná stavba přeložky I/13 významně neovlivní rekreační potenciál zájmového území. Ve vyjádření je vyzdvihuje využití cyklostezky Varhany a její využití obyvateli České Lípy.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zhodnocení vlivu záměru na rekreační potenciál je podrobněji rozpracováno v rámci kapitoly D. I. 1. předložené dokumentace EIA. Toto zhodnocení vychází z výsledků studií pro účely dokumentace EIA – Akustické posouzení, Rozptylová studie a Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 2, 3, a 9).

Realizace předmětného záměru sice může ovlivnit rekreační potenciál území pro občany z blízkého okolí silnice, ale zároveň může naopak zvýšit atraktivitu území pro další uživatele ze vzdálenějších míst, tím, že zvýší dostupnost tohoto území.

Potenciální vliv předmětného záměru na rekreační potenciál dotčeného území lze definovat z pohledu přírodního prostředí (umístění v CHKO), kulturních a historických památek/cílů a turistických stezek. Vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří je vyhodnocen v příloze č. 5 a v kap. D. I. 8. dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na kulturní a historické památky je vyhodnocen v příloze č. 9 a v kap. D. I. 8. Zohlednění turistických stezek v návrhu předmětného záměru je zřejmé z kap. D. I. 1 dokumentace EIA. Vliv předmětného záměru na uvedené charakteristiky životního prostředí i na rekreační potenciál dotčeného území je za předpokladu realizace navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. akceptovatelný.

Co se týká cyklostezky Varhany, její prostupnost bude zajištěna i po realizaci předmětného záměru. K jejímu kontaktu s přeložkou silnice I/13 dojde pouze cca v km 21,000. Křížení bude zajištěno mostním objektem na přeložce cyklistické stezky Varhany v km 20,910 ve variantě 1, resp. v km 21,500 ve variantě 2.

Ve vyjádření veřejnost nesouhlasí s hodnocením vlivů na krajinný ráz v oznámení záměru. Upozorňuje na opravený kostel svatého Jakuba Staršího v Horní Libchavě, kostel sv. Václava v Malé Bukovině. Dle vyjádření stavba tytu kulturní památky degraduje. Dále je zmíněna obnova drobných sakrálních památek (křížků a kapliček), ke které dochází v posledních letech z iniciativy a s přispěním místních obyvatel (např. křížek ve Volfarticích, v přímé blízkosti navrhované trasy). Je požadováno se zaměřit na posouzení vlivu na historická a kulturní specifika daného regionu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 9 dokumentace EIA). V rámci uvedeného posouzení bylo zpracováno vyhodnocení vlivů předmětného záměru na identifikované znaky kulturní a historické charakteristiky a na znaky vizuální charakteristiky identifikované v souvislosti s přítomností objektů kulturní a historické hodnoty. V rámci uvedeného posouzení byl vyhodnocen vliv záměru na zákonná kritéria a konkrétně na Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky jako slabý až středně silný.

Kostel sv. Jakuba Staršího byl identifikován jako znak kulturní a historické a vizuální charakteristiky v PDoKP C – Volfartice – Manušice. Vliv záměru na kulturní a historickou a vizuální charakteristiku tohoto kostela byl vyhodnocen jako nulový.

Přítomnost kostela sv. Václava byla identifikována jako znak kulturní a historické a vizuální charakteristiky v PDoKP B – Dolní Habartice – Velká Bukovina. Vliv záměru na kulturní a historickou charakteristiku této stavby byl vyhodnocen jako nulový. Přítomnost kostela jako znaku vizuální charakteristiky v PDoKP B byl vyhodnocen jako slabý, v souvislosti s umístěním předmětného záměru do širšího okolí kostela.

Drobná památka kříž u silnice v západní části Volfartic byla identifikována jako znak kulturní a historické charakteristiky. Vliv záměru na tento znak byl vyhodnocen nejvýše jako slabý v důsledku přeložky blízké komunikace. V kap. 9 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz je navrženo opatření na ochranu sakrální architektury v krajině.

V uvedeném posouzení byla dále identifikována celá řada znaků historické a kulturní charakteristiky dotčeného území. Dle vyhodnocení je plánovaný záměr navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru.

Zemědělská společnost Agrome s.r.o. vlastní v úseku od Manušic až po Žandov jak trvale travní porost, tak ornou půdu, kterou využívá pro pěstování krmiva pro hospodářský skot. Společnost se záměrem přeložky silnice I/13 nesouhlasí, jelikož záměr zasahuje do pozemků společnosti a tím dle vyjádření ohrožuje její podnikání.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je veřejně prospěšnou stavbou vymezenou v nadřazené územně-plánovací dokumentaci (viz níže).

Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 i se ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11.

Křížení obytného domu mostním objektem v Dolních Habarticích – pravděpodobné poškození domu již v průběhu realizace stavby v důsledku dopravy těžké stavební techniky, ztráta ceny.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Křížení obytné zástavby v Dolních Habarticích je řešeno mostním objektem o délce cca 240 m v km 8,870 varianty 1, resp. v km 8,790 varianty 2. V současné době nejsou známy podrobné parametry mostního objektu (rozmístění pilířů apod.) ani podrobné zásady organizace výstavby. Způsob dotčení, resp. ochrany obytné zástavby v Dolních Habarticích bude nutné řešit v dalších stupních projektových příprav na základě zmíněných projekčních podkladů. V případě možnosti zachování křížovaných objektů bude nutné dbát na to, aby vlivem realizace stavby nedošlo k poškození těchto nemovitostí.

Předmětným záměrem dojde k rozdělení stezky Slunečná–Radeč.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem záměru je v místech křížení turistických a cyklistických stezek (křížení polních a lesních cest, místních komunikací apod.) uvažováno s mostními objekty ať již na samotné I/13, nebo přes silnici I/13.

Dle vyjádření hrozí narušení statiky domu Velká Bukovina č. p. 3.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Objekt Velká Bukovina č. p. 3 se nachází ve vzdálenosti cca 300 m od trasy předmětného záměru. V průběhu realizace stavby, lze očekávat pohyb vozidel staveništní dopravy převážně v trase budoucí komunikaci. V případě, že by podrobné ZOV v dalších stupních projektových příprav uvažovaly s trasou mimostaveništní dopravy na komunikaci III/2637 v blízkosti objektů obce Velká, bylo by vhodné zařadit objekty do monitoringu vibrací v průběhu výstavby, který je navržen v kap. D. IV. dokumentace EIA.

Kumulativní vlivy

Vyjádření veřejnosti rozporuje vyhodnocení kumulativních vlivů s dalšími záměry (Přeložka silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice, Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava II/262 a Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava). Vyjádření nesouhlasí s konstatováním na str. 259 oznámení záměru, že „vzhledem k nízké intenzitě

negativních vlivů posuzovaného záměru na všechny druhy lze předpokládat, že kumulace s takovými záměry nebude významná“ a s konstatováním „nebude mít významně negativní vliv na dle par. 451 odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb. na předměty ochrany a celistvost EVL včetně kumulativních vlivů“.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Za účelem vyhodnocení kumulativních vlivů z provozu dopravy na výhledové silniční síti byly zmíněné stavby zahrnuty do dopravního modelu v rámci Dopravní prognózy (příloha č. 1 předkládané dokumentace EIA). Vyhodnocení vlivů na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (příloha č. 2–4 dokumentace EIA) zohledňuje kumulativní vlivy s uvedenými stavbami. Obdobně byly kumulativní vlivy vyhodnoceny i v oznámení záměru. Citovaná konstatování z oznámení záměru vychází z Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., které bylo přílohou č. 4 oznámení záměru.

Kumulativní vlivy s uvedenými liniovými stavbami jsou dále zohledněny v kap. B. I. 4. a při hodnocení jednotlivých složek životního prostředí v kap. D. I. předkládané dokumentace EIA. Kumulativní vlivy byly rovněž zohledněny v odborných studiích vč. studií týkajících se přírodních a krajinných složek prostředí – zejména Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – příloha č. 5 dokumentace EIA, Posouzení vlivů záměru na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – příloha č. 7 dokumentace EIA a Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz – příloha č. 9 dokumentace EIA.

Dle vyjádření veřejnosti je nízké hodnocení negativity vlivů opřeno o to, že v okolí jsou zachovalé ekologicky funkční biotopy, které omezení až ztrátu funkce dotčeného předmětu ochrany nahradí, resp. vykompenzují – není zaručeno, že nebudou rovněž dotčeny kumulací dalších záměrů.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Při hodnocení kumulativních vlivů zpracovatel dokumentace EIA a zpracovatelé dílčích odborných studií vychází z veřejně dostupných zdrojů informací o plánovaných stavbách v území (viz kap. D. V. dokumentace EIA).

Ve vyjádření veřejnosti je rozporováno umístění stavby v členitém území, nestabilním z hlediska sesuvů. Dále je rozporováno konstatování o minimalizaci přímých zásahů z pohledu likvidace křovinných remízků, mezí, lemů cest, pláště lesů, hnízdišť apod.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V navrhované trase se nenachází žádná aktivní sesuvná území a trasa protíná 7 potencionálních sesuvných území registrovaných území u Geofondu ČR. Tato rizika budou zohledněna v dalších stupních projektové dokumentace po zaměření území a zpracování geofyzikálního, předběžného a podrobného geologického průzkumu se zaměřením na svahové pohyby. Jedná se o upřesnění směrového a výškového vedení trasy, odvodnění a návrh sanačních opatření v místech křížení potencionálních sesuvných území. Rizika na trase jsou ve zmíněné dokumentaci určena v celé délce trasy a ta budou zohledněna a technicky řešena v dalším stupni dokumentace po stabilizování koridoru (trasy) a po provedení následných potřebných průzkumů.

V oznámení záměru je jedním z navržených opatření – minimalizace rozsahu dočasných záborů u cennějších biotopů, tj. v zamokřeném terénu a v přírodně zachovalejších úsecích, tj. v lesních porostech a mozaice luk, křovin, remízků a sadů přímých zásahů z pohledu likvidace křovinných remízků, mezí, lemů cest, pláště lesů, hnízdišť apod. Uvedené opatření je uplatněno i v dokumentaci EIA a bude nutné jej zohlednit při tvorbě podrobných zásad organizace výstavby v navazujících stupních projektových příprav.

Sesuvná území

Plánovaná stavba ve své značné délce bude probíhat skrze sesuvná území, která její konečnou realizaci dle vyjádření významně zkomplikují, prodraží a prodlouží.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Technickoekonomické posouzení stavby není předmětem procesu posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Toto posouzení bylo při vědomí rizik sesuvných území provedeno roce 2014 firmou CityPlan technicko-ekonomickou studií „Děčín-Nový Bor, optimalizace vedení trasy“. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím o vedení trasy v posuzovaném koridoru rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studií projednala Centrální komise Ministerstva dopravy (jednání Centrální komise Ministerstva dopravy ze dne 7. 6. 2016) a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Současné poznatky a metody posuzování

Záměr není dle vyjádření zpracován s ohledem na „současný stav poznatků a metod posuzování“. Při posuzování vlivu na obyvatelstvo a životní prostředí, nebere záměr v úvahu současné záměry krajinného plánování, které se staví proti ubývání volné přírody.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předkládaná dokumentace EIA je zpracována na základě platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Předmětný záměr je v dokumentaci EIA rovněž zhodnocen řadou odborných studií (přílohy č. 2–12 dokumentace EIA): Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví, Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, Posouzení vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody a Vlivy na klima. Všechny tyto studie a hodnocení vycházejí z platné legislativy, platných metodických postupů a současných poznatků a metod posuzování.

Technické řešení stavby je navrženo v souladu s platnými metodikami a normami a bylo prověřeno z pohledu dopravní a technické efektivnosti. Technické řešení mj. vychází z porovnání alternativních řešení přeložky silnice I/13 (Technickoekonomická studie – AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014).

Doprava

Z důvodu plánovaného nájezdu v obci Volfartice, je dle vyjádření vysoká pravděpodobnost, že většina občanů z okolních měst a obcí, bude převážně využívat tento nájezd, tudíž dojde ke zvýšení provozu v obci. Obcí je vedena silnice III. třídy, která je ve velmi špatném stavu a na takovou zátěž není ani technicky připravena. Chodníky zde vystaveny zatím nebyly. Podél silnice se nachází Základní a Mateřská škola Horní Libchava, potraviny, hřiště pro děti. Výstavbou plánované přeložky se dopravní situace v obci výrazně zhorší.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem realizace předmětného záměru je očekáván pokles intenzit silniční dopravy na silnici III/2627 na průjezdu obcí Volfartice a Horní Libchava. Uvedený pokles je zřejmý při porovnání kartogramů intenzit dopravy v příloze č. 1 dokumentace EIA. Např. při porovnání stavu v roce 2035 bez realizace záměru (tzv. nulový scénář) se stavem v roce 2035 s realizací záměru (tzv. aktivní scénář) je zřejmé, že na silnici III/2627 dojde vlivem záměru v úseku Volfartice–Horní Libchava (křižovatka se silnicí III/26219–křižovatka se silnicí III/26211) k poklesu o 530 všech vozidel /24 h obousměrně a v úseku obce Horní Libchava (křižovatka se silnicí III/26211–křižovatka se silnicí III/2628) dojde k poklesu o 1 430 všech vozidel /24 h obousměrně.

Vlivem předmětného záměru se tak očekává výrazné zlepšení dopravní situace v obcích Volfartice a Horní Libchava.

Ve vyjádření jsou rozporovány intenzity dopravy na přeložce I/13 ve výhledovém roce 2050 na úrovni 7 500 vozidel/den. Vyjádření zmiňuje, že dle předpokládaných intenzit je kalkulováno s vedlejšími stavbami.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Pro účely oznámení záměru byla využita Prognóza intenzit dopravy z Technické studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ (Valbek, spol. s r.o., únor 2019). Tato prognóza byla pro účely dokumentace EIA aktualizována (viz příloha č. 1 dokumentace EIA). Oblast obou dopravních modelů byla stanovena tak, aby byly postihnuty změny v intenzitách dopravy vyvolané zprovozněním především přeložky silnice I/13, ale také I/9, která je uvažovaná i v nulovém scénáři, její vliv je však v území významný. Při zprovoznění přeložky silnice I/13 proběhnou přesuny intenzit hlavně mezi stávající I/13 a silnicí II/262 a novou přeložkou. Při zprovoznění přeložky silnice I/9 pak proběhne přerozdělení především mezi stávající silnicí I/9 a novou přeložkou. Další změny v intenzitách se ale dají předpokládat i na širší komunikační síti od Děčína na západě po II/270 na východě. Oblast modelu pak byla rozšířena i na sever pro možnost výběru cesty ve směru do Šluknovského výběžku mezi silnicemi I/9 a II/263, kterou mohou ovlivnit obě přeložky. Do dopravního modelu pro výpočet prognózy intenzit dopravy tak byla zahrnuta silniční síť, která se na západě sbíhá do Děčína, ze severu je ohraničena silnicí I/13 navíc se zahrnutím silnic I/9 a II/263, z východu ohraničena silnicí II/270 a z jihu silnicí I/15, resp. II/262. V zahrnuté oblasti jsou v dopravním modelu obsaženy všechny silnice I. a II. třídy a vybrané silnice III. třídy především v oblasti mezi Českou Lípou, Novým Borem, Českou Kamenicí a Děčínem. V České Lípě a Novém Boru byly zahrnuty i páteřní místní komunikace. V modelu výhledové komunikační sítě byly zahrnuty i další stavby, které byly aktivní i při výpočtu stavů bez záměru (nulové scénáře), neboť se předpokládá, že budou v hodnocených výhledových horizontech v dokumentaci EIA (r. 2035 a 2050) rovněž v provozu. Jedná se o následující stavby: I/9 MÚK Okrouhlá, I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, I/9 Dubice – Dolní Libchava (Sosnová – II/262), I/9 Nový Bor – Svor, zkapacitnění, I/9 Svor, I/13 Děčín – Ludvíkovice, I/13 Děčín, OK Benešovská, I/13 Kunratice – Jablonné v Podještědí, I/15 Stvolínky, obchvat, I/15 Zahrádky, obchvat.

Předmětný záměr neřeší průjezd větší částí Děčína (od Teplic i Ústí nad Labem musí ve směru na Liberec vozidla přejet přes nový most chybně situovaný do centra města).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Předmětem posuzovaného záměru je přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice. Začátek úseku je v km 1,825, kde se stavba napojuje na přeložku silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka). Převedení dopravy přes město Děčín není předmětem posuzovaného záměru.

Předmětný záměr dle vyjádření degraduje výhody Folknářské spojky, která vyvádí dopravu nad Děčín mimo obydlené oblasti.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Cílem staveb I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka) a I/13 Děčín – Manušice (posuzovaný záměr) je převedení dopravy ze stávající silnice I/13 v seku Děčín – Ludvíkovice – Huntířov – Markvartice – Česká Kamenice – Srbská Kamenice – Prácheň do koridoru Děčín – Benešov n. Pl. – Manušice z důvodu nevyhovujících směrových a spádových poměrů na stávající trase vč. konfliktu s obytnou zástavbou. Předmětný záměr je proto se stavbou Folknářské spojky úzce koordinován. Význam zprovoznění obou uvedených staveb byl prověřen v rámci Technicko-ekonomické studie „Děčín-Nový Bor, optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014) a v rámci oponentního posudku „Posouzení technicko-ekonomické studie I/13 Děčín – Nový Bor, optimalizace vedení trasy“ (VÚT Brno, 2015).

Přeložka I/13 dle vyjádření neřeší zkrácení trasy jak na Liberec, tak na Českou Lípou. Vede do Manušic a pak se vrací zpět k Novému Boru resp. České Lípě. Z pohledu řidiče bude při cestě do Liberce zvolena stávající trasa I/13 s využitím Folknářské spojky, ve směru na Českou Lípou lze očekávat využití sjezdu v Benešově nad Ploučnicí a následné pokračování přes Žandov. Obě trasy jsou dle vyjádření kratší a budou zachovány.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V roce 2014 zpracovala firma CityPlan technicko-ekonomickou studii optimalizace vedení trasy přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem severním a jižním koridorem. Součástí této studie bylo i předběžné ekologické hodnocení obou koridorů. Výsledky ekonomického hodnocení a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu tzv. jižní varianty přeložky silnice I/13 (posuzovaný záměr v dokumentaci EIA). Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla severní varianta vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě (varianta v trase předmětného záměru). Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2. Před rozhodnutím rozhodla Centrální komise (v roce 2015) o vypracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie firmy CityPlan. V roce 2016 technicko-ekonomickou studii projednala 7. 6. 2016 Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí.

Stávající silnice I/13 byla dle vyjádření v třicátých letech minulého století plánována coby tzv. Sudetská dálnice a počítalo se s vybudováním v čtyřpruhém uspořádání. V současnosti je již velká část rozšířena na čtyři jízdní pruhy jak od Chomutova na Teplice, tak mezi Bílým potokem a Libercem, částečně u Nového Boru. Dle vyjádření lze logicky počítat postupným dobudováním přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice na čtyřpruh v celé délce, což by bylo v údolí řeky Ploučnice nepřijatelné.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice je navržena ve dvoupruhové kategorii. V uvedeném uspořádání byla trasa předmětného záměru prověřena v rámci Technicko-ekonomické studie „Děčín-Nový Bor, optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014) a v rámci oponentního posudku „Posouzení technicko-ekonomické studie I/13 Děčín – Nový Bor, optimalizace vedení trasy“ (VÚT Brno, 2015).

Vzhledem k tomu, že by v daném úseku stávající silnice I/13 zůstala zachována jako silnice nižší třídy, tedy nebyla by odstraněna, nejedná se o přeložku, ale o novou liniovou stavbu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Význam přeložky silnice lze dokladovat převedením významného podílu dopravy ze stávající trasy. Zachování stávající silnic, je standardním řešením při řešení přeložek komunikací, za účelem zajištění napojení obcí na stávající trase.

Umístění křižovatky, odpočívky pro kamiony a benzínové stanice mezi Žandovem a Volfarticemi dle vyjádření povede ke zvýšení provozu na silnicích III. třídy, jak v těchto obcích, tak i v obcích sousedních.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky do dokumentace EIA upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice uvažováno.

Z Prognózy intenzit dopravy (příloha č. 1 dokumentace EIA), která predikuje intenzity silniční dopravy na komunikační síti řešeného území v letech 2035 a 2050 ve stavech bez záměru (tj. bez realizace silnice I/13 Děčín – Manušice) a se záměrem (tj. s realizací silnice I/13 Děčín – Manušice), je zřejmé, že na silnicích II. a III. třídy mezi Žandovem, Volfarticemi, Malou Bukovinou a Velkou Bukovinou nedochází v porovnání stavů bez záměru a se záměrem k významným změnám intenzit dopravy. Na většině úseků lze očekávat pokles intenzit dopravy vlivem realizace předmětného záměru.

Dle vyjádření lze očekávat zvýšení intenzity dopravy v Horní Libchavě, Manušicích a Volfarticích.

Ve vyjádření je upozorněno na sjezd nacházející se nad obcí Volfartice u obce Radeč, který je plánován jako přivaděč na Českou Lípu, ale kompletní průjezd Volfarticemi je pouze pro vozidla o tonáži do 3,5 t, jelikož mosty přes obec nevyhovují těžkým vozidlům. Ve vyjádření byla vznesena obava vibrací vlivem potenciálního přivedení dopravy do obce po zprovoznění záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem realizace předmětného záměru je očekáván pokles intenzit silniční dopravy na silnici III/2627 na průjezdu obcí Volfartice a Horní Libchava. Uvedený pokles je zřejmý při porovnání kartogramů intenzit dopravy v příloze č. 1 dokumentace EIA. Např. při porovnání stavu v roce 2035 bez realizace záměru (tzv. nulový scénář) se stavem v roce 2035 s realizací záměru (tzv. aktivní scénář) je zřejmé, že na silnici III/2627 dojde vlivem záměru v úseku Volfartice–Horní Libchava (křižovatka se silnicí III/26219–křižovatka se silnicí III/26211) k poklesu o 530 všech vozidel /24 h obousměrně a v úseku obce Horní Libchava (křižovatka se silnicí III/26211–křižovatka se silnicí III/2628) dojde k poklesu o 1 430 všech vozidel /24 h obousměrně. Pokles intenzit dopravy je očekáván rovněž v obci Manušice na silnici III/2628. V obci Manušice (křižovatka se silnicí II/2627–křižovatka se silnicí III/2629) dojde k mírnému poklesu o 60 všech vozidel /24 h obousměrně. Vlivem předmětného záměru se tak očekává výrazné zlepšení dopravní situace v obcích Volfartice a Horní Libchava, mírné zlepšení dopravní situace lze očekávat i v obci Manušice.

Co se týká vibrací, nelze vyloučit riziko přenosu vibrací v souvislosti se stavební činností k chráněné zástavbě. V průběhu provozu záměru se vznik vibrací, který by měl vliv na obytnou zástavbu, nepředpokládá. Z preventivních důvodů byl v dokumentaci EIA navržen monitoring vibrací pro fázi před výstavbou, v průběhu výstavby i po zprovoznění předmětného záměru (viz kap. D. IV. dokumentace EIA).

Studie dle vyjádření neřeší prospěšnost dopravní stavby. Dle vyjádření stavba přinese kamionovou dopravu, která se po přeložce vyhne placeným úsekům dálnic.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zdůvodnění záměru je popsáno v kap. B. I. 5 předkládané dokumentace EIA.

Varianta využití stávajícího koridoru silnice I/13 byla prověřena v rámci technickoekonomické studie „I/13 Děčín – Nový Bor, Optimalizace vedení trasy“ (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). V technickoekonomické studii byly prověřovány 3 varianty a 2 podvarianty odlišné v čase nebo v trasování silnice I/13. Mimo nulové varianty a tzv. jižní varianty přeložky I/13 (stavba předmětného záměru) byla prověřena i tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice a varianta, která předpokládá zprovoznění Folknářské spojky a obchvatu Markvartic.

Pro variantu trasy předmětného záměru bylo z hodnocení dopravní části zřejmé, že z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, vykazuje tato varianta nejnižší hodnoty, tedy je dopravně výhodnější oproti nulové a severní variantě, včetně varianty zprovoznění Folknářské spojky a obchvatu Markvartic na stávající silnici I/13. Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2.

Studie dle vyjádření nehodnotí současné trendy nejen omezení, ale i zákazu tranzitní kamionové dopravy nebo zákazu vjezdu kamionů, což by dle vyjádření bylo v případě CHKO namístě. Navrhovaná přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice svede tranzitní dopravu do jednoho koridoru protínající chráněnou krajinnou oblast a povede obydlými oblastmi. Problém zatíženosti obyvatelstva podél současné silnice I/13 a části silnice II/262 se dle vyjádření přesune na obyvatele podél nové trasy.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

CHKO České středohoří má rozlohu 1 063 km². Na území CHKO bezprostředně navazuje CHKO Labské pískovce o rozloze 250 km² s NP České Švýcarsko o rozloze 79 km² a dále CHKO Lužické hory o rozloze 270 km². Je tak zřejmé, že v případě dopravního napojení v koridoru Děčín – Nový Bor – Liberec je zásah předmětného záměru na území CHKO nevyhnutelný. Z odůvodnění záměru v kap. B. I. 5. dokumentace EIA je zřejmé, že stávající silnice v koridoru Děčín – Ludvíkovice – Huntířov – Markvartice – Česká Kamenice – Srbská Kamenice – Prácheň má nevyhovující směrové a spádové poměry a je v konfliktu s obytnou zástavbou. Trasa přeložky silnice I/13 v koridoru Děčín – Benešov n. Pl. – Manušice je navržena tak, aby byl minimalizován zásah do cennějších území CHKO České středohoří a aby byla přeložka vedena v maximální možné míře mimo obytnou zástavbu. Z posouzení v dílčích odborných studiích a v dokumentaci EIA je zřejmé, že vlivem předmětného záměru nelze, při akceptaci navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA, očekávat významné ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví.

Nebyla zhodnocena možnost podpořit naopak železniční dopravu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Stavba předmětného záměru je ve variantě 1 v souladu se ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 i se ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3. Varianta 2, která byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení a prověřuje v některých úsecích variantní vedení trasy ve větší vzdálenosti od ochranných pásem vodních zdrojů, zástavby, přírodně cenných území apod., vychází v těchto úsecích mimo koridor PK4 vymezený v ZÚR Ústeckého kraje.

Koridor pro stavbu předmětného záměru je v ZÚR Libereckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (koridor „S11_D03/1“) a ZÚR Ústeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (koridor „PK4“) vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a upřesňuje koridor kapacitní silnice S11.

Z výše uvedeného je zřejmé, že stavba předmětného záměru je v souladu s územně-plánovací dokumentací jak na úrovni krajské, tak na úrovni celorepublikové. Uvedené koncepční dokumenty jsou aktualizovány na základě dalších celorepublikových i krajských strategických dokumentů, které mj. řeší jednotlivé druhy dopravní infrastruktury tak, aby byly vytvořeny předpoklady pro funkční systém. Předmětem procesu EIA je již konkrétní záměr stavby, jehož oznamovatelem je investor, v tomto případě Ředitelství silnic a dálnic ČR. Předmětem dokumentace EIA je proto vlastní záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice. Je nutné poznamenat, že předmětem dokumentace EIA je mj. vyhodnocení kumulativních vlivů předmětného záměru s dalšími plánovanými záměry v území.

Světelný smog

Případné osvětlení plánované odstavné plochy negativně ovlivní občany Volfartice tak jako Radeče, ale také živočichy, jejichž lokality se v okolí nacházejí.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

K problematice odpočívky lze konstatovat, že návrh řešení v oznámení záměru vycházel z technické studie bez specifikace podrobných parametrů odpočívky. Oznamovatel se rozhodl od návrhu odpočívky do dokumentace EIA upustit. V dokumentaci EIA není s realizací odpočívky Volfartice uvažováno.

Jako zdroj světelného znečištění ve stávajícím záměru je bráno v úvahu a posuzováno osvětlení ze stacionárních světelných zdrojů na odpočívce Volfartice, nikoliv však ze světel světlometů projíždějících vozidel. Půjde rovněž o kontinuální světelné znečištění v průběhu noci. Světelný smog má podobně jako hluk prokazatelně negativní vliv na kvalitu spánku, a tudíž je dalším významným stresorem působícím na lidské zdraví. V záměru je tato problematika řešena velmi okrajově, je třeba podrobnější nezávislé odborné posouzení.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Světelné znečištění způsobené reflektory aut může být významné především v úsecích, kde je stavba vedena na terénu, případně na náspech. Podstatně menší negativní vliv pak lze očekávat v místech, kde je silnice vedena v zářezu. Co se týká ovlivnění obytné zástavby, pak je daný jev z velké části minimalizován navrženými protihlukovými stěnami, které brání šíření světelného znečištění do širšího okolí. Protihlukové stěny jsou dle Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) navrženy v místech kontaktu s obytnou zástavbou Děčín–Březiny, Soutěsky, Jedlka, Dolní Habartice a Horní Libchava. V lokalitě Malá Bukovina, Velká Bukovina a Volfartice bude světelný smog minimalizován především vedením trasy v zářezu, vedení v násypu je navrženo pouze v místech křížení silniční infrastruktury nebo údolí s vodními toky, popř. jinými přírodně cennými biotopy. V těchto místech bude nutné světelný smog alespoň částečně eliminovat vhodně navrženou zelení, která zabráni šíření světelného smogu dále od komunikace.

Vliv předmětného záměru z pohledu světelného smogu na životní prostředí a veřejné zdraví je předmětem kap. D. 1. 3. 3. předkládané dokumentace EIA.

Vlivy na ZPF a PUPFL

Dle vyjádření dojde ke zbytečnému záboru zemědělské a lesní půdy, navíc v oblasti CHKO České středohoří. Naproti tomu stávající komunikace I/13 a komunikace Benešov n. Pl. – Česká Lípa zůstanou zachovány (možná se stejnou intenzitou provozu).

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Z hlediska ochrany ZPF a PUPFL lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný. Z analýzy provedené v kap. B. II. 6. dokumentace EIA, je zřejmé, že zprovozněním přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice poklesne doprava především na stávající silnici I/13 v úseku mezi Děčínem a Novým Borem až o cca 50 %. Významný pokles nastane také na další paralelní západovýchodní spojnici, a to na silnici II/262. Mezi Benešovem nad Ploučnicí a Českou Lípou činí procentuální pokles v roce 2050 cca 25 %. Vliv předmětného záměru především na hlukovou situaci zástavby podél stávajících silnic I/13 a II/262 je předmětem Akustického posouzení v příloze č. 2 předkládané dokumentace EIA. Z posouzení je zřejmé, že vlivem předmětného záměru dochází v posuzovaných profilech silnic I/13 a II/262 po realizaci přeložky I/13 a následném přerozdělení dopravy ke zlepšení akustické situace až o 9,9 dB v denní době a až o 10,7 dB v noční době. Potenciální zhoršení akustické situace bylo identifikováno na úrovni nehodnotitelné změny akustické situace v intervalu 0,1–0,9 dB v souladu s § 20 odstavcem 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na klima

Plány na tuto stavbu byly dle vyjádření připraveny před téměř padesáti lety a nezohledňují současnou klimatickou změnu.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vlivem posuzovaného záměru na klima je předmětem samostatného vyhodnocení v příloze č. 11 předkládané dokumentace EIA. Předmětem vyhodnocení je mj. identifikace a posouzení adaptačních a mitigačních opatření ve vztahu k posuzovanému záměru. Pro identifikaci a posouzení adaptačních opatření vycházela studie Vlivy na klima z Odborného podkladu k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury (Český hydrometeorologický ústav a Matematicko-fyzikální fakulta Univerzity Karlovy, květen 2017). V Odborném podkladu byly použity modelové simulace pro dva různé emisní scénáře označované jako RCP4.5 a RCP8.5. Z vyhodnocení je zřejmé v projektu není nezbytné adaptovat žádná integrační opatření. V projektu je potřeba v dalších stupních projektových příprav akceptovat standardní navržená opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV.) za účelem zvýšení retenční schopnosti krajiny v podobě maximalizace vsakovacích příkopů (dle možností a omezení na ochranu zdrojů podzemních vod, která vyplynula z Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody – příloha č. 10), vhodných výsadeb dřevin a křovin v okolí silnice apod.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A. 1. Oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR

A. 2. IČO 65993390

A. 3. Sídlo Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

A. 4. Jméno, příjmení, sídlo a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Jan Wohlmuth
Ředitel Správy Liberec ŘSD ČR
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Liberec
Zeyerova 1310
460 55 Liberec
Tel.: +420 485 251 120

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. Základní údaje

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

Název záměru:	I/13 Děčín – Manušice
Kategorie:	kategorie II (zjišťovací řízení)
Bod:	49 – <i>“Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b)”</i>
Stanovený limit:	a) 2 km; b) 1000 voz/24hod

B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Posuzovaný záměr „I/13 Děčín – Manušice“ (dále jen „záměr“) zahrnuje dva dílčí úseky: Přeložku silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí a Přeložku silnice I/13 Benešov nad Ploučnicí – Manušice.

Oba dílčí úseky přeložky silnice I/13 jsou navrženy ve dvou variantách lišících se směrovým a výškovým vedením trasy v několika lokalitách.

Přeložka silnice I/13 je v celém úseku Děčín – Manušice navržena ve dvoupruhovém uspořádání, kategorii silnice S11,5/90.

Návrh trasy přeložky silnice I/13 začíná v místě křížení stávající silnice II/262 na konci Děčína (městské části Březiny), kde navazuje na stavbu přeložky silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka), která byla posuzován v rámci samostatného procesu EIA (kód záměru ULK951; souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí bylo vydáno dne 11. 6. 2019 pod č. j. KUUK/67193/2019/ZPZ). Začátek vlastního posuzovaného záměru „I/13 Děčín–Manušice“ je v km 1,825.

Mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí je trasa záměru „I/13 Děčín – Manušice“ vedena údolím Ploučnice v souběhu se stávající silnicí II/262. Podélný profil je hlavně dán reliéfem stávajícího terénu a podélným profilem navazující Folknářské spojky. Řada příčných údolí je křížena mostními objekty a skalní výběžek cca v km 3,0 (varianta 1) a v úseku cca km 2,850 – 3,350 (varianta 2) stavba podchází tunelem.

Návrh trasy úseku přeložky silnice I/13 Benešov nad Ploučnicí – Manušice je napojen na konec úpravy přeložky I/13 úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí a v prostoru Manušic na přeložku silnice I/9 v místě navrhované MÚK Manušice. Podélný profil navazuje na niveletu přeložky I/13 v úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí a je dán hlavně reliéfem stávajícího terénu a podélným profilem přeložky silnice I/9 v místě MÚK Manušice. Řada příčných údolí je křížena mostními objekty.

Celková délka posuzované stavby I/13 Děčín – Manušice ve variantě 1 je 20,588 km. Ve variantě 2 je celková délka stavby 20,665 km.

Záměr je z hlediska směrového a výškového vedení posuzován v této dokumentaci záměru ve dvou variantách. Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice. Obě předložené varianty jsou posouzeny z pohledu všech složek životního prostředí a veřejného zdraví vč. geologického zmapování rizikových oblastí a hodnocení vlivu na krajinný ráz.

V následujícím přehledu jsou shrnuty základní kapacitní údaje obou úseků stavby dle technické studie; jejich podrobnější technický popis je uveden v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Varianta 1

Přeložka I/13 úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí

Délka úseku:	7 350 m
Kategorie komunikace:	S11,5/90
Křižovatky:	křižovatka Benešov nad Ploučnicí – západ v km 5,895 křižovatka Benešov nad Ploučnicí – východ v km 8,575
Mostní objekty na I/13:	16 mostních objektů
Mostní objekty přes I/13:	1 mostní objekt
Tunely/ekodukty:	tunel cca v km 3,0 v místě přechodu trasy přeložky silnice I/13 přes skalní výběžek o délce 280 m ekodukt nad I/13 v km 4,230

Přeložka I/13 úsek Benešov nad Ploučnicí – Manušice

Délka úseku:	13 238 m
Kategorie komunikace:	S11,5/90
Křižovatky:	křižovatka Velká Bukovina v km 13,735 křižovatka Volfartice v km 17,315 křižovatka (MÚK) Manušice v km 22,413
Mostní objekty na I/13:	11 mostních objektů
Mostní objekty přes I/13:	7 mostních objektů

Varianta 2

Přeložka I/13 úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí

Délka úseku:	7 265 m
Kategorie komunikace:	S11,5/90
Křižovatky:	křižovatka Benešov nad Ploučnicí – západ v km 6,250 křižovatka Benešov nad Ploučnicí – východ v km 8,600
Mostní objekty na I/13:	13 mostních objektů

Mostní objekty přes I/13:	1 mostní objekt
Tunely/ekodukty:	tunel cca mezi km 2,850 – 3,350 v místě přechodu trasy přeložky silnice I/13 přes skalní výběžek o délce 590 m ekodukt nad I/13 v km 4,230

Přeložka I/13 úsek Benešov nad Ploučnicí – Manušice

Délka úseku:	13 400 m
Kategorie komunikace:	S11,5/90
Křižovatky:	křižovatka Velká Bukovina v km 13,730 křižovatka Volfartice v km 17,110 křižovatka (MÚK) Manušice v km 22,413
Mostní objekty na I/13:	11 mostních objektů
Mostní objekty přes I/13:	7 mostních objektů

Záměr přeložky silnice I/13 v celém úseku Děčín – Manušice v obou posuzovaných variantách dále zahrnuje realizaci přeložek komunikací, propustků, zárubních zdí, objektů odvodnění komunikací, úprav vodotečí, přeložek inženýrských sítí, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb.

Předpokládané výhledové intenzity dopravy pro řešené výhledové stavy v roce 2035 a 2050 se záměrem na přeložce silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1 Předpokládané výhledové intenzity dopravy na přeložce silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice pro výhledové stavy v roce 2035 a 2050 (počet vozidel/24 hodin)

Popis úseku	2035				2050			
	OA	LNA	TNA	SV	OA	LNA	TNA	SV
ZÚ (km 1,825) – křižovatka Benešov nad Ploučnicí západ	4 374	363	501	5 238	4 461	401	536	5 399
Křižovatka Benešov nad Ploučnicí západ – křižovatka Benešov nad Ploučnicí východ	2 298	208	345	2 852	2 358	232	370	2 960
Křižovatka Benešov nad Ploučnicí východ – křižovatka Velká Bukovina	2 679	257	353	3 290	2 749	286	380	3 415
Křižovatka Velká Bukovina – křižovatka Volfartice	2 883	197	372	3 453	2 963	220	399	3 583
Křižovatka Volfartice – MÚK Manušice	2 892	188	376	3 456	2 973	210	403	3 586

Zdroj: Prognóza intenzit dopravy „I/13 Děčín – Manušice“ (příloha č. 1 dokumentace EIA)

Pozn.: OA – osobní automobily, LNA – lehká nákladní vozidla do 3,5 t, TNA – těžká nákladní vozidla nad 3,5 t, SV – součet všech vozidel

B. I. 3. Umístění záměru

Kraj: Ústecký kraj (CZ042)

Město/obec: Děčín; Malá Veleň; Benešov nad Ploučnicí; Dolní Habartice; Velká Bukovina

Katastrální území: Březiny u Děčína [614190]; Malá Veleň [690392]; Benešov nad Ploučnicí [602451] Ovesná [602469]; Dolní Habartice [629049]; Malá Bukovina [690031]; Velká Bukovina [778273]; Karlovka [778265]

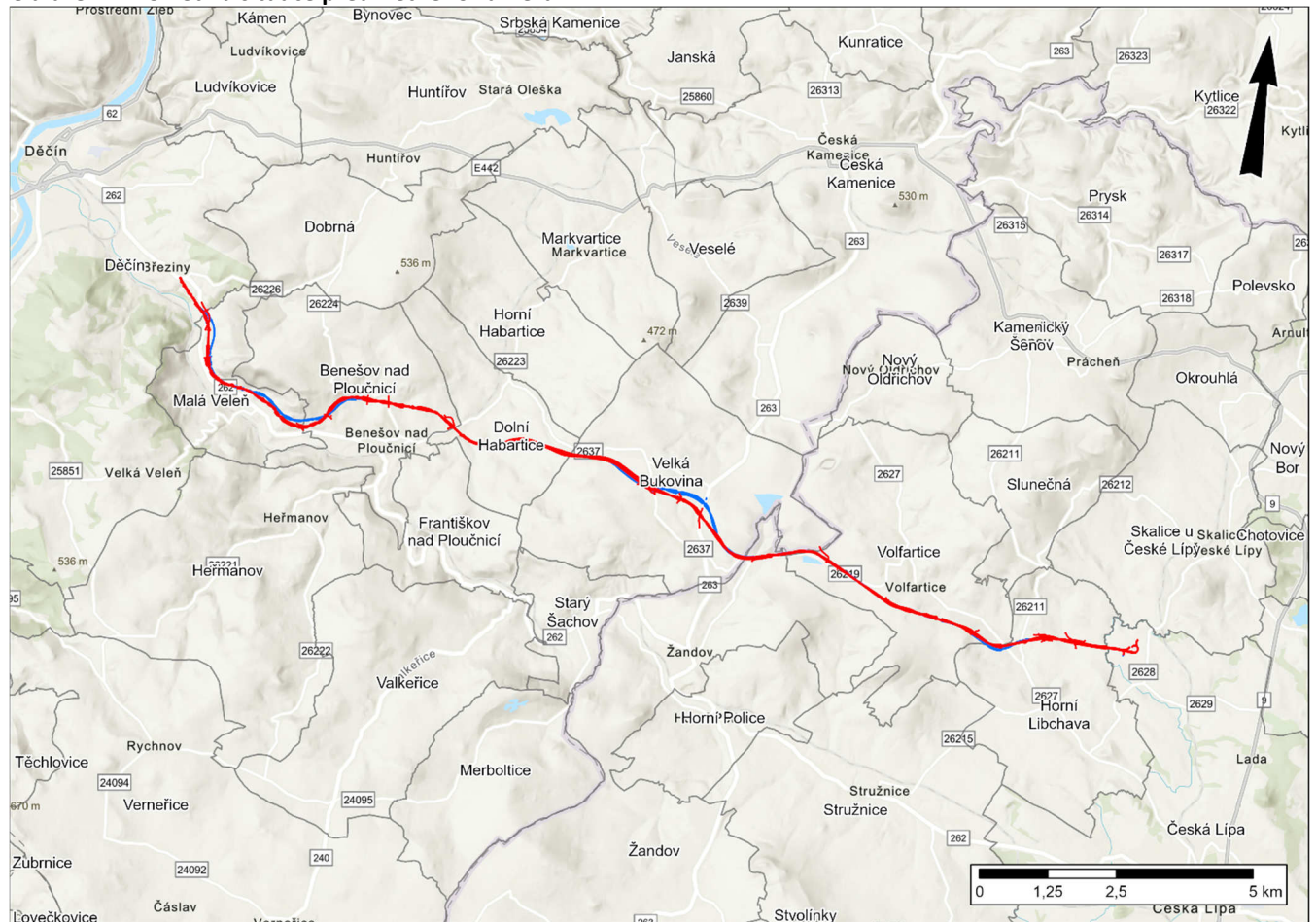
Kraj: Liberecký kraj (CZ051)

Město/obec: Žandov; Volfartice; Horní Libchava; Česká Lípa

Katastrální území: Žandov u České Lípy [794481]; Volfartice [784907]; Horní Libchava [643319]; Manušice [691542]

Posuzovaný záměr se nachází na území dvou krajů. Umístění záměru je patrné z následujícího obrázku a také z přílohy č. 13 Výkresová část (výkres č. 1) dokumentace EIA.

Obrázek 1 Přehledná situace předmětného záměru



Zdroj: Valbek, spol. s r.o., březen 2021

Podkladová data: ©ESRI, © TopGis, s.r.o.

Umístění záměru ve vztahu k dotčeným územně plánovacím dokumentacím

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Úplné znění ZÚR Ústeckého kraje po vydání 1., 2. a 3. aktualizace (2011, 1. aktualizace ZÚR ÚK 2017, 3. aktualizace ZÚR ÚK 2019, 2. aktualizace ZÚR ÚK 2020) vymezuje koridor PK4 pro silnici I/13 v úseku Děčín – Benešov n. Ploučnicí – hranice ÚK v rámci ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb. Šířka koridoru PK4 je 100 m.

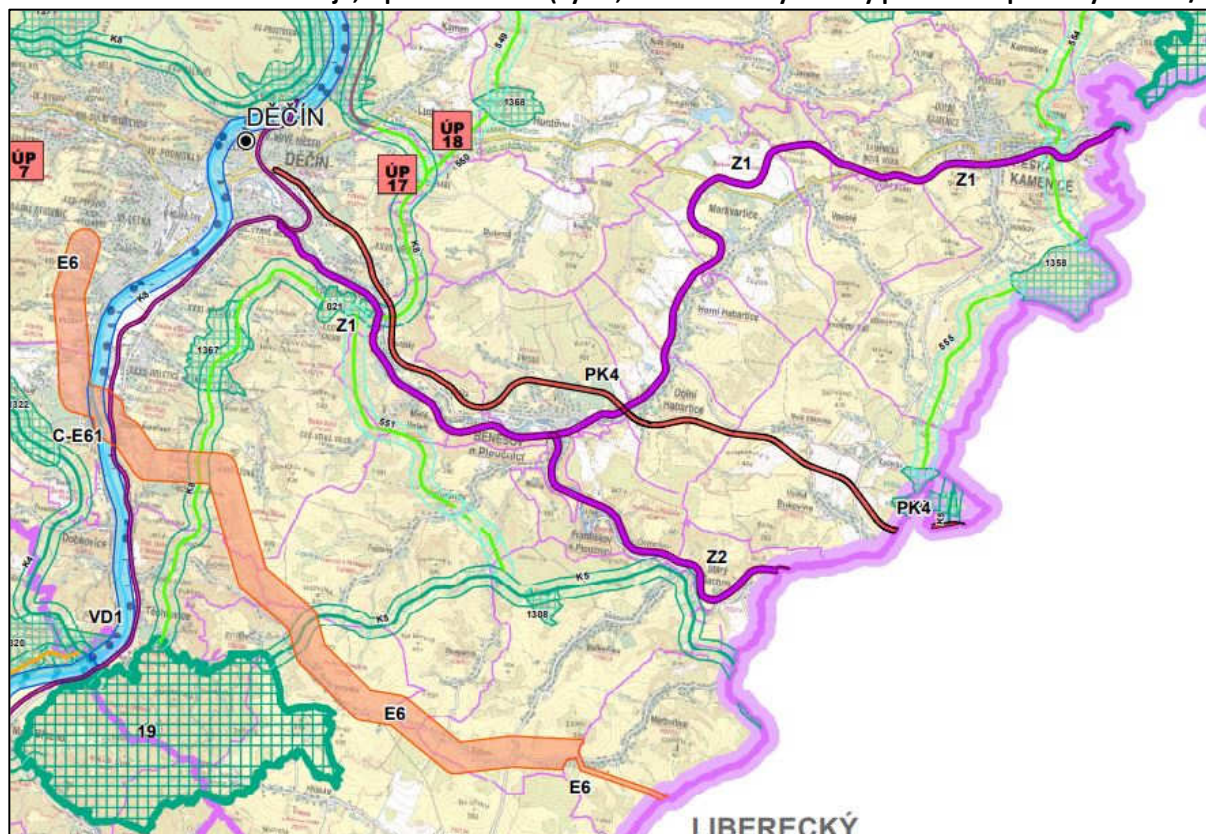
Dle vyjádření úřadu územního plánování Magistrátu města Děčín (č.j. MDC/110731/2022 ze dne 14.10.2022) je záměr ve variantách 1 i 2 navržen v koridoru veřejně prospěšné stavby PK4 pro přeložku silnice I/13 vymezeném v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK), v platném znění, na území města Děčín a na území obce Dolní Habartice. Na správním území obcí Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí a Velká Bukovina je záměr ve variantě I veden v koridoru VPS PK4. Záměr ve variantě II je na správním území těchto obcí veden v několika úsecích mimo koridor VPS PK4.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje

Úplné znění ZÚR Libereckého kraje po vydání 1. aktualizace (2011, 1. aktualizace ZÚR LK 2021) vymezuje koridor republikového a nadregionálního významu S11_D03/1 pro silnici I/13 v úseku Svor – Nový Bor – Manušice – hranice LK/ÚK v rámci ploch a koridorů nadmístního významu veřejně prospěšných staveb. Šířka koridoru S11_D03/1 je 300 m.

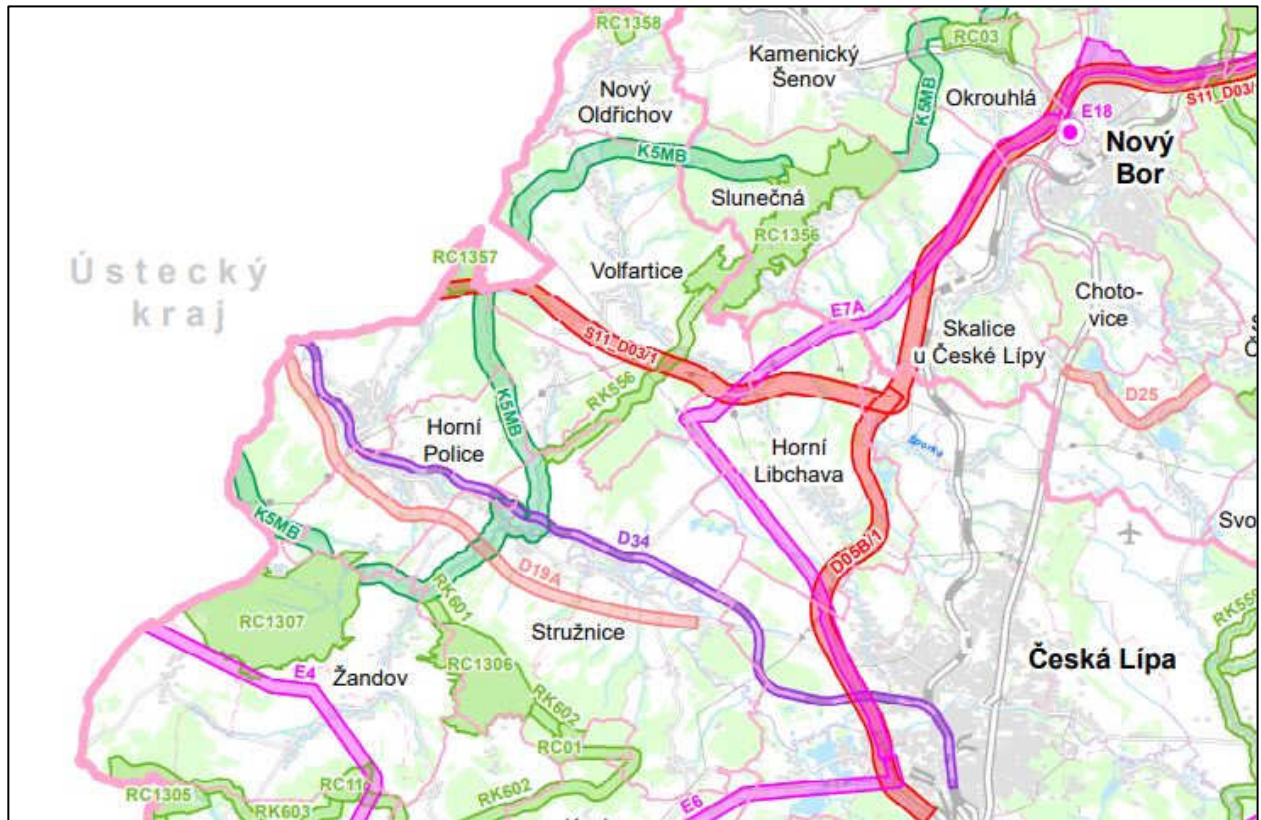
Vyjádření Městského úřadu Česká Lípa (č.j. MUCL/117864/2022 ze dne 3.10.2022), které je v příloze H předkládané dokumentace EIA, soulad se ZÚR nezmiňuje. Z grafické části ZÚR Libereckého kraje je zřejmé, že předmětný záměr je ve variantě 1 i variantě 2 v souladu s vymezeným koridorem S11_D03/1.

Obrázek 2 ZÚR Ústeckého kraje, v platném znění (výřez; koridor PK4 vymezený pro vedení přeložky silnice I/13)



Zdroj: www.kr-ustecky.cz

Obrázek 3 ZÚR Libereckého kraje, v platném znění (výřez; koridor S11_D03/01 vymezený pro vedení přeložky silnice I/13)



Zdroj: www.kraj-lbc.cz

Územně plánovací dokumentace dotčených měst a obcí

Na základě vyjádření stavebního úřadu Magistrátu města Děčín (č.j. MDC/110731/2022 ze dne 14.10.2022) a vyjádření stavebního úřadu Městského úřadu Česká Lípa (č. j. MUCL/117864/2022, ze dne 3. 10. 2022) je situace posuzované stavby přeložky silnice z hlediska územních plánů jednotlivých obcí následující:

Územní plán města Děčín

Předložený záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice je veden na území města v koridoru VPS D6 – B3 – Přeložka sil. I/13 v pravobřežní části Děčína v prostoru Libverdy včetně křižovatky na Folknářské spojce. Zpřesněný koridor, vymezený v ZÚR ÚK, je v lokalitě Březiny veden mimo VPS, vymezenou v ÚPD. Do doby vydání změny územního plánu, či nového územního plánu nemůže být rozhodováno podle těch částí územního plánu, které jsou se ZÚR ÚK v rozporu.

Územní plán Malá Veleň

Koridor VPS – PK4 vymezený v ZÚR ÚK, je veden mimo územní rezervu vymezenou v ÚPD obce Malá Veleň. Do doby vydání změny ÚP či nového ÚP nemůže být rozhodováno podle těchto částí ÚP, které jsou se ZÚR ÚK v rozporu.

Územní plán Benešov nad Ploučnicí

Předložený záměr přeložky silnice I/13 je ve variantě 1 na správním území města Benešov nad Ploučnicí navržen v koridoru VPS pro přeložku silnice I/13 včetně souvisejících staveb (koridor VD-CNZ-PK4), který je vymezen v rámci ÚPD města Benešov nad Ploučnicí. Varianta 2 předmětného záměru je na správním území města vedena pouze částečně v koridoru VPS pro přeložku silnice I/13 včetně souvisejících staveb (koridor VD-CNZ-PK4), konkrétně v úseku cca km 5,7–6,6. V tomto úseku není záměr v souladu v ÚPD města Benešov nad Ploučnicí.

Územní plán Dolní Habartice

Trasa koridoru VPS – PK4 pro umístění přeložky silnice I/13, vymezeného v ZÚR ÚK, je téměř shodná s trasou územní rezervy v platném ÚP obce Dolní Habartice (označení koridoru „R“). Do doby vydání změny ÚP či nového ÚP nemůže být rozhodnuto podle částí ÚP, které jsou v rozporu se ZÚR ÚK.

Územní plán Velká Bukovina

Zpřesněný koridor VPS – PK4 pro umístění silnice I/13, vymezený v rámci ZÚR ÚK (aktualizace č. 2), se v některých úsecích částečně neshoduje v koridorem vymezeným v ÚP Velká Bukovina (označení koridoru „KD“). Do doby vydání změny ÚP obce, či nového ÚP nemůže být rozhodováno podle těch částí ÚP, které jsou se ZÚR ÚK v rozporu.

Územní plán Žandov

Záměr přeložky silnice I/13 je v souladu s platným ÚP obce Žandov. Záměr přeložky silnice I/13 je v ÚP Žandov vymezen jako veřejně prospěšná stavba D03 a v obou variantách leží ve vymezeném koridoru.

Územní plán Volfartice

Územní plán Volfartice ve znění Změny č. 1 řeší záměr jako veřejně prospěšnou stavbu D03 a v obou variantách leží ve vymezeném koridoru.

Územní plán Horní Libchava

ÚP Horní Libchava ve změně Změny č. 1 řeší předmětný záměr jako veřejně prospěšnou stavbu D03 a záměr v obou posuzovaných variantách leží ve vymezeném koridoru.

Územní plán Česká Lípa

Územní plán Česká Lípa ve znění Změn č. 1, 4, 5, 6, 7 a 9 neřeší záměr jako veřejně prospěšnou stavbu, pro trasu předmětného záměru je vymezen pouze koridor územní rezervy, kde obě varianty záměru vybíhají v jižním směru mimo tento koridor. Tuto záležitost řeší Změna č. 2 ÚP Česká Lípa, která vymezuje záměr jako veřejně prospěšnou stavbu ozn. D.29 uvnitř návrhového koridoru KDI2.

Změna č. 2 ÚP Česká Lípa je projednána a připravena pro vydání zastupitelstvem města Česká Lípa.

Pozn.: Úplné znění vyjádření příslušných úřadů územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace je součástí kapitoly H dokumentace EIA.

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

Charakter záměru

- novostavba, přeložka komunikace I. třídy (dvoupruhové uspořádání)

Druh stavby

- liniová dopravní stavba kategorie S11,5/90 o celkové délce stavby 20,588 km ve variantě 1 a celkové délce stavby 20,665 km ve variantě 2

Možnost kumulace s jinými záměry

Z hlediska možných kumulací záměru je třeba věnovat pozornost možným kumulativním vlivům záměru jak ve fázi výstavby záměru, tak i ve fázi provozu záměru.

Fáze výstavby

Předpokládané zahájení výstavby záměru je dle současného harmonogramu uvažováno v roce 2030, zprovoznění stavby v roce 2035. Předpokládá se, že zprovoznění obou dílčích úseků přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí a úsek Benešov nad Ploučnicí – Manušice) proběhne současně.

I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)

Na hodnocený záměr I/13 Děčín – Manušice navazuje v jeho úvodní části plánovaná stavba I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka). Předpokládané zahájení výstavby záměru I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka) je plánováno v roce 2026 a uvedení stavby do provozu v roce 2029. Vzhledem k předpokládanému zahájení výstavby předmětného záměru I/13 Děčín – Manušice v roce 2030 se kumulativní vlivy ve fázi výstavby nepředpokládají.

Výstavba navazujícího úseku I/13 Děčín, OK Benešovská je uvažována v letech 2028 – 2030. Významné kumulativní vlivy výstavby s předmětným záměrem se proto rovněž nepředpokládají.

I/9 Nový Bor – Dolní Libchava

Na konec úseku záměru I/13 Děčín – Manušice navazuje stavba I/9 Nový Bor – Dolní Libchava. Předpokládané zahájení výstavby tohoto záměru je plánováno v roce 2024 a uvedení stavby do provozu v roce 2027. Vzhledem k předpokládanému zahájení výstavby předmětného záměru I/13 Děčín – Manušice v roce 2030 se kumulativní vlivy ve fázi výstavby nepředpokládají.

Z uvedeného vyplývá, že se harmonogram realizace hodnoceného záměru nekryje s harmonogramem výstavby záměru I/13 Děčín – Ludvíkovice ani záměru I/9 Nový Bor – Dolní Libchava. Kumulativní vlivy výstavby jednotlivých záměrů se tedy nepředpokládají.

Výstavba navazujícího úseku silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava je uvažována v letech 2023 – 2025.

Jiné významnější kumulace s dalšími plánovanými záměry ve fázi výstavby nebyly identifikovány.

V dalších stupních projektových příprav bude nezbytné se v případě změny harmonogramu výstavby uvedených záměrů zaměřit na vzájemnou důslednou koordinaci ZOV jednotlivých staveb tak, aby nedocházelo k významným kumulacím negativních vlivů staveništní i mimo staveništní dopravy a stavební mechanizace v případě, že by docházelo k překryvu harmonogramů výstavby jednotlivých výše uvedených staveb.

Pro minimalizace vlivů výstavby předmětného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla definována řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Fáze provozu

Při posuzování vlivu záměru I/13 Děčín – Manušice je nutno počítat s možnou kumulací vlivů působících již v současnosti v místě záměru, v jeho okolí nebo záměrů, které se v dotčeném území připravují.

Automobilová doprava a dopravní infrastruktura

V předkládané dokumentaci EIA byly z hlediska vlivu na akustickou situaci, znečištění ovzduší a veřejné zdraví hodnoceny mimo stávajícího stavu (rok 2022) i výhledový stav v roce 2035 (horizont zprovoznění záměru) i výhledový stav v roce 2050 (vzdálený výhledový horizont), kdy se předpokládá naplnění území dle platných územně plánovacích dokumentací obcí a měst, dále pak se uvažuje i s realizací kompletní nadřazené dopravní sítě na území ČR včetně posuzované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice.

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na plánovaných úsecích předmětného záměru jsou patrné z kapitoly B. II. 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu a zároveň jsou součástí samostatné přílohy č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Pro účely vyhodnocení kumulativních vlivů z provozu dopravy na výhledové silniční síti byly v rámci Dopravní prognózy (příloha č. 1 předkládané dokumentace EIA) uvažovány níže uvedené stavby. Rozsah výhledové silniční sítě pro výše uvedené výhledové stavy (rok 2035 a 2050) je uveden v následujícím výčtu a vychází z platných ZÚR Ústeckého kraje, ZÚ Libereckého kraje, platných ÚP dotčených obcí, harmonogramu výstavby silniční a dálniční sítě ČR a z informací investora stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Uvažované zprovozněné stavby ve výhledových stavech v roce 2035 a 2050:

- I/9 MÚK Okrouhlá
- I/9 Nový Bor – Dolní Libchava
- I/9 Dubice – Dolní Libchava (Sosnová – II/262)
- I/9 Nový Bor – Svor, zkapacitnění
- I/9 Svor
- I/13 Děčín – Ludvíkovice
- I/13 Děčín, OK Benešovská
- I/13 Kunratice – Jablonné v Podještědí
- I/15 Stvolínky, obchvat
- I/15 Zahrádky, obchvat

V následujících odstavcích jsou uvedeny informace k nejbližším navazujícím stavbám z hlediska potenciálních kumulativních vlivů ve fázi provozu záměru se záměrem „I/13 Děčín – Manušice“.

I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)

Zprovoznění stavby I/13 Děčín – Ludvíkovice je uvažováno k roku 2029. Stavba je uvažována ve výhledových horizontech 2035 a 2050 v Dopravní prognóze v příloze č. 1 dokumentace EIA. V rámci

Akustického posouzení, Rozptylové studie a Posouzení vlivů na veřejné zdraví je tedy uvažováno s kumulativními vlivy této stavby s předmětný záměrem.

I/9 Nový Bor – Dolní Libchava

Zprovoznění stavby I/9 Nový Bor – Dolní Libchava je uvažováno k roku 2027. Stavba je uvažována ve výhledových horizontech 2035 a 2050 v Dopravní prognóze v příloze č. 1 dokumentace EIA. V rámci Akustického posouzení, Rozptylové studie a Posouzení vlivů na veřejné zdraví je tedy uvažováno s kumulativními vlivy této stavby s předmětný záměrem.

Záměry technické infrastruktury

Česká Lípa – Varnsdorf, propojovací vedení 110 kV

Křížení stavby předmětného záměru s vedením vysokého napětí 110 kV je dle platných ZÚR Libereckého kraje uvažováno mezi obcemi Volfartice a Horní Libchava cca v km 20,000 staničení předmětného záměru.

Realizace stavby vedení vysokého napětí byla v dokumentaci EIA (kód záměru: OV5079) uvažována v letech 2020–2023. Kumulativní vlivy s realizací předmětného záměru se nepředpokládají.

Ostatní záměry v území

Dopravní prognóza v rámci přílohy č. 1 dokumentace EIA vychází z předpokládaného rozvoje území a demografie. Výhledový nárůst intenzit dopravy byl zpracován na základě příslušných koeficientů vývoje intenzit dopravy (TP č. 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy), které byly stanoveny na základě prognózy vývoje počtu cest automobilové dopravy na území celé České republiky v členění podle krajů s využitím dostupných dat o regionálním vývoji ovlivňujících faktorů. Lze konstatovat, že v řešených výhledových horizontech (roky 2035 a 2050) je uvažován nárůst obslužné dopravy související s rozvojem blízkého okolí předmětného záměru.

Vyhodnocení potenciálních kumulativních vlivů uvedených staveb s předmětným záměrem z pohledu zájmů chráněných v druhé, třetí, čtvrté a páté části zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů je předmětem kap. D. I. 7. a D. I. 8. předkládané dokumentace EIA a dále příloh č. 5–9 předkládané dokumentace EIA.

B. I. 5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Zdůvodnění umístění záměru

Stávající silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy.

Stávající silnice mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými a hlavně spádovými poměry a velmi často je v konfliktu s obytnou zástavbou (Děčín, Ludvíkovice, Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Srbská Kamenice a Prácheň). Na stávající silnici jsou v zástavbě napojeny jednotlivé obytné objekty. Úpravy ve stávající trase nelze provést bez podstatných zásahů do stávající zástavby. S ohledem na složitou konfiguraci terénu není rovněž možné ve stávající trase, ani v jejím okolí, upravit podélný profil na požadované normové hodnoty silnice I. třídy. Odstranění řady dopravních závad

a nevhodných míst na stávající silnici by se neobešlo bez rozsáhlých demolic, významných zásahů do krajiny, případně bez odchylek z normového uspořádání.

V rámci vedení nové trasy silnice I/13 v zájmovém území bylo v minulosti prověřováno několik variant. V současné době je přeložka I/13 dle aktualizovaného projektu v celém svém posuzovaném úseku Děčín – Manušice navržena tak, aby byla vedena mimo stávající zástavbu v tomto území a zároveň splňovala technické parametry silnice I. třídy. Jedná se o zástavbu místní části Děčín XXVII – Březiny, Soutěsky, Jedlka, Benešova nad Ploučnicí, Dolních Habartic, Malé Bukoviny, Velké Bukoviny, Volfartic a Horní Libchavy.

Z hlediska širších vazeb silniční sítě je s plánovaným koridorem přeložky silnice I/13 počítáno jak v ZÚR Ústeckého kraje, tak i v ZÚR Libereckého kraje.

Dokumentace EIA „I/13 Nový Bor – Děčín“ v roce 1999

Trasa přeložky I/13 v jižním koridoru byla prověřena již v rámci vyhledávací studie na novou trasu silnice I/13 v roce 1999. tj. v dokumentaci EIA (EVERNIA s.r.o., 1999).

V dokumentaci EIA byla trasa I/13 Nový Bor – Děčín (totéž jako I/13 Děčín – Manušice) navržena ve dvou hlavních variantách – varianta A a varianta B, které byly na většině trasy vedeny ve společné stopě. Variantní řešení spočívalo v odlišném vedení obchvatů a křížení zastavěných částí Volfartic, Velké Bukoviny, Dolních Habartic a Březin. Délka řešeného úseku byla 23,5 km a přeložka byla navržena v kategorii S 11,5/80 (dvoupruhová komunikace bez středního dělicího pruhu, o šířce jízdního pruhu 3,5 m). V dokumentaci EIA byla k realizaci doporučena varianta A s výjimkou úseku Velká Bukovina, kde byla doporučena varianta B. Doporučené varianty odpovídají aktuálně sledovanému směrovému vedení trasy předmětného záměru.

Na základě zpracované dokumentace a posudku na tuto dokumentaci a se zohledněním obdržení vyjádření (vč. vyjádření Správy CHKO České středohoří) byla vydaným stanoviskem MŽP ČR vybrána výsledná trasa přeložky silnice I/13 (viz výše) s podmínkami a omezeními pro přípravu stavby.

Na základě vybrané trasy předmětného záměru byl koridor přeložky I/13 implementován do územních plánů VÚC Ústeckého kraje a Libereckého kraje. Trasa předmětného záměru ve variantě 1 je aktuálně v souladu s platnými ZÚR Ústeckého i Libereckého kraje.

Technicko-ekonomická studie „Děčín-Nový Bor“ v roce 2014

V roce 2014 zpracovala firma AF-CITYPLAN technicko-ekonomickou studii „Děčín-Nový Bor, optimalizace vedení trasy“. V technickoekonomické studii byly prověřovány 3 varianty a 2 podvarianty odlišné v čase nebo v trasování silnice I/13. Mimo nulové varianty a tzv. jižní varianty přeložky I/13 (stavba předmětného záměru) byla prověřena i tzv. severní varianta přeložky I/13 v trase Děčín – Markvartice – Volfartice – Manušice a varianta, která předpokládá zprovoznění Folknářské spojky a obchvatu Markvartic. Výsledky ekonomického hodnocení a dopravního hodnocení prokázaly ekonomickou efektivitu pouze pro realizaci jižní varianty. Dle vyhodnocení v dopravní části z pohledu spotřeby času a výkonů a z pohledu nejkratšího a nejrychlejšího spojení mezi městy Děčín a Česká Lípa, resp. Nový Bor, byla severní varianta vyhodnocena jako méně efektivní oproti tzv. jižní variantě (varianta v trase předmětného záměru). Z ekonomického hodnocení v technickoekonomické studii vyplynulo, že při realizaci tzv. jižní varianty bude dosaženo kladných hodnot ekonomické feasibility investice oproti tzv. severní variantě, u které nebylo dosaženo pozitivních výsledků. Ekonomické hodnocení bylo mj. provedeno v programu HDM-4, posouzení environmentálních přínosů bylo provedeno v programu EXNAD 3.8.2.

Oponentní posudek TES a rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy ČR

Před projednáním závěrů technicko-ekonomické studie (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014) rozhodla Centrální komise Ministerstva dopravy dne 7. 10. 2015 o zpracování oponentního posudku s analýzou kolizních bodů navržených tras přeložky. Oponentní posudek byl zpracován v roce 2015 VÚT Brno, které se ve svém závěru ztotožňuje s výsledky technicko-ekonomické studie (AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014). Dne 7. 6. 2016 technicko-ekonomickou studii projednala Centrální komise Ministerstva dopravy a rozhodla vést trasu v jižní variantě, tj. přes Benešov nad Ploučnicí (v trase dle navrženého předmětného záměru).

Studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ v roce 2019 a oznámení záměru v roce 2021

V roce 2019 byla zpracována aktualizace technické studie přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (Valbek spol. s r.o., únor 2019), jejímž předmětem byla úprava směrového a výškového řešení trasy I/13 do souladu s platnou ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“. Na základě aktualizované technické studie bylo v roce 2021 zpracováno oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Na základě závěru zjišťovacího řízení bylo prověřeno variantní řešení přeložky I/13 v rámci studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) ve dvou variantách trasy (varianta 1 a varianta 2). Na základě této studie je zpracována předkládaná dokumentace EIA.

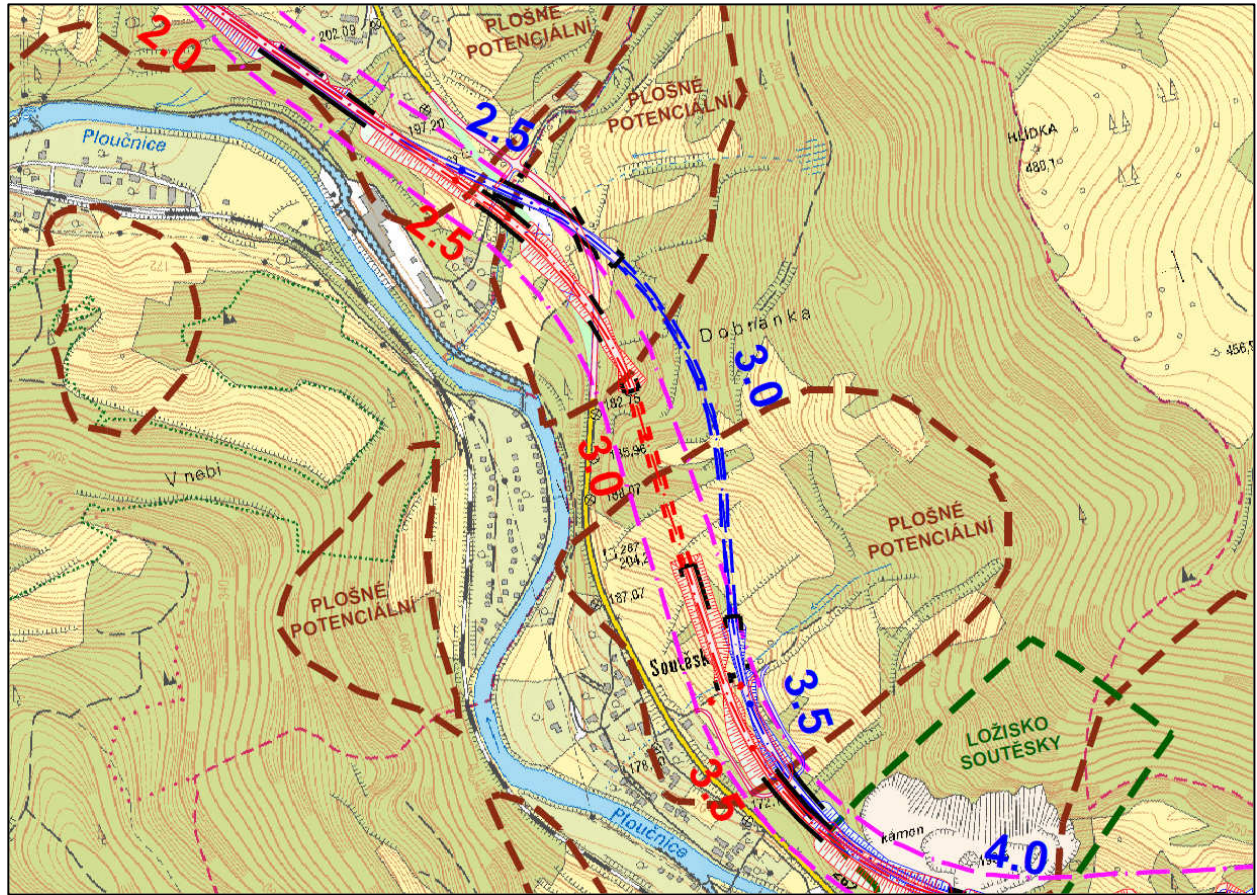
Přehled posuzovaných variant

Záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou variantách (varianta 1 a varianta 2), které vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný záměrech v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice (viz následující výřezy z přehledné situace v příloze č. 13) a byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení.

Lokalita Soutěsky

Na lokalitě Soutěsky variantní řešení spočívá především v návrhu tunelu, který je ve variantě 1 navržen o délce cca 280 m, ve variantě 2 je vedení trasy I/13 posunuto severovýchodním směrem a samotný tunel je navržen o délce cca 590 m. Varianta 2 je tak navržena ve větší vzdálenosti od zástavby Soutěsky a od údolí řeky Ploučnice.

Obrázek 4 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Soutěšky

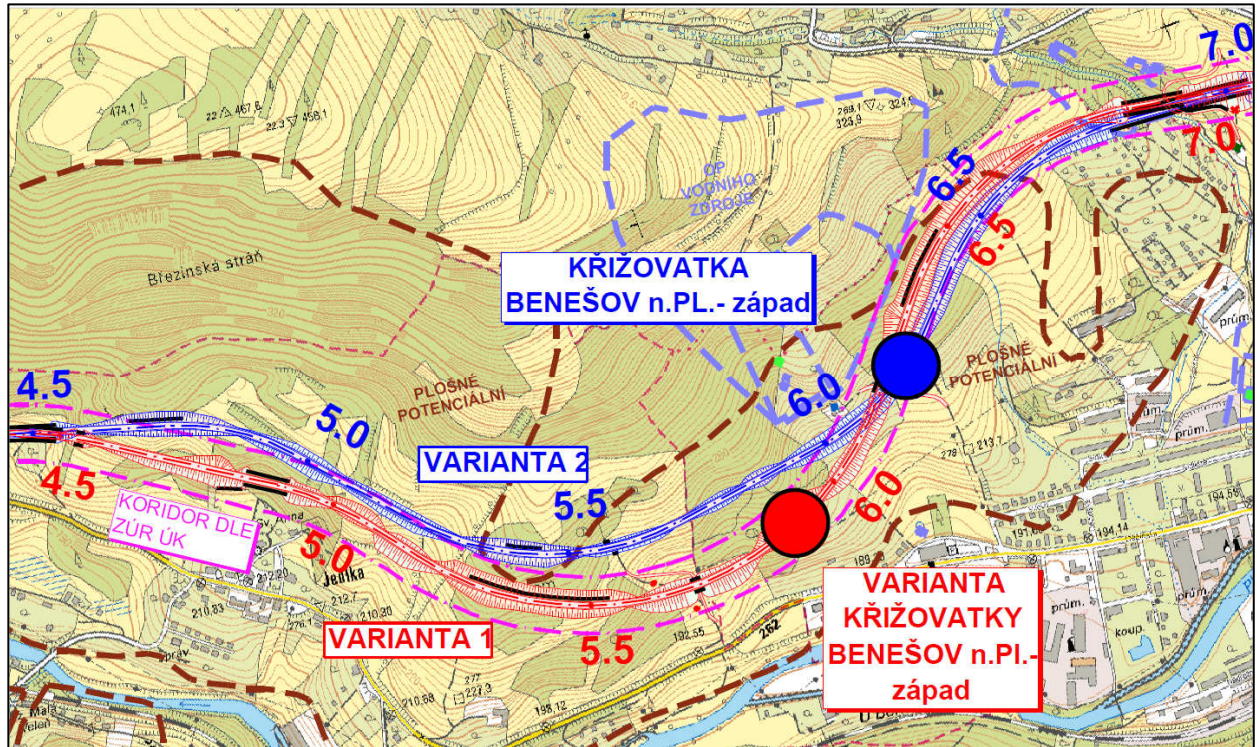


Zdroj: Přehledná situace, Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021)

Lokalita Jedlka a severozápad Benešova nad Ploučnicí

Na lokalitě Jedlka a v severozápadní části Benešova nad Ploučnicí je ve variantě 2 navrženo odlišné směrové vedení (dle morfologie terénu i odlišné výškové vedení) trasy I/13 oproti variantě 1. Varianta 2 je navržena ve větší vzdálenosti od zástavby v lokalitě Jedlka, ve větší vzdálenosti od prameniště Jedlka a ve větší vzdálenosti od ochranného pásma vodního zdroje Benešova nad Ploučnicí.

Obrázek 5 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Jedlka a severozápad Benešova n. Pl.

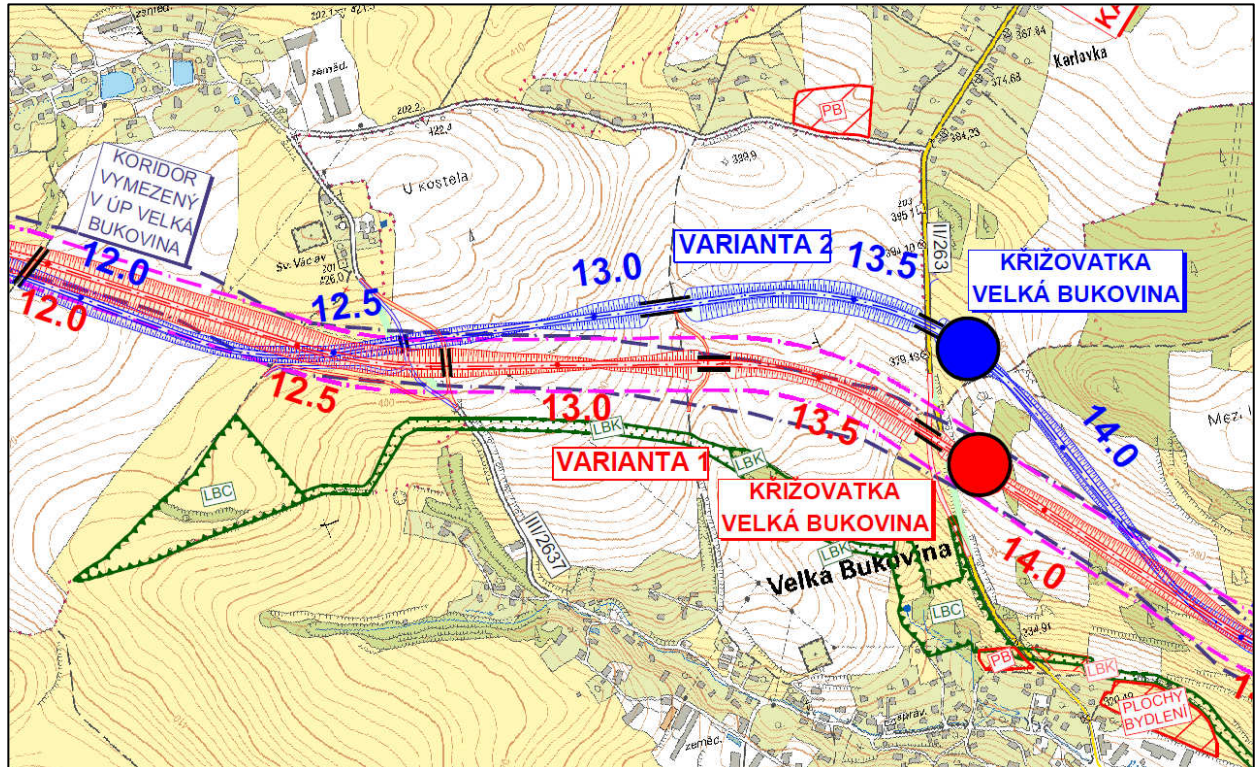


Zdroj: Přehledná situace, Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021)

Lokalita Velká Bukovina

Na lokalitě Velká Bukovina je ve variantě 2 navrženo odlišné směrové vedení (dle morfologie terénu i odlišné výškové vedení) trasy I/13 oproti variantě 1. Varianta 2 je navržena ve větší vzdálenosti od zástavby Velké Bukovina, ve větší vzdálenosti od zdrojů podzemních vod – prameniště Velká Bukovina a ve větší vzdálenosti od lokálního biocentra LBC 17 dle platné ÚP Velká Bukovina.

Obrázek 6 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Velká Bukovina

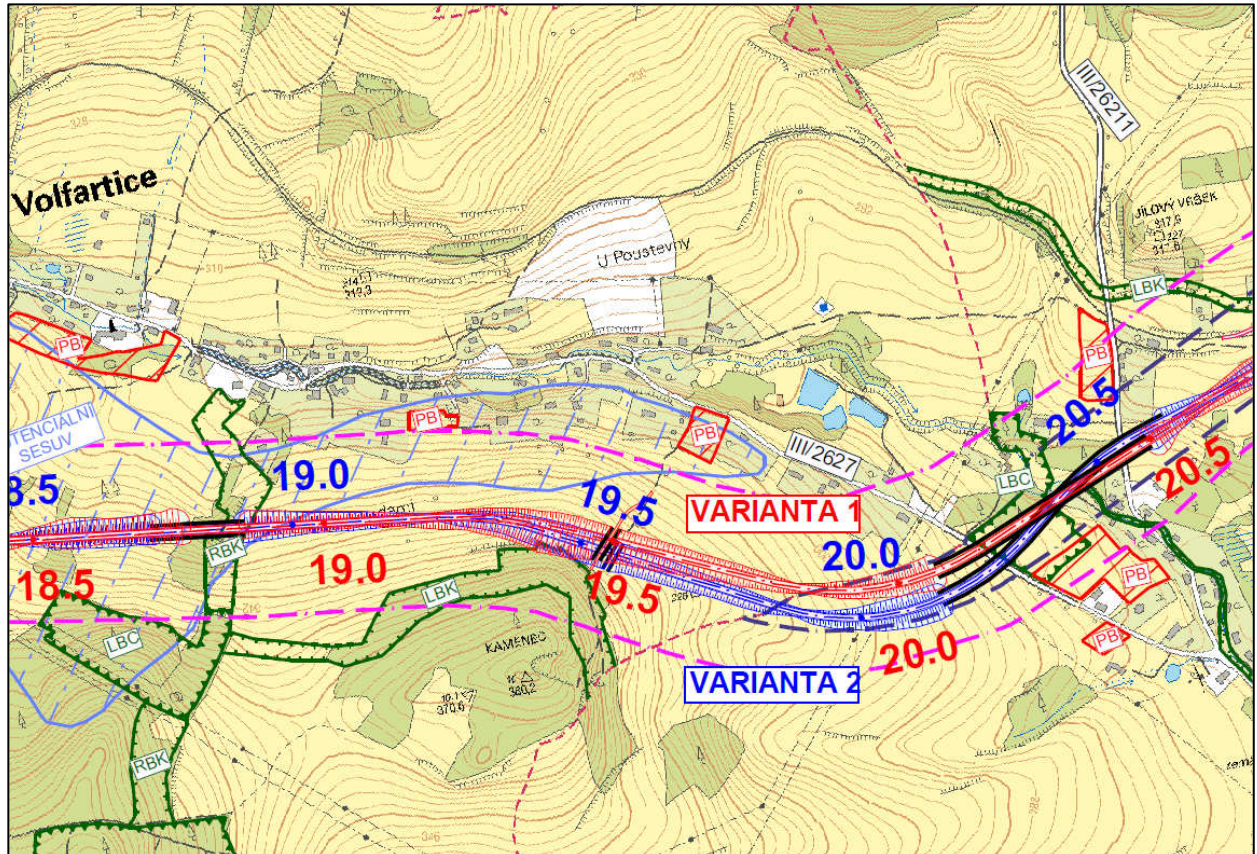


Zdroj: Přehledná situace, Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021)

Lokalita Volfartice

Na lokalitě Volfartice je ve variantě 2 navrženo odlišné směrové vedení (dle morfologie terénu i odlišné výškové vedení) trasy I/13 oproti variantě 1. Varianta 2 je navržena ve větší vzdálenosti od zástavby části Volfartic.

Obrázek 7 Variantní řešení záměru „I/13 Děčín – Manušice“ – lokalita Volfartice



Zdroj: Přehledná situace, Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021)

Další varianty záměru (např. tzv. severní varianta v koridoru Děčín – Markvartice – Manušice zmiňovaná ve vyjádřeních k oznámení záměru; varianta zkapacitnění stávající trasy I/13 v úseku Děčín–Nový Bor s dílčími obchvaty měst a obcí) nejsou aktuálně sledovány – viz zdůvodnění umístění záměru v kapitole výše.

Aktuální záměr ve variantě 1 a z velké části i ve variantě 2 je v souladu s platnými územními plány dotčených měst a obcí, s platnými Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje a s platnými Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje a s platnou Politikou územního rozvoje České republiky.

V předložené dokumentaci EIA jsou dále řešeny následující stavy, resp. časové horizonty:

- **Stávající stav** rok 2022
- **Výhledový stav** rok 2035 (horizont zprovoznění záměru)
 - Stav bez záměru (tj. bez realizace přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice)
 - Stav se záměrem (tj. s realizací přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice) – varianta 1
 - Stav se záměrem (tj. s realizací přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice) – varianta 2
- **Výhledový stav** rok 2050 (vzdálený výhledový stav)
 - Stav bez záměru (tj. bez realizace přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice)
 - Stav se záměrem (tj. s realizací přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice) – varianta 1
 - Stav se záměrem (tj. s realizací přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice) – varianta 2

Od výše uvedených stavů se v předložené dokumentaci EIA mj. odvíjí posouzení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 2 Akustické posouzení, příloha č. 3 Rozptylová studie, příloha č. 4 Posouzení vlivů na veřejné zdraví). Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy v řešeném území jsou uvedeny v příloze č. 1 této dokumentace EIA.

B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

V kap. B. I. 6. byla věnována pozornost především těm parametrům záměru, které mají přímý vztah k problematice životního prostředí. Byl tedy kladen důraz především na uvedení environmentálně významných parametrů záměru. U ostatních parametrů nebylo zacházeno v dokumentaci EIA do přílišných podrobností.

V závěru kapitoly B. I. 6. je uvedena celá řada opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, která jsou již přímou součástí předloženého záměru a s jejichž realizací se tedy v projektu počítá. Tato opatření budou při další projektové přípravě projektu, realizaci i v provozu řádně plněna.

Vztah k zákonu č. 76/2002 Sb.

Předmětný záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů. Porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry není tedy v této kapitole provedeno.

Technické řešení záměru

Přeložka silnice I/13 je v obou řešených variantách v celém úseku Děčín – Manušice navržena ve dvoupruhové kategorii S 11,5/90. Pro tuto navrhovanou kategorii musí trasa splňovat tyto základní parametry. Minimální poloměr směrového oblouku je $R_{\min} = 420$ m při dostředném sklonu 5 %. Maximální dovolený podélný sklon pro kategorii S 11,5/90 je 7,5 % – území horské.

Záměr zahrnuje dva dílčí úseky silnice, a to úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí a úsek Benešov nad Ploučnicí – Manušice. Délka trasy přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí (bez úseku Folknářské spojky) je 7,350 km (staničení od km 1,825 do km 9,175) ve variantě 1 a 7,265 km (staničení od km 1,825 do km 9,110) ve variantě 2. Délka trasy přeložky silnice I/13 mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušicemi je 13,238 km ve variantě 1 (staničení od km 9,175 do km 22,413) a 13,400 km ve variantě 2 (staničení od km 9,110 do km 22,510). Celková délka stavby je 20,588 km ve variantě 1 a 20,665 km ve variantě 2.

Záměr je z hlediska technického řešení, směrového a výškového vedení posuzován v předkládané dokumentaci ve dvou variantách. Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěšky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice.

V následujícím přehledu jsou shrnuty základní charakteristiky záměru (směrové a výškové vedení, členitost terénu) a nejdůležitější kapacitní údaje včetně výčtu jednotlivých křižovatek, mostních objektů a přeložek silnic/polních cest obou úseků přeložky v obou variantách řešení.

Konečné řešení křižovatek bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace po podrobném zaměření území, provedených průzkumech a rozpracování návrhu směrového a výškového vedení trasy přeložky I/13.

Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí

Varianta 1

Délka úseku: 7 350 m (z toho délka na zemním tělese 5 855 m)

Kategorie komunikace: S 11,5/90

Směrové a výškové řešení trasy

Návrh trasy přeložky silnice I/13 začíná v místě křížení stávající silnice II/262 na konci Děčína (městské části Březiny), kde navazuje na stavbu přeložky silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka), která byla posuzována v rámci samostatného procesu EIA (kód záměru ULK951; souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí bylo vydáno dne 11. 6. 2019 pod č.j. KUUK/67193/2019/ZPZ). Začátek vlastního posuzovaného záměru „I/13 Děčín–Manušice“ je v km 1,825.

Mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí je trasa vedena údolím Ploučnice v souběhu se stávající silnicí II/262 a je navržena tak, aby byla vedena mimo stávající zástavbu v tomto území a splňovala technické parametry silnice I. třídy. Jedná se o zástavbu místní části Děčín XXVII – Březiny, Soutěsky, Jedlka, Benešov nad Ploučnicí a Dolní Habartice.

Stavba začíná na konci místní části Děčín XXVII – Březiny, kde mimoúrovňově kříží přeložka silnice I/13 silnici II/262. Trasa je vedena cca do km 2,800 v souběhu se silnicí II/262 ve vzdálenosti 80–170 m jihozápadně od II/262.

V prostoru Soutěsek v místě skalního masivu (cca v km 3,000) je trasa navržena tak, že podchází výběžek skalního masivu vrchu Hlídka krátkým tunelem (délky cca 280 m). Mezi lokalitou Soutěsky, Jedlkou a Benešovem nad Ploučnicí je trasa vedena v souběhu se stávající silnicí II/262 po úpatí vrchu Hlídka přes okraj kamenolomu Soutěsky ve vzdálenosti 60–290 m od silnice II/262 s minimalizováním zásahu do okrajové části lesního komplexu.

Kolem Benešova nad Ploučnicí je navržen severní obchvat v poměrně členitém a strmém terénu v délce cca 4,0 km. Trasa je navržena tak, aby byla vedena v dostatečné vzdálenosti od okrajové zástavby města, mimo plochy zahrádek. Trasa je vedena přes plochu ovocných sadů ve východní části obchvatu (nad železniční tratí č. 081 Děčín – Rybníště). Na východním okraji města trasa obchvatu kříží údolí říčky Bystrá, a to mezi okrajovou zástavbou Benešova nad Ploučnicí a Dolních Habartic. Údolím je vedena kromě železniční trati i silnice III/26223. V údolí v místě křížení se nachází rozptýlená obytná a rekreační zástavba, která plynule přechází do obou sídel. Křížení údolí je velkým mostem předpokládané délky 240 m.

Od údolí Bystré trasa stoupá strmým dlouhým svahem do sedla Bukovinského vrchu poblíž Velké Bukoviny.

Trasa je složena z řady směrových oblouků o poloměrech 500–750 m s vloženými přímými úseky. Návrh trasy je dán tvarem, vedením a geologií údolí řeky Ploučnice mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí.

Podélný profil je dán reliéfem stávajícího terénu a podélným profilem navazující Folknářské spojky. Řada příčných údolí je křížena mostními objekty. Podélné spády jsou navrženy v rozmezí od 0,66 % do 6,1 %. Nejnižší místo trasy je na kótě 186,53 m n. m. a nejvyšší bod trasy se nachází na kótě 259,32 m n. m. V podélných spádech větších jak 4 % ve stoupání jsou navrženy přídatné pruhy pro pomalá vozidla. Ve směru

Děčín Benešov nad Ploučnicí jsou navrženy dva přídatné pruhy pro pomalá vozidla v oblasti kamenolomu Soutěsky (délka 1 000 m) a na obchvatu Benešova nad Ploučnicí (délka 850 m) a ve vzdálenosti 600 m mezi oběma přídatnými pruhy. Další přídatný pruh pro předjíždění ve směru od Manušic do Děčína o délce 800 m je navržen na úseku I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí na obchvatu Benešova nad Ploučnicí ve vzdálenosti 2,7 km od přídatného pruhu pro pomalá vozidla, který je součástí stavby Folknářská spojka. Celková délka přídatných pruhů pro směr Děčín – Benešov nad Ploučnicí je 1,85 km a pro opačný směr 0,8 km.

Základní šířka vozovky včetně zpevněných krajnic je 10,5 m. Šířka jízdního pruhu je 3,50 m. Základní příčný spád je střežovitý 2,5 %.

Křižovatky

Konečné řešení křižovatek bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace po podrobném zaměření území, provedených průzkumech a rozpracování návrhu směrového a výškového vedení trasy přeložky I/13.

- křižovatka Benešov nad Ploučnicí – západ v km 5,985
- křižovatka Benešov Nad Ploučnicí – východ v km 8,575

Mostní objekty

Mostní objekty na silnici I/13

Na trase přeložky silnice I/13 v úseku mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí (od km 1,904 do km 9,175) je ve variantě 1 navrženo celkem 16 mostů.

- Most přes údolí v km 1,910 (délka cca 60 m)
- Most přes údolí v km 2,315 (délka cca 50 m)
- Most přes cestu a Dobrnský potok v km 2,590 je navržen (délka cca 90 m)
- Most přes přeložku silnice II/262 v km 2,805 (délka cca 30 m)
- Most přes vodoteč v km 3,390 (délka cca 10 m)
- Most přes údolí v km 3,615 (délka cca 150 m)
- Most přes cestu do kamenolomu v km 3,905 (délka cca 20 m)
- Most přes údolí v km 4,875 (délka cca 80 m)
- Most přes přeložku polní cesty v km 5,695 (délka cca 20 m)
- Most přes cestu k vodojemu v km 6,185 (délka cca 20 m)
- Most přes údolí s potokem v km 6,935 (délka cca 110 m)
- Most přes potok v km 7,250 (délka cca 15 m)
- Most přes údolí v km 7,810 (délka cca 190 m)
- Most na větvi křižovatky v km 8,575 (délka cca 20 m)
- Most přes údolí Bystré v km 8,870 (délka cca 240 m)
- Most přes potok a cestu v km 9,155 (délka cca 40 m)

Mostní objekty přes silnici I/13

Na trase přeložky silnice I/13 v úseku mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí (od km 1,904 do km 9,175) je ve variantě 1 navržen 1 most přes přeložku silnice I/13.

- Most přes přeložku silnice I/13 na III/26224 v km 7,450 (délka cca 40 m, kategorie komunikace S 7,5)

Tunely/ekodukty

- Tunel dvoupruhový cca v km 3,0 v místě přechodu trasy přeložky silnice I/13 přes skalní výběžek (délka cca 280 m, podélný spád 1,29 %)
- Ekodukt nad I/13 v km 4,230 (délka cca 18 m, šířka cca 50 m)

Přeložky a úpravy komunikací

- Přeložka II/262 mezi km 2,380 až km 2,900 (délka cca 600 m, kategorie S9,5)
- Přeložka polní cesty v km 3,570 (délka cca 360 m, šířka cesty 4,0 m)
- Přeložka cesty v km 5,695 (délka cca 220 m, šířka cesty 4,0 m)
- Přeložka cesty k vodojemu v km 6,185 (délka cca 170 m, šířka cesty 4,0 m)
- Přeložka cesty v km 6,935 (délka cca 335 m, šířka cesty 4,0 m)
- úprava III/26224 v km 7,450 (délka cca 200 m, kategorie S7,5)
- Přeložka polní cesty mezi km 8,540 – km 8,780 vlevo (délka cca 440 m, šířka cesty 4,0 m)
- Napojení křižovatky Benešov nad Ploučnicí – východ větví (délka 520 m + 60 m, šířka vozovky 6,5 m) na silnici III/26223 (ulice Palackého)

Varianta 2

Směrové a výškové řešení trasy

Směrové a výškové vedení je od počátku posuzovaného úseku (km 1,904) do km 2,000 shodné s variantou 1.

V rámci varianty 2 je navržena úprava vedení a nivelety trasy v úseku km 2,000 – km 7,130 tj. vedení trasy přeložky komunikace I/13 v lokalitě Soutěsky, v okolí lokality Jedlka a v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí. Na konci místní části Děčín XXVII – Březiny kříží mimoúrovňově přeložka silnice I/13 silnici II/262 a je vedena cca do km 2,7 v souběhu se silnicí II/262 ve vzdálenosti 80 – 170 m jihozápadně od silnice II/262.

V prostoru Soutěsek je trasa vedena pod výběžkem skalního masivu na úpatí vrchu Hlídka, které podchází tunelem o délce 590 m. Mezi lokalitou Soutěsky, místní částí Jedlka a městem Benešov nad Ploučnicí je trasa varianty 2 vedena v souběhu se stávající silnicí II/262 po úpatí vrchu Hlídka přes okraj kamenolomu Soutěsky ve vzdálenosti 70–290 m od silnice II/262 s minimalizováním zásahu do okrajové části lesního komplexu. Oproti variantě 1 je trasa varianty 2 mezi km 2,000–6,000 odsunuta od stávající silnice II/262 a stávající zástavby směrem do svahu vrchu Hlídka (Březiňské stráně) a to o 0 – 120 m. V severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí mezi km 6,000 – 7,130 je trasa varianty 2 upravena tak, aby minimalizovala zásah do ochranných pásem vodních zdrojů.

Od km 7,130 do km 9,110 je trasa obchvatu Benešova nad Ploučnicí s křížením údolí říčky Bystrá na jižním okraji Habartic shodná s trasou a niveletou varianty 1.

Na východním okraji města trasa obchvatu kříží údolí říčky Bystrá, a to mezi okrajovou zástavbou Benešova nad Ploučnicí a Dolních Habartic. Údolím je vedena kromě železniční trati i silnice III/26223. V údolí v místě křížení se nachází rozptýlená obytná a rekreační zástavba, která plynule přechází do obou sídel. Křížení údolí je velkým mostem délky cca 240 m.

Od údolí Bystré trasa stoupá strmým dlouhým svahem do sedla Bukovinského vrchu poblíž Velké Bukoviny. Podélný profil navazuje na niveletu Benešovské ulice v Děčíně a je hlavně dán reliéfem stávajícího terénu a podélným profilem navazující Folknářské spojky. Řada příčných údolí je křížena mostními objekty a skalní výběžek v lokalitě Soutěsky se podchází tunelem délky 590 m. Podélné spády jsou navrženy v rozmezí od 0,66 % do 5,47 %. Nejnižší místo trasy je na kótě 187,39 m n. m. a nejvyšší bod trasy je na kótě 260,91 m n. m. V podélných spádech větších jak 4 % ve stoupaní jsou navrženy přídatné pruhy pro pomalá vozidla. Ve směru Děčín – Benešov nad Ploučnicí se nachází přídatný pruh pro pomalá vozidla v oblasti kamenolomu Soutěsky (délka 1 150 m). Další přídatný pruh pro předjíždění ve směru od Manušic do Děčína o délce 800 m bude navržen na úseku I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí na obchvatu Benešova nad Ploučnicí ve vzdálenosti 2,9 km od přídatného pruhu pro pomalá vozidla, který je součástí stavby Folknářská spojka. Celková délka přídatných pruhů pro směr Děčín – Benešov nad Ploučnicí je 1,150 km a pro opačný směr 0,8 km.

Základní šířka vozovky včetně zpevněných krajnic je 10,5 m. Šířka jízdního pruhu je 3,50 m. Základní příčný spád je střešovitý 2,5 %.

Křižovatky

Konečné řešení křižovatek bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace po podrobném zaměření území, provedených průzkumech a rozpracování návrhu směrového a výškového vedení trasy přeložky I/13.

- křižovatka Benešov nad Ploučnicí – západ v km 6,205
- křižovatka Benešov Nad Ploučnicí – východ v km 8,600

Mostní objekty

Na trase přeložky silnice I/13 ve variantě 2 mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí (od km 1,904 do km 9,110 je navrženo celkem 13 mostů.

Mostní objekty na silnici I/13

- Most přes údolí v km 1,910 (délka cca 60 m)
- Most přes údolí v km 2,315 (délka cca 50 m)
- Most přes cestu a Dobranský potok v km 2,580 je navržen (délka cca 50 m)
- Most přes přeložku silnice II/262 v km 2,700 (délka cca 40 m)
- Most přes údolí v km 3,650 (délka cca 100 m)
- Most přes cestu do kamenolomu v km 3,950 (délka cca 20 m)
- Most přes údolí v km 4,475 (délka cca 130 m)
- Most přes údolí s potokem v km 6,930 (délka 230 m)
- Most přes potok v km 7,185 (délka cca 15 m)

- Most přes údolí v km 7,745 (délka cca 190 m)
- Most na větvi křižovatky v km 8,505 (délka cca 20 m)
- Most přes údolí Bystré v km 8,790 (délka cca 240 m)
- Most přes potok a cestu v km 9,090 (délka cca 40 m)

Mostní objekty přes silnici I/13

Přes přeložku I/13 je navržen 1 mostní objekt.

- Most na silnici III/26224 přes přeložku silnice I/13 v km 7,450 (délka cca 40 m, kategorie komunikace S 7,5)

Tunely/ekodukty

- Tunel dvoupruhový cca mezi km 2,850 – km 3,350 – Tunel je navržen v místě přechodu trasy přeložky silnice I/13 přes skalní výběžek (délka cca 590 m, podélný spád 1,29 %).
- Ekodukt nad I/13 v km 4,230 (délka cca 18 m, šířka cca 50 m)

Přeložky a úpravy komunikací

- Přeložka II/262 mezi km 2,4 až km 2,9 (délka cca 560 m, kategorie S 9,5)
- Přeložka polní cesty v km 3,640 (délka cca 380 m, šířka cesty 4,0 m)
- Napojení prodloužené ulice Děčínská do křižovatky Benešov nad Ploučnicí – západ v km 6,205 (délka 650, šířka 6,50 m)
- Úprava silnice III/26224 v km 7,385 (délka 200 m, kategorie S 7,5)
- Přeložka polní cesty mezi km 8,420 – km 8,680 (délka cca 440 m, šířka cesty 4,0 m)
- Napojení křižovatky Benešov nad Ploučnicí – východ větví (délka 520 m + 60 m, šířka vozovky 6,5 m) na silnici III/26223 (ulice Palackého)

Přeložka silnice I/13 v úseku Benešov nad Ploučnicí – Manušice

Varianta 1

Délka úseku: 13 238 m (z toho délka na zemním tělese 12 178 m)

Kategorie komunikace: S11,5/90

Směrové a výškové řešení trasy

Návrh trasy tohoto úseku přeložky silnice I/13 je napojen na konec úpravy přeložky I/13 úseku Děčín – Benešov n. Ploučnicí a v prostoru Manušic na přeložku silnice I/9 v místě navrhované MÚK Manušice.

Přeložka silnice I/13 je navržena tak, aby byla vedena mimo stávající zástavbu v tomto území a splňovala technické parametry silnice I. třídy. Jedná se o zástavbu Dolních Habartic, Malé Bukoviny, Velké Bukoviny, Volfartic a Horní Libchavy.

Úsek přeložky navazuje v km 9,175 na přeložku silnice I/13 úsek Děčín – Benešov n. Ploučnicí v lokalitě Dolní Habartice za mostem předpokládané délky 240 m přes údolí potoka Bystrá. Z tohoto údolí je trasa

vedena do souběhu se silnicí III/2637 a stoupá směrem k Malé a Velké Bukovině. Je vedena nezastavěným územím mezi Malou Bukovinou a Velkou Bukovinou, kde kříží silnici III/2637.

Kolem Velké Bukoviny je trasa přeložky silnice I/13 vedena severním a severovýchodním obchvatem ve vzdálenosti cca 250 – 450 m od okrajové zástavby obce. Za Velkou Bukovinou je navržená trasa vedena podél okraje lesního komplexu do těsného souběhu se stávající silnicí III/26219. Lesním komplexem mezi Dvorským kopcem a vrchy Špičák a Výsluní je trasa přeložky silnice I/13 vedena v souběhu se silnicí III/26219 v délce cca 1,7 km.

V souběhu se silnicí III/26219 je trasa vedena cca až do km 17,3 a cca do km 20,0 je trasa vedena jižně od obce Volfartice v souběhu s okrajovou zástavbou obce a silnicí III/2627 po úpatí Radečského kopce a vrchu Kamenec.

V proluce zástavby mezi obcemi Volfartice a Horní Libchava kříží navržená trasa údolí potoka Libchava velkým mostním objektem délky 430 m a směřuje k napojení na přeložku silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor v místě navrhované MÚK Manušic poblíž polního letiště RC modelů.

Trasa je složena z řady směrových oblouků o poloměrech 450 m – 1 000 m s vloženými přímými úseky. Návrh trasy je dán konfigurací terénu, ekologickými hodnotami v území, lesními komplexy a stávající zástavbou.

Podélný profil navazuje na niveletu přeložky I/13 v úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí a je dán reliéfem stávajícího terénu a podélným profilem přeložky silnice I/9 v místě MÚK Manušice. Řada příčných údolí je křížena mostními objekty. Podélné spády jsou navrženy v rozmezí od 0,52 % do 6,49 %.

V podélném spádu 6,49 % ve stoupání je navržen přídatný pruh pro pomalá vozidla délky cca 3,220 km.

Základní šířka vozovky včetně zpevněných krajnic je 10,5 m. Šířka jízdního pruhu je 3,50 m. Základní příčný spád je střešovitý 2,5 %.

Křižovatky

- křižovatka Velká Bukovina se silnicí II/263 v km 13,735
- křižovatka Volfartice s přeložkami silnic III/26219 a III/26220 v km 17,315
- MÚK Manušice v km 22,413 (včetně mostu přes přeložku silnice I/9)

Mostní objekty

Mostní objekty na silnici I/13

Na trase přeložky silnice I/13 mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušicemi (od km 9,175 do km 22,413) je navrženo celkem 11 mostů.

- Most přes přeložku cesty a potok v km 9,520 (délka cca 130 m)
- Most přes údolí a přeložku cesty v km 13,300 (délka cca 60 m)
- Most přes přeložku silnice II/263 v km 13,735 (délka cca 40 m)
- Most přes lesní cestu v km 15,095 (délka cca 40 m)
- Most přes Vrbový potok v km 15,205 (délka cca 30 m)
- Most přes přeložku lesní cesty v km 16,480 (délka cca 30 m)
- Most přes údolí s biokoridorem v km 18,810 (délka cca 110 m)

- Most přes údolí potoka Libchava přes silnice III/2626 a III/26211 a přes lokální biocentrum v km 20,285 (délka cca 430 m)
- Most přes potok a biokoridor v km 21,400 (délka cca 50 m)
- Most přes Šporku a místní komunikaci v km 22,080 (délka cca 90 m)
- Most přes přeložku silnice I/9 v km 22,413 (délka cca 50 m)

Mostní objekty přes I/13

V úseku mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušicemi (od km 9,175 do km 22,413) je navrženo 7 mostů nad přes přeložku silnice I/13.

- Most na stávající polní cestě v km 10,310 (délka cca 35 m, kategorie polní cesty P4)
- Most na stávající polní cestě v km 11,975 (délka cca 40 m, kategorie polní cesty P4)
- Most na přeložce silnice III/2637 v km 12,790 (délka cca 40 m, kategorie silnice S7,5)
- Most na přeložce silnice III/26219 v km 17,315 (délka cca 40 m, kategorie silnice S7,5)
- Most na stávající polní cestě v km 18,125 (délka cca 35 m, kategorie cesty P4)
- Most na přeložce polní cesty v km 19,490 (délka cca 55 m, kategorie cesty P4)
- Most na přeložce cyklistické stezky v km 20,910 (délka 40 m, šířka stezky 5 m)

Přeložky a úpravy komunikací

- Přeložka cesty v km 9,500 pod mostem (délka cca 190 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka polní cesty mezi km 12,500 – km 12,800 vpravo (délka cca 350 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka silnice III/2637 v km 12,790 (délka cca 270 m, kategorie S7,5)
- Přeložka polní cesty pod mostem v km 13,300 (délka cca 150 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka silnice II/263 v km 13,735 (délka cca 370 m, kategorie S9,5)
- Přeložka silnice III/26219 mezi km 15,000 – 15,400 vpravo (délka cca 370 m, kategorie S7,5), na přeložce je most přes Vrbový potok délky 10 m
- Přeložka lesní cesty v km 16,480 (délka cca 360 m, šířka cesty 4,0 m)
- Přeložka silnice III/26219 mezi km 16,700 – km 17,250 vpravo (délka cca 530 m, kategorie S7,5)
- Přeložka a rekonstrukce silnic III/26219 v km 17,315 v křižovatce Volfartice (délky cca 180 m, kategorie S7,5), na přeložku silnice III/26219 je rovněž napojena přeložka polní cesty (délka cca 150 m, šířky 4,0 m)
- Přeložka a rekonstrukce silnice III/26220 v km 17,315 v křižovatce Volfartice (délka cca 800 m, kategorie S7,5)
- Přeložka cesty v km 17,750 vlevo (délka cca 80 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka polní cesty v km 19,490 (délka cca 170 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka cyklistické stezky a navazující cesty v km 20,910 (délka cca 390 m + 100 m, šířka cesty 4,0 m, šířka cyklotrasy 5,0 m)
- Přeložka polní a lesní cesty v km 21,400 (délka cca 200 m + 380 m, šířka cest 4,0 m)

Varianta 2

Délka úseku: 13 400 m (z toho délka na zemním tělese 12 260 m)

Kategorie komunikace: S 11,5/90

Směrové a výškové řešení trasy

Trasa varianty 2 tohoto úseku přeložky silnice I/13 je v km 9,110 napojena na konec úpravy přeložky I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí v lokalitě Dolní Habartice a v prostoru Manušic na přeložku silnice I/9 v místě navrhované MÚK Manušice.

Přeložka silnice I/13 je navržena tak, aby byla vedena mimo stávající zástavbu v tomto území a splňovala technické parametry silnice I. třídy. Jedná se o zástavbu Dolních Habartic, Malé Bukoviny, Velké Bukoviny, Volfartic a Horní Libchavy.

Varianta 2 prověřuje úpravu trasy a nivelety mezi km 11,500 – km 20,700 tj. úpravy vedení trasy mezi Malou a Velkou Bukovinou a v místě křížení údolí potoka Libchava na rozhraní obcí Volfartice a Horní Libchava.

Od km 9,110 do km 11,500 je trasa a niveleta varianty 2 shodná s variantou 1. Mezi Malou Bukovinou a Velkou Bukovinou je trasa varianty 2 upravena tak, aby byla co nejvíce oddálena od zástavby těchto lokalit. V lokalitě u Malé Bukoviny je maximální oddálení až 60 m a v lokalitě u Velké Bukoviny až 170 m. Upravená trasa mezi km 11,500 – km 14,500 se skládá ze čtyř směrových protisměrných oblouků s mezipřímými úseky o poloměrech 4x 600 m.

Od km 14,500 až do km 19,200 je směrové vedení varianty 2 shodné s variantou 1. V úseku mezi km 19,200 – km 20,800 je trasa upravena tak, že je oddálena od okrajové zástavby Volfartic. Křížení údolí potoka Libchava je dvěma směrovými protisměrnými oblouky o poloměrech 425 m a 500 m.

V úseku od km 20,800 do konce posuzovaného úseku v km 22,500 je trasa varianty 2 shodná s vedením trasy varianty 1.

Trasa je složena z řady směrových oblouků o poloměrech 450 m – 1 000 m s vloženými přímými úseky. Návrh trasy je dán konfigurací terénu, ekologickými hodnotami v území, lesními komplexy a stávající zástavbou.

Podélný profil navazuje na niveletu přeložky I/13 v úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí a je hlavně dán reliéfem stávajícího terénu a podélným profilem přeložky silnice I/9 v místě MÚK Manušice. Řada příčných údolí je křížena mostními objekty. Podélné spády jsou navrženy v rozmezí od 0,66 % do 6,50 %.

V podélném spádu 6,50 % ve stoupání je navržen přídatný pruh pro pomalá vozidla délky 3,150 km.

Základní šířka vozovky včetně zpevněných krajnic je 10,5 m. Šířka jízdního pruhu je 3,50 m. Základní příčný spád je střešovitý 2,5 %.

Křižovatky

- křižovatka Velká Bukovina se silnicí II/263 v km 13,730 (délka větve 170 m, šířka 8,0 m)
- křižovatka Volfartice s přeložkami silnic III/26219 a III/26220 v km 17,110 (délka větve 200 m, šířka 8,0 m)
- MÚK Manušice v km 22,413 (včetně mostu přes přeložku silnice I/9) – Mimoúrovňová křižovatka je navržena jako třípraprková s jednou vratnou větví.

Mostní objekty

Mostní objekty na silnici I/13

Na trase přeložky silnice I/13 mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušice (od km 9,110 do km 22,510) je navrženo celkem 11 mostních objektů.

- Most přes přeložku cesty a potok v km 9,470 (délka cca 130 m)
- Most přes údolí v km 13,135 (délka cca 100 m)
- Most přes přeložku silnice II/263 v km 13,650 (délka cca 40 m)
- Most přes lesní cestu v km 15,155 (délka cca 30 m)
- Most přes Vrbový potok v km 15,265 (délka cca 20 m)
- Most přes přeložku lesní cesty v km 16,530 (délka cca 30 m)
- Most přes údolí s biokoridorem v km 18,830 (délka cca 150 m)
- Most přes údolí potoka Libchava přes silnice III/2626 a III/26211 a přes lokální biocentrum v km 20,355 (délka cca 450 m)
- Most přes potok, přeložku cesty a biokoridor v km 21,500 (délka cca 50 m)
- Most přes Šporku a místní komunikaci v km 22,180 (délka cca 90 m)
- Most přes přeložku silnice I/9 v km 22,510 (délka cca 50 m)

Mostní objekty přes silnici I/13

V úseku mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušice (od km 9,110 do km 22,510) je navrženo 7 mostů je přes přeložku silnice I/13.

- Most na stávající polní cestě v km 10,240 (délka cca 35 m, kategorie polní cesty P4)
- Most na stávající polní cestě v km 11,880 (délka cca 50 m, kategorie polní cesty P4)
- Most na přeložce silnice III/2637 v km 12,635 (délka cca 40 m, kategorie silnice S 7,5)
- Most na přeložce silnice III/26219 v km 17,250 (délka cca 40 m, kategorie silnice S 7,5)
- Most na stávající polní cestě v km 18,180 (délka cca 40 m, kategorie cesty P4)
- Most na přeložce polní cesty v km 19,560 (délka cca 55 m, kategorie cesty P4)
- Most na přeložce cyklistické stezky v km 21,010 (délka 50 m, šířka stezky 5 m)

Přeložky a úpravy komunikací

- Přeložka cesty v km 9,420 pod mostem (délka cca 230 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka polní cesty mezi km 12,350 – km 12,640 vpravo (délka cca 270 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka silnice III/2637 v km 12,635 (délka cca 300 m, kategorie S7,5)
- Přeložka silnice III/26219 mezi km 15,050 – 15,450 vpravo (délka cca 370 m, kategorie S7,5), na přeložce je most přes Vrbový potok délky 10 m
- Přeložka lesní cesty v km 16,530 (délka cca 360 m, šířka cesty 4,0 m)

- Přeložka silnice III/26219 mezi km 16,750 – km 17,250 vpravo (délka cca 470 m, kategorie S7,5)
- Přeložky silnic III/26219 a III/26220 v křižovatce Volfartice v km 17,250 (délka 450 m, kategorie S7,5)
- Přeložka cesty v km 17,830 vlevo (délka 80 m, šířka 4,0 m)
- Přeložka cyklistické stezky a navazující cesty v km 21,010 (délka cca 390 m + 100 m, šířka cesty 4,0 m, šířka cyklotrasy 5,0 m)
- Přeložka polní a lesní cesty v km 21,500 (délka cca 200 m + 380 m, šířka cest 4,0 m)

Vodohospodářské řešení stavby

Systém odvodnění záměru „I/13 Děčín – Manušice“ bude na převážné části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů. Likvidace srážkových vod bude řešena zasakováním do horninového prostředí.

V úseku navrhované přeložky komunikace I/13 mezi km 5,850 až km 7,900 prochází trasa přeložky částečně v blízkosti a částečně přeložka prochází ochranným pásmem vodních zdrojů. V tomto úseku bude odvodnění řešeno pomocí vodotěsných příkopů, dešťové kanalizace případně pomocí uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z těchto prostorů budou svedeny do dešťových usazovacích (DUN) a retenčních nádrží (RN) s regulovaným odtokem, ze kterých budou odvedeny do konečných recipientů. Voda ze svahů a z extravilánu by neměla být sváděna do kanalizace a měla by být svedena samostatnými příkopy do recipientu. V dalším stupni dokumentace (DÚR) a na základě podrobného hydrogeologického průzkumu bude stanovena vhodnost zasakování vod do přirozeného horninového prostředí v zájmovém území. V případě, že budou podmínky zasakování vyhodnoceny jako nevhodné pro zasakování, bude zasakování řešeno pomocí umělých zasakovacích objektů jako jsou např. zasakovací příkopy, zasakovací jámy nebo studny.

Před všemi vyústěními kanalizací nebo vodotěsných zpevněných příkopů do vodních toků jsou navrhovány havarijní retenční objekty – sedimentační (dešťové usazovací) a retenční nádrže, které budou vybaveny gravitačními odlučovači ropných látek (koncentrace ropných látek na odtoku z nádrží do 5 mg/l). V úsecích, kde bude odvodnění realizováno pomocí silničních příkopů jsou jako havarijní objekty navrženy norné stěny s kalovým prostorem.

Související zásahy do vodních toků

V souvislosti s předmětným záměrem se větší zásahy do vodních toků nepředpokládají. V rámci mostních objektů přes vodní toky a jejich údolní nivy (přítoky Ploučnice, Bystrá, Vrbový potok, Šporka vč. jejich přítoků) budou provedeny úpravy vodních toků v podmostí. Řešením nových výústí dešťové kanalizace bude dotčena řeka Ploučnice a její přítoky v km 5,850 – 7,900.

Nezbytné zásahy do vodotečí pod mostními objekty bude nutné realizovat v souladu s podmínkami, které vychází z Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a jsou uvedeny v kap. D. IV. dokumentace EIA.

Další související stavební objekty se záměrem

Záměr bude zahrnovat realizaci oplocení v celém úseku stavby, dále realizaci propustků, zárubních zdí, opěrných zdí, úprav vodotečí, přeložek inženýrských sítí a sadových (vegetačních) úprav.

Opěrné a zárubní zdi

Lokalita Březiny u Děčína

- Zárubní zeď cca v km 2,200 vlevo o délce 80 m
- Opěrná zeď cca v km 2,200 vpravo o délce 200 m

Lokalita Jedlka

- Opěrná zeď cca v km 4,300 vlevo o délce 55 m
- Zárubní zeď cca v km 4,500 vlevo o délce 208 m
- Zárubní zeď cca v km 5,500 vlevo o délce 310 m

Lokalita Benešov n. Pl.

- Zárubní zeď cca v km 5,900 vlevo o délce 115 m
- Zárubní zeď cca v km 6,400 vlevo o délce 150 m
- Opěrná zeď cca v km 7,000 vpravo o délce 90 m
- Zárubní zeď cca v km 8,000 vlevo o délce 160 m

Lokalita Malá Bukovina

- Opěrná zeď cca v km 11,500 vpravo o délce 190 m

Přeložky inženýrských sítí a dalších souvisejících objektů

Informace o přeložkách inženýrských sítí v souvislosti s realizací předmětného záměru nejsou v tomto stupni projektových příprav známy. Tyto informace budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace (v rámci DÚR).

Organizace výstavby

V době zpracování předkládané dokumentace EIA nebyly ještě zpracovány podrobné zásahy organizace výstavby (ZOV), a tedy nebyl znám detailní průběh prací v rámci výstavby přeložky komunikace I/13 Děčín – Manušice.

Technologie výstavby

Předpokládá se složitější založení stavby vzhledem k charakteru území (složitější inženýrskogeologické poměry, svažité území, sesuvná území atd.). Záměr předpokládá v obou posuzovaných variantách realizaci řady mostních objektů, ekoduktu a tunelového objektu.

Podrobnější popis fáze výstavby záměru bude specifikován v dalším stupni projektových příprav, kde bude zároveň vyhodnocen vliv výstavby záměru na jednotlivé složky životního prostředí (především na akustickou situaci a kvalitu ovzduší).

V rámci ZOV bude specifikován především harmonogram výstavby, popis jednotlivých činností v rámci jednotlivých etap výstavby, předpokládané trasy a intenzity obslužné staveništní dopravy, umístění zařízení stavenišť, plochy dočasných záborů stavby.

Již v rámci procesu EIA je definována široká škála opatření k minimalizaci vlivů výstavby záměru na životní prostředí a obyvatelstvo (viz část kap. B. I. 6. „Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů“ a kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA).

Zemní práce a bilance zemin

Bilance zemin je popsána v kapitole B. II. 1. předkládané dokumentace EIA.

Uspořádání a bezpečnost staveniště z hlediska ochrany veřejných zájmů

Staveniště bude zřízeno, uspořádáno a vybaveno přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích, ke znečišťování komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem.

Staveniště bude vhodným způsobem oploceno nebo jinak zajištěno. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Jestliže oplocení bude zasahovat do veřejné komunikace, bude označeno také reflexními značkami a za snížené viditelnosti i osvětleno výstražnými světly.

Stavební hmoty a výrobky budou na staveništi bezpečně ukládány. Budou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sypkých hmot budou případně zakryty, aby nedocházelo k víření a šíření prachu větrem.

Odvádění srážkových vod ze staveniště bude zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek a bude řešeno v souladu s platnou legislativou.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace se pro staveniště použijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání, budou uvedeny do původního stavu.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Níže uvedená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou buďto přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se v další fázi projektových příprav, fázi výstavby i provozu záměru počítáno.

V následujícím výčtu opatření jsou uvedena i některá stěžejní opatření vyplývající z platné legislativy v oblasti životního prostředí, která musí být záměrem automaticky plněna. I přes to zpracovatel dokumentace EIA považoval za účelné některá opatření vyplývající přímo z platné legislativy, vzhledem k jejich důležitosti zmínit. Rovněž byly zohledněny i relevantní podmínky původního stanoviska EIA vydaného dle zákona č. 244/1992 Sb. (č. j. 2794/OIP/03) dne 31. 10. 2003 k danému záměru.

Fáze projektových příprav

Obecná opatření

- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) budou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby (ZOV), jejichž součástí bude podrobný harmonogram výstavby.

Opatření na ochranu půd a horninového prostředí

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu ochrany ZPF k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu ochrany PUPFL k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa.

- Umístění stavby je podmíněno souhlasem orgánu státní správy lesů, a to i u pozemků 50 m od okraje lesa (ochranné pásmo), viz § 14 odst. 2 lesního zákona.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude zpracován návrh plánu rekultivace ploch dočasných záborů ZPF a PUPFL, který bude předložen ke schválení příslušnému orgánu ochrany ZPF, resp. PUPFL.
- Mocnost skrývky kulturních vrstev půdy a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemín bude stanovena na základě pedologického průzkumu, který bude realizován v dalších stupních projektové dokumentace (DÚR).

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- V dalších stupních projektových příprav (DSP) bude zpracován havarijný plán stavby podle § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Náležitosti havarijního plánu budou v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- V dalších stupních projektových příprav (DSP) bude zpracován povodňový plán dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, neboť stavba se dotýká záplavových území toků.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR) budou způsob a podmínky vypouštění dešťových vod projednány s orgánem ochrany přírody, místně příslušným vodoprávním úřadem a správcem toku.
- Úpravy toků budou v dalších stupních projektových příprav (DÚR) projednány s orgánem ochrany přírody, jejich správci a s příslušným vodoprávním úřadem.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR) bude proveden hydrogeologický průzkum se vsakovacími zkouškami v lokalitách vhodných pro vsakování povrchových vod do vod podzemních, v souladu (zejména v četnosti a předepsaném způsobu vyhodnocení) s normou ČSN 759010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“.

Pro všechny lokality budoucích DUN, resp. vsakovacích objektů, v následujících stupních projektových příprav (DÚR) budou realizovány následující činnosti:

- Bude ověřena aktuální úroveň hladiny podzemní vody, kvalifikovaně odhadnuto její kolísání v průběhu roku, v závislosti na meteorologických poměrech, respektive na kolísání povrchové vody v přilehlých vodotečích.
- Budou vyhloubeny vystrojené hydrogeologické sondy či kopané sondy a budou provedeny vsakovací zkoušky dle ČSN 759010 Vsakovací zařízení srážkových vod.
- Na základě vsakovacích zkoušek bude stanoven koeficient vsaku kv v hloubkové úrovni předpokládané vsakovací vrstvy.
- Bude ověřen způsob a hloubka založení stávajících staveb v bezprostřední blízkosti plánované DUN, resp. vsakovacího objektu.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V dalších stupních projektových příprav (DÚR) bude zpracován podrobný dendrologický průzkum pro povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

- V dalších stupních projektových příprav (DÚR, resp. DSP) budou v rámci projektu vegetačních úprav dodržovány následující technické normy: ČSN 83 9021 „Technologie vegetačních úprav v krajině“, ČSN 83 9031 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Travníky a jejich zakládání“, ČSN 83 9041 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce“ a ČSN 83 9051 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy“. Pro výsadbu budou přednostně využity dřeviny původní pro danou oblast, vhodné je i použití ovocných dřevin.
- S ohledem na snížení negativního vlivu stavby na krajinný ráz a začlenění trasy do předmětné krajiny s ohledem na migraci živočichů budou v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) v rámci projektu sadových úprav na celé trase posuzovaného záměru dodržovány parametry sadebního materiálu vycházející z TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace a především dodatku 1 k TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace. Při výsadbách je nutné respektovat také TKP 13 – Vegetační úpravy. Při plánování rozmístění liniových prvků zeleně bude brán ohled především na zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR, resp. DSP) budou navrženy vegetační úpravy pro lepší začlenění trasy posuzovaného záměru do okolní krajiny. Mělo by se jednat o vegetační úpravy na náspech, zářezích či na terénu podél tras. Pro tyto účely budou použity ve vybraných lokalitách sazenice stromů se zapěstovanou korunou (vysokokmen) o obvodu kmene minimálně 10–12 cm, které budou doplněny výsadbou keřového patra.
- V rámci vegetačních úprav budou v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) u úrovnových křižovatek a MÚK navrženy keřové výsadby na svazích náspů a zářezů křižovatek a celoplošné výsadby keřů a stromů v jednotlivých okách a trojúhelnících křižovatek. Návrhy pro výsevy regionálně odpovídajících vegetačních směsí je možno najít na www.motyli-dalnice.cz. Výsadby musí být vždy prováděny tak, aby byly splněny rozhledové poměry a aby nedocházelo k zastiňování svislých dopravních značek a dopravních zařízení, ohrožování funkce odvodňovacích zařízení, nadzemních a podzemních vedení a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
- Pro založení trvalého travního porostu bude v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) v rámci projektu vegetačních úprav zahrnut dostatečný podíl výběžkatých trav, které zajišťují stabilitu porostu. Podobné travní plochy jsou však obvykle chudé, je tak doporučeno zahrnout také co největší druhový alespoň 30 % podíl bylin, pro zvýšení biologické hodnoty a diverzity lučních porostů. Nutno je použití travní směsi místní provenience.
- Případné výsadby zeleně nebudou v rámci projektu vegetačních úprav v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) navrhovány plošně, ale pouze skupinově (druhy přirozené skladby), část plochy bude ponechána přirozené sukcesi a část výsadeb bude realizována také v případě křovin. Cíleně bude podpořena realizace či obnova ovocných sadů.
- Na sušší stanoviště bude v rámci projektu vegetačních úprav navržen výběr z druhů jako dub zimní *Quercus petraea*, jasan ztepilý *Fraxinus excelsior*, javor babyka, j. klen, j. mléč *Acer campestre*, *A. pseudoplatanus*, *A. platanooides*, habr obecný *Carpinus betulus*, jabloň lesní *Malus sylvestris*, jeřáb ptačí *Sorbus aucuparia*, jilm drsný, j. vaz, j. habrolistý *Ulmus glabra*, *U. laevis*, *U. minor*, lípa malolistá a l. velkolistá *Tilia cordata*, *T. platyphyllos* a třešeň ptačí *Cerasus avium*, Z keřů brslen evropský *Euonymus europaeus*, hloh jednosemenný a hloh obecný *Crataegus laevigata*, kalina obecná *Viburnum opulus*, líska obecná *Corylus avellana*, řešetlák počistivý *Rhamnus cathartica*, střemcha obecná *Prunus padus* a svída krvavá *Cornus sanguinea*, trnka obecná *Prunus spinosa*.

- Na vlhčí až mokrá stanoviště (dřeviny měkkého a potočního luhu) budou ze stromů navrženy druhy jako dub letní *Quercus robur*, olše lepkavá *Alnus glutinosa*, vrba křehká *Salix fragilis*, topol černý *Populus nigra*. Z křovin pak budou navrženy druhy jako krušina olšová *Frangula alnus*, střemcha obecná *Prunus padus*, vrba košíkářská *Salix viminalis*, vrba křehká *Salix fragilis*, vrba nachová *Salix purpurea*, vrba popelavá *Salix cinerea*, vrba trojmužná *Salix triandra* a vrba ušatá *Salix aurita*. Keřové vrby (vrba popelavá, vrba trojmužná, vrba nachová, vrba košíkářská, vrba lýkovcová) budou navrženy i v rámci náhradních a doplňujících výsadeb na vlhčí místa (nikdy však ne v rámci stávajících lučních ploch), pro zvýšení druhové diverzity.
- Na sušší místa budou z křovin, pro zvýšení druhové diverzity, v rámci náhradních a doplňujících výsadeb (nikdy však ne v rámci stávajících lučních ploch), vnášeny druhy hloh obecný, hloh jednosemenný, kalina tušalaj, kalina obecná, brslen evropský, zimolez obecný, ptačí zob obecný, růže šípková, líska obecná a řešetlák počistivý. Cíleně bude v území jako příměs vysazován dřín jarní, klokoč zpeřený, jeřáb muk, jeřáb břek a původní ovocné dřeviny – především staré odrůdy jako hrušně, jabloně, třešně a různé odrody slivoní. Ve všech případech budou preferovány autochtonní druhy místní provenience.
- V rámci projektu revitalizace území po výstavbě bude v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) vyloučeno vysazování stanovištně i geograficky nepůvodních dřevin. Za tyto dřeviny jsou považovány všechny jehličnany, s výjimkou jedle bělokoré *Abies alba*. Borovice lesní je považována za přijatelnou příměs v zastoupení do 10 %, s vyloučením souvislých porostů. Smrk ztepilý je zde považován za geneticky nepůvodní dřevinu (GND), zastoupení dle typu souboru lesních typů do max. 10 %, a to pouze jako jednotlivá příměs nebo malé hloučky. Nežádoucí je trnovník akát *Robinia pseudoacacia* a dub červený *Quercus rubra*.
- V rámci projektu revitalizace území lesních porostů bude v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) postupováno dle příslušného souboru lesních typů. Jako cílová a preferovaná jehličnatá dřevina v území bude stanovena jedle bělokorá *Abies alba*. Optimální zastoupení by mělo v porostech dosahovat 9 až 13 %.
- Opevnění kynety dna, opevnění břehů a celkové úpravy podélného profilu koryta potoka bude v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) navrženo tak, aby odpovídaly revitalizačním cílům, tj. podmínky v upraveném korytě budou přizpůsobeny přírodě blízkému stavu. Obecně se jedná o preferenci hrubých kamenných záhozů při opevnění dna místo kamenné rovnániny, s cílem vytvoření vysoké úkrytové kapacity pro ochranu ryb před piscifágními predátory; vkládání dřevěných výhonů a dnových prahů; zachování co největšího množství autochtonní doprovodné dřevinné zeleně, případně osazení nově formovaných břehů vzrostlými jedinci dřevin příslušného výškového stupně. Po ukončení prací v korytě toku navrátit do původního stavu – načechrání substrátu a vytvoření nerovností dna.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) při návrhu propustků bude preferován přirozený nezpevněný substrát navržené suché cesty. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, bude preferováno obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přisypat přirozeným substrátem (např. štěrkokopiskem).
- Při návrhu protihlukových stěn, případně objektů s velkými průhlednými plochami, nebudou v dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) použity průhledné anebo lesklé plochy (viz ustanovení §5a zákona č. 114/1992 Sb. – ochrana volně žijících ptáků). Alternativou je použití neprůhledných materiálů, případně mléčně zbarveného skla. Použití siluet dravců je nefunkční a nevhodné. Jediným

efektivním řešením je dodatečné polepení nebezpečných ploch svislými pruhy hustě vedle sebe (min. 2 cm pruhy 10 cm od sebe, alternativně 1 cm co 5 cm).

- Podrobná projektová dokumentace záměru bude v rámci navazujících řízení průběžně konzultována se Správou CHKO České středohoří. Veškeré zásahy na území CHKO České středohoří budou navrženy v souladu s platným Plánem péče o CHKO České středohoří.

Opatření na ochranu před hlukem

- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) budou respektována a v případě potřeby ověřena protihluková opatření v rozsahu vyplývajícím z Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA). V případě lokalit, kde se za protihlukovými stěnami nachází solitérní objekty, lze v dalších stupních projektové dokumentace (DÚR, resp. DSP) prověřit jiné možnosti protihlukových opatření, popřípadě zajištění větrání objektů jinak než okny (např. pomocí VZT či rekuperace) či dalších způsobů řešení akustické situace v území.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude prověřeno umístění navrhovaných protihlukových stěn z technického hlediska.

Opatření vůči změnám klimatu

- Z pohledu adaptačních opatření vůči změnám klimatu budou v rámci přípravy projektu (DSP) zohledněny technologie a kvalita materiálů se zaměřením na zvýšení životnosti prováděné dopravní stavby. Materiály povrchů dopravní stavby by měly být odolné vůči poškození vlivem extrémních teplot a dalších klimatických extrémů (přivalové deště, ledovka, sněhové přivaly).

Další opatření

- V případě umístění světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh, bude důsledně postupováno dle ČSN 36 0459 „Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení“ a v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020 a Jednoduchou osvětlovací příručkou (Doporučení pro šetrné moderní osvětlování) Ministerstva životního prostředí z dubna 2021. V rámci případného osvětlení ploch či následného území je tak doporučeno preferovat výhradně stíněné světelné zdroje vyzařující v základní (vodorovné) poloze pouze do dolního poloprostoru, které nevyzařují více než 10 % energie ve vlnových délkách <500 nm. Preferovat světla chromatičnosti nejvýše 3000 K (CCT ≤ 3000 K). Minimalizovat intenzitu osvětlení nejlépe s klidovým režimem (snížením intenzity) během klidné části noci.
- V dostatečném předstihu před zahájením výstavby bude uzavřena smlouva s oprávněnou archeologickou organizací. Ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, bude následně proveden základní výzkum odbornou archeologickou organizací. Písemné potvrzení o provedení výzkumu bude součástí kolaudačního rozhodnutí.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR, resp. DSP) bude prověřeno vedení, technický stav a funkčnost dotčených drenážních (melioračních) systémů, které by mohly být výstavbou dotčeny a navržen takový způsob realizace stavby, který by jejich funkčnost pokud možno neohrozil.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Obyvatelé dotčení výstavbou přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice budou předem seznámeni s harmonogramem výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.
- Při provádění stavebních prací bude zajištěn ekologický dozor stavby.
- Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektu je žádoucí, aby potřebné surovinové zdroje vhodné kvality byly lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V rámci realizace předmětného záměru bude brán ohled na estetické řešení detailů stavby. Tam, kde je to možné, je doporučeno volit přírodní charakter doprovodných prvků.
- Pro začlenění trasy a celkově celého záměru do okolní krajiny provádět zásahy do krajinných prvků v co nejmenší míře. Tím je především snaha zachovávat cenné porosty zeleně vázané na koridory vodotečí. Toto doporučení se vztahuje na rekultivaci území po provedení fáze výstavby. Zeleň, která bude v těchto plochách odstraněna, musí být v maximální možné míře nahrazena novými výsadbami tak, aby byl zachován liniový charakter zeleně podél vodních toků.
- Po vytyčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích“. Stromy budou ochráněny před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem. V případě zjištění poškození (i přes jmenovaná opatření k ochraně stromů ve fázi výstavby) budou dřeviny ošetřeny dle ČSN 83 9061 a dle arboristického standardu „Řez stromů“ (R). V průběhu stavby bude kompenzován stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací bude provedena odborná kontrola aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů, zálivka, přihnojení aj.).
- Kácení bude provedeno mimo vegetační období (1. 10. – 31. 3.).

Opatření na ochranu ovzduší

Pro etapu výstavby byla formulována následující doporučení, která budou zohledněna v Zásadách organizace výstavby (ZOV) a která by měla směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší:

- Staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti.
- Budou používány stroje s nižšími emisemi tuhých látek (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a věnována pozornost jejich údržbě. Jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.

- Po dobu stavby budou dodržovány zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. budou plněna nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
- Po dobu stavby budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum.
- V případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch.
- V případě dlouhodobého sucha a při vyšším větru budou omezeny stavební práce, případně bude zamezeno šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.
- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí budou průběžně sledovány aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů budou průběžně zaznamenávány ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
- Bude minimalizováno nebo zcela vyloučeno volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál bude shromažďován v silech nebo v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí.
- Venkovní skládky budou umístovány na závětrnou stranu a současně materiály budou na deponie umístovány tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- Při tvorbě deponií a mezideponií bude minimalizováno vyfoukání prachu větrem následovně:
 - Bude preferována jedna velká halda namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %).
 - Podélné haldy budou vytvářeny rovnoběžně s převažujícím směrem větru.
 - Jako bariéry proti vyfoukání prachu větrem z deponií a mezideponií budou využívány i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovány vlastní překážky z přenosných materiálů.
 - Při rychlosti větru překračující 5 m/s budou zakryty, případně (je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí) skrápěny všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s budou omezeny práce na stavbě nebo alespoň omezeny činnosti způsobující prašnost.
- Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby budou dodržovány zásady minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístěny materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.
- Případné zdroje znečištění ovzduší (např. stavební dvory) budou situovány v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.

Opatření na ochranu před hlukem

- Provoz stavebních strojů a mechanizovaného nářadí bude zajištěn především v denní době od 7:00 do 21:00 h tak, aby byl dodržen hygienický limit ze stavební činnosti $L_{Aeq,s} = 65$ dB.
- Případné stavební práce v době 21:00–22:00 h, 6:00–7:00 h a v noční době 22:00–6:00 h budou prováděny tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity hluku.
- V noční době nebude provozována obslužná doprava staveniště.

- Bude zajištěno, aby řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.
- Při výběru stavebních strojů budou preferovány stroje s nižšími akustickými emisními parametry (výběr strojů s nižším akustickým výkonem zařízení L_{WA}).
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.
- V případě blízko umístěné chráněné zástavby v okolí staveniště budou obyvatelé z nejbližší situovaných domů seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Vhodné je i stanovení kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Stavební činnost nesmí narušit hydrologický režim lokality a nesmí kontaminovat místní nádrže a vodoteče.
- V případě, že by mohlo během výstavby dojít k ovlivnění individuálních zdrojů pitné vody v blízkosti navrhované stavby budou stavební práce prováděny pod vedením autorizovaného hydrogeologa.
- Případné napádky a znečištění bude z koryt vodních toků neprodleně odstraněno.
- Na staveništi nebude prováděna údržba stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla řádně očištěna.
- Mytí aut bude prováděno před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení staveniště, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jámy, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových s podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k záchytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jámy.
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.
- V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutná manipulace s nimi bude omezena na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryta vodního toku.
- Na staveništi budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.

- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou vodou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a souvisejících prováděcích předpisů.
- Pro ochranu povrchových vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.
- Případné přítoky podzemní vody do stavební jámy budou čerpány a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Během realizace vrtných prací pro pilotové základy bude staveniště zajištěno před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) tak, aby bylo zamezeno průniku povrchových vod do podzemního kolektoru.
- Zhotovitel stavby musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod. Za účelem ochrany povrchových vod je nezbytné zabezpečit odtok splachů ze staveniště, např. svedením odtékající vody do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.

Opatření na ochranu půd

- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečištění půdního, resp. horninového prostředí.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Budou zajištěny důkladné skrývky orníční vrstvy a podorníčí a jejich uložení na mezideponii. Nakládání se skrytou orníčí bude důsledně realizováno podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
- Svrchní kulturní vrstvy půdy, případně i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy budou skrývány odděleně, bude zajištěno jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajištěno jejich rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF.
- Po skrývce svrchní kulturní vrstvy půdy (ornice), případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemín (podorníčí) zůstane deponováno na stavbě jen takové množství skrývky, které bude zpětně použito pro ohumusování ploch stavby.
- Přebytek ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemín (podorníčí) bude přednostně nabídnut hospodářcím organizacím nebo soukromým osobám v okolí stavby pro zemědělské využití, případně bude dále využito pro biologickou rekultivaci nebo pro zlepšení kvality okolních zemědělských pozemků.
- Poté, co nezemědělské využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou předmětného záměru skončí, tj. účel i vynětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do zemědělského půdního fondu.

- Poté, co skončí dočasné využití lesních pozemků (PUPFL) v souvislosti s výstavbou záměru, tj. účel i odnětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do PUPFL.

Další opatření

- Vlastní výstavba bude organizačně zabezpečena tak, aby byla maximálně omezena možnost narušení faktorů pohody obyvatelstva.
- Potřebné surovinové zdroje vhodné kvality budou lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru.
- Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech a v záchytných vanách na určeném místě zařízení staveniště a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě. Nejpravděpodobněji však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.
- Odpady vzniklé při realizaci stavby budou tříděny na jednotlivé druhy a předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.
- Všechny zemní práce budou dostatečně včas před jejich zahájením ohlášeny příslušnému orgánu památkové péče.
- Výstavba záměru v blízkosti kulturních památek bude realizována co nejšetrněji, aby bylo vyloučeno jakékoliv negativní ovlivnění těchto památek.
- Komunikace, které budou využívány pro přepravu materiálu a surovin, budou uvedeny do stavu, který odpovídal stavu před zahájením výstavby.
- Po ukončení stavby bude neodkladně provedena rekultivace ploch dočasných záborů.

Fáze provozu

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Oplocení přeložky silnice I/13 bude realizováno v celé její délce.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Veškeré dešťové odpadní vody vypouštěné do dotčených recipientů budou splňovat podmínky předepsané zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.
- Solení komunikace v zimních obdobích bude prováděno pouze v případě udělení výjimky ze zákazu provádět chemický posyp cest na území CHKO dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V případě udělení výjimky bude kladen důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů (vodné roztoky posypových solí – solanka). Při využití solanky se předpokládá snížení objemu použité soli o cca 50 %.

Další opatření

- Odpady vzniklé při provozu záměru budou předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

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

Předpokládané zahájení výstavby záměru „I/13 Děčín – Manušice“ je dle aktuálního harmonogramu uvažováno v roce 2030. Předpokládané zprovoznění stavby je v roce 2035.

Termín zahájení výstavby: 2030

Termín dokončení výstavby/zprovoznění záměru 2035

Pozn.: Stavba je z hlediska projekčních prací rozdělena na dva úseky (Děčín – Benešov nad Ploučnicí; Benešov nad Ploučnicí – Manušice), které budou realizovány a zprovozněny souběžně (tj. v celém úseku Děčín – Manušice).

Určení konečných termínů realizace stavby je závislé na termínech kladného projednání dokumentace k územnímu a ke stavebnímu řízení. Stavba bude zahájena na základě oprávnění k výstavbě a po ukončení výběru zhotovitele stavby.

B. I. 8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Ústecký kraj (CZ042)

Město/obec: Děčín; Malá Veleň; Benešov nad Ploučnicí; Dolní Habartice; Velká Bukovina

Kraj: Liberecký kraj (CZ051)

Město/obec: Žandov; Volfartice; Horní Libchava; Česká Lípa

B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Navazující rozhodnutí dle § 3 písm. g) zákona, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru, jsou uvedena v následujícím výčtu.

- Rozhodnutí o umístění stavby – územní řízení (dle § 79 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává pověřený stavební úřad (Statutární město Děčín, Odbor stavební úřad nebo Městský úřad Česká Lípa, Stavební úřad).
- Rozhodnutí o povolení stavby – stavební řízení (dle § 115 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává pověřený stavební úřad (Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství nebo Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor dopravy).
- Povolení k nakládání s povrchovými a podzemními vodami – povolení k nakládání s podzemními nebo povrchovými vodami, souhlasy a rozhodnutí dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů povolení k provedení stavby v ochranném pásmu 1. a 2. stupně vodního zdroje – vydává příslušný odbor Statutárního města Děčín a Městského úřadu Česká Lípa, resp. vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství ČR.

Další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru:

- Souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF – souhlas podle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu – vydává Ministerstvo životního prostředí v případě odnětí ZPF nad 10 ha; vydává Krajský úřad Ústeckého/Libereckého kraje v případě odnětí ZPF od 1 do 10 ha.

- Souhlas s umístěním stavby na pozemcích 50 m od okraje lesa podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého/Libereckého kraje.
- Stanovisko k odnětí pozemků k plnění funkcí lesa dle zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého/Libereckého kraje.
- Stanovisko k zásahu do vodních toků dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů – vydává příslušný odbor Statutárního města Děčín a Městského úřadu Česká Lípa.
- Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les – rozhodnutí dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb. - vydává místně příslušný obecní úřad.
- Výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin (dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa CHKO České Středohoří.
- Výjimky ze zásahu do zvláště chráněného území – dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů – vydává Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, regionální pracoviště Správy CHKO České středohoří.
- Stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku (dle § 4 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává Statutární město Děčín, Odbor životního prostředí a Městský úřad Česká Lípa, Odbor životního prostředí.
- Stanovisko k zásahu do územního systému ekologické stability vydává Statutární město Děčín, Odbor životního prostředí a Městský úřad Česká Lípa, Odbor životního prostředí.
- Stanovisko k zásahu do krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Statutární město Děčín, Odbor životního prostředí a Městský úřad Česká Lípa, Odbor životního prostředí.
- Souhlasy správců silnic a inženýrských sítí s dočasnými i trvalými přeložkami jednotlivých objektů a se stavbou v jejich ochranném pásmu

Vzhledem ke skutečnosti, že celé zájmové území záměru leží v CHKO České středohoří (ve IV. a III. zóně ochrany), bude k některým výše uvedeným stanoviskům/souhlasům/povolením nezbytné rovněž vyjádření Regionálního pracoviště Správy CHKO České Středohoří (např. stanovisko k vydání územního rozhodnutí, stanovisko k vydání stavebního povolení, stanovisko k provedení terénních úprav podle stavebního zákona, povolení k nakládání s vodami a k vodním dílům, povolení k některým činnostem či udělení souhlasu podle vodního zákona).

B. II. Údaje o vstupech

B. II. 1. Půda

Předmětný záměr je v obou posuzovaných variantách situován na území Ústeckého a Libereckého kraje, v katastrálních územích Březiny u Děčína, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Ovesná, Dolní Habartice, Malá Bukovina, Velká Bukovina, Karlovka, Žandov u České Lípy, Volfartice, Horní Libchava a Manušice.

Podrobný záborový elaborát stavby předmětného záměru nebyl v průběhu zpracování dokumentace EIA k dispozici. Pro účely dokumentace EIA proto byla zpracovatelem dokumentace EIA provedena analýza předpokládaných trvalých záborů předmětného záměru na základě dostupných informací o stavbě ze studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021).

Orientační výměry trvalého záboru ploch stavbou předmětného záměru dle katastrálních území je uveden v následující tabulce. V dalším stupni projektových příprav bude zpracován podrobný záborový elaborát stavby, a to včetně specifikace rozsahu dočasných záborů stavby (např. pro plochy zařízení stavenišť, přeložky inženýrských sítí atd.).

Celkově lze stavbou předmětného záměru očekávat trvalý zábor o výměře cca 900 000 m² u varianty 1 a cca 850 000 m² u varianty 2.

Tabulka 2 Předpokládaný rozsah trvalého záboru stavbou I/13 Děčín – Manušice v rámci jednotlivých k. ú. v obou variantách

Kraj	Katastrální území	Předpokládaný trvalý zábor (m ²) – varianta 1	Předpokládaný trvalý zábor (m ²) – varianta 2
Ústecký	Březiny u Děčína	26 209	22 314
	Malá Veleň	108 918	88 377
	Benešov nad Ploučnicí	117 707	119 875
	Ovesná	25 344	20 624
	Dolní Habartice	95 704	91 994
	Malá Bukovina	94 433	70 998
	Velká Bukovina	97 617	90 390
	Karlovka	15 292	24 311
Liberecký	Žandov u České Lípy	26 685	27 901
	Volfartice	164 839	160 523
	Horní Libchava	88 349	99 430
	Manušice	34 667	37 612
Celkem		895 764	854 348

Bilance trvalého záboru ploch uvedených v tabulce výše byly kalkulovány na straně bezpečnosti. Vedení přeložky silnice I/13 je navrženo ve dvou variantách řešení. Předpokládaný trvalý zábor stavby je uveden v tabulce výše pro každou z řešených variant.

Tabulka 3 Podrobná charakteristika předpokládaných trvalých záborů stavbou I/13 Děčín – Manušice v obou variantách s rozdělením na druhy pozemků

Druh pozemku	Předpokládaný trvalý zábor (m ²) Varianta 1	Předpokládaný trvalý zábor (m ²) Varianta 2
Orná půda	280 144	290 685
Zahrada	9 647	11 827
Ovocný sad	39 864	44 973
Trvalý travní porost	369 149	327 982
Lesní pozemek	102 795	94 447
Vodní plocha	2 995	2 912
Zastavěná plocha a nádvoří	316	80
Ostatní plocha	90 855	81 443
Celkem	895 764	854 349

Pozn. k tabulce: V bilanci jsou uvedeny i dotčené vodní plochy. Jedná se o průmět stavby s vodními toky. Křížení vodních toků se stavbou bude vždy řešeno formou přemostění, resp. propustků.

Dle výše uvedených údajů bude záměr přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice realizován v převážné míře na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF). Záměrem budou rovněž významněji dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL).

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF v obou navržených variantách vedení trasy přeložky I/13. Předpokládaná celková výměra trvalého záboru ZPF ve variantě 1 vedení přeložky komunikace I/13 je 69,98 ha, ve variantě 2 je to 67,55 ha. V následující tabulce jsou uvedeny zábory pozemků chráněných jako ZPF v rámci jednotlivých katastrálních území pro obě řešené varianty vedení přeložky.

Tabulka 4 Předpokládaný rozsah trvalého záboru ZPF v jednotlivých k. ú. řešenými variantami záměru

Kraj	Katastrální území	Trvalý zábor (m ²) Varianta 1	Trvalý zábor (m ²) Varianta 2
Ústecký	Březiny u Děčína	23 053	19 884
	Malá Veleň	58 773	49 044
	Benešov nad Ploučnicí	88 627	94 927
	Ovesná	11 995	9 400
	Dolní Habartice	86 565	82 842
	Malá Bukovina	93 556	70 448
	Velká Bukovina	90 445	83 084
	Karlovka	38	9 107
Liberecký	Žandov u České Lípy	8 224	8 932
	Volfartice	129 723	126 041
	Horní Libchava	73 478	84 515
	Manušice	34 326	37 242
Celkem	698 803	675 467	

Následující tabulka uvádí výčet jednotlivých dotčených bonitovaných půdně ekologických jednotek (dále jen „BPEJ“) v katastrálních územích, včetně specifikace třídy ochrany ZPF dotčených vlivem trvalého záboru pozemků ZPF stavbou přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice v obou posuzovaných variantách.

Tabulka 5 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú. – varianta 1

Kraj	Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
Ústecký	Březiny u Děčína	5.11.10	1
		5.15.52	3
		5.41.77	5
		5.41.99	5
	Malá Veleň	5.11.10	1
		5.38.16	5
		5.41.68	5
		5.41.77	5
		5.41.78	5
		5.41.99	5
		99*	-
	Benešov nad Ploučnicí	5.14.40	3
		5.28.14	4
		5.41.68	5
		5.41.78	5
		5.43.10	2
		5.46.10	3
		5.47.42	4
		5.78.89	5
		99*	-
	Ovesná	5.15.40	3
		5.28.14	4
		5.41.67	5
	Dolní Habartice	5.14.10	2
		5.15.10	2
		5.15.40	3
		5.15.50	3
		5.28.11	2
		5.28.14	4
		5.28.41	4
		5.28.51	3
		5.28.54	4
		5.38.15	5
5.41.68		5	
5.41.78		5	
5.41.99		5	
5.43.10		2	
5.46.10		3	
5.47.52		4	
5.78.69	5		

Kraj	Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
	Malá Bukovina	5.28.14	4
		7.28.11	1
		7.28.14	3
		7.28.54	5
		7.50.01	3
	Velká Bukovina	7.15.10	2
		7.28.11	1
		7.28.14	3
		7.28.41	4
		7.28.44	5
		7.38.46	5
		7.43.00	2
		7.44.00	2
	7.46.10	3	
	Karlovka	7.28.14	3
Liberecký	Žandov u České Lípy	7.43.00	2
		7.44.00	2
	Volfartice	5.14.10	2
		5.28.14	4
		5.47.12	4
		5.47.52	4
		7.46.00	2
		7.47.02	3
		7.50.11	3
		7.50.14	4
		7.50.54	5
		7.64.01	3
	99*	-	
	Horní Libchava	5.14.10	2
		5.30.01	2
		5.30.11	3
		5.47.10	3
		5.47.12	4
		5.52.01	3
		5.67.01	5
5.71.01	5		
Manušice	5.71.01	5	
	7.47.00	3	
	7.47.10	3	

Tabulka 6 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú. – varianta 2

Kraj	Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
Ústecký	Březiny u Děčína	5.11.10	1
		5.15.52	3
		5.41.77	5
		5.41.99	5
	Malá Veleň	5.11.10	1
		5.38.16	5
		5.41.68	5
		5.41.77	5
		5.41.78	5
		5.41.99	5
		99*	-
	Benešov nad Ploučnicí	5.14.40	3
		5.28.14	4
		5.41.68	5
		5.41.78	5
		5.43.10	2
		5.46.10	3
		5.47.42	4
		5.78.89	5
		99*	-
	Ovesná	5.15.40	3
		5.28.14	4
		5.41.67	5
	Dolní Habartice	5.14.10	2
		5.15.10	2
		5.15.40	3
		5.15.50	3
		5.28.11	2
		5.28.14	4
		5.28.41	4
		5.28.51	3
		5.28.54	4
		5.38.15	5
5.41.68		5	
5.41.78		5	
5.41.99		5	
5.43.10		2	
5.46.10		3	
5.47.52		4	
5.78.69	5		

Kraj	Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany	
	Malá Bukovina	5.28.14	4	
		7.28.11	1	
		7.28.14	3	
		7.28.54	5	
		7.50.01	3	
	Velká Bukovina	7.15.10	2	
		7.28.11	1	
		7.28.14	3	
		7.28.41	4	
		7.28.44	5	
		7.38.46	5	
		7.43.00	2	
		7.44.00	2	
	Karlovka	7.46.10	3	
		7.15.10	2	
		Žandov u České Lípy	7.28.14	3
			7.43.00	2
			7.44.00	2
Liberecký	Volfartice	5.28.14	4	
		5.47.12	4	
		5.47.52	4	
		7.46.00	2	
		7.47.02	3	
		7.50.14	4	
		7.50.54	5	
		7.64.01	3	
		99*	-	
		5.14.10	2	
	Horní Libchava	5.30.01	2	
		5.30.11	3	
		5.47.10	3	
		5.47.12	4	
		5.52.01	3	
		5.67.01	5	
		5.71.01	5	
	Manušice	5.71.01	5	
7.47.00		3		
7.47.10		3		

Pozn. k tabulce: BPEJ je základní mapovací a oceňovací jednotka bonitační soustavy. Základem je pětimístný kód BPEJ. První číslice udává klimatický region (0-9), kde 0-5 jsou spíše teplejší a sušší místa, 6-9 jsou regiony chladnější a vlhčí. Druhá a třetí číslice znamená zařazení do hlavní půdní jednotky klasifikační soustavy (01-78), čtvrtá číslice

znázorňuje kombinaci stupně sklonitosti a expozice ke světovým stranám (0-9). Pátá číslice stanovuje vzájemnou kombinaci skeletovitosti půdního profilu a hloubku půdy (0-9). Tato soustava tak zobrazuje všechny charakteristické kombinace základních a v relativně dlouhodobém časovém horizontu poměrně stabilních vlastností určitých úseků zemědělského území, které se vzájemně liší a dávají rozdílné produkční a výnosové efekty.

**Dosud nebonitované plochy*

Klimatický region (první číslice kódu BPEJ) zahrnuje území s přibližně shodnými klimatickými podmínkami pro růst a vývoj zemědělských plodin. Záměrem bude dotčen klimatický region č. 5 a 7 (region MT2 – mírně teplý, mírně vlhký). Výčet klimatických regionů dotčených záměrem stavby a jejich charakteristika je uvedena v tabulce níže.

Tabulka 7 Charakteristika klimatických regionů dotčených pozemků chráněných jako ZPF

Kód regionu	Symbol regionu	Charakteristika regionů	Suma teplot nad 10 °C	Průměrná roční teplota °C	Průměrný roční úhrn srážek (mm)	Pravděpodobnost suchých vegetačních období (%)	Vláhová jistota
5	MT2	mírně teplý, mírně vlhký	2200 – 2500	7–8	550–650 (700)	15–30	4–10
7	MT 4	mírně teplý, vlhký	2 200 – 2 400	6-7	650-750	5-15	>10

Hlavní půdní jednotka (druhá a třetí číslice kódu BPEJ) je účelové seskupení půdních forem, příbuzných ekologickými vlastnostmi. Výčet hlavních půdních jednotek dotčených předmětným záměrem a jejich charakteristika je uvedena níže.

Tabulka 8 Charakteristika hlavních půdních jednotek dotčených pozemků chráněných jako ZPF

HPJ	Charakteristika HPJ
11	Hnědozemě modální včetně slabě oglejených na sprašových a soliflukčních hlínách (prachovicích), středně těžké s těžší spodinou, bez skeletu, s příznivými vlhkostními poměry
14	Luvizemě modální, hnědozemě luvické včetně slabě oglejených na sprašových hlínách (prachovicích) nebo svahových (polygenetických) hlínách s výraznou eolickou příměsí, středně těžké s těžkou spodinou, s příznivými vláhovými poměry
15	Luvizemě modální a hnědozemě luvické, včetně oglejených variet na svahových hlínách s eolickou příměsí, středně těžké až těžké, až středně skeletovité, vláhově příznivé pouze s krátkodobým převlhčením
28	Kambizemě modální eubazické, kambizemě modální eutrofní na bazických a ultrabazických horninách a jejich tufech, převážně středně těžké, bez skeletu až středně skeletovité, s příznivými vlhkostními poměry, středně hluboké
30	Kambizemě eubazické až mezobazické na svahovinách sedimentárních hornin pískovce, permokarbon, flyš, středně těžké lehčí, až středně skeletovité, vláhově příznivé až sušší
38	Půdy jako předcházející HPJ 37, zrnitostně však středně těžké až těžké, vzhledem k zrnitostnímu složení s lepší vododržností
41	Půdy jako u HPJ 40 avšak zrnitostně středně těžké až velmi těžké s poněkud příznivějšími vláhovými poměry
43	Hnědozemě luvické, luvizemě oglejené na sprašových hlínách (prachovicích), středně těžké, ve spodině i těžší, bez skeletu nebo jen s příměsí, se sklonem k převlhčení
44	Pseudogleje modální, pseudogleje luvické, na sprašových hlínách (prachovicích), středně těžké, těžší ve spodině, bez skeletu nebo s příměsí, se sklonem k dočasnému zamokření
46	Hnědozemě luvické oglejené, luvizemě oglejené na svahových (polygenetických) hlínách, středně těžké, ve spodině těžší, bez skeletu až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému zamokření

HPJ	Charakteristika HPJ
47	Pseudogleje modální, pseudogleje luvické, kambizemě oglejené na svahových (polygenetických) hlínách, středně těžké, ve spodině těžší až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému zamokření
50	Kambizemě oglejené a pseudogleje modální na žulách, rulách a jiných pevných horninách (které nejsou v HPJ 48,49), středně těžké lehčí až středně těžké, slabě až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému zamokření
52	Pseudogleje modální, kambizemě oglejené na lehčích sedimentech limnického terciéru (sladkovodní svrchnokřídové a tercierní uloženiny), často s příměsí eolického materiálu, zpravidla jen slabě skeletovité, zrnitostně středně těžké lehčí až lehké, se sklonem k dočasnému převlhčení
64	Gleje modální, stagnogleje modální a gleje fluvické na svahových hlínách, nivních uloženinách, jílovitých a slinitých materiálech, zkulturněné, s upraveným vodním režimem, středně těžké až velmi těžké, bez skeletu nebo slabě skeletovité
67	Gleje modální na různých substrátech často vrstevnatě uložených, v polohách širokých depresí a rovinných celků, středně těžké až těžké, při vodních tocích závislé na výšce hladiny toku, zaplavované, těžko odvodnitelné
71	Gleje fluvické, fluvizemě glejové, stejných vlastností jako HPJ 70, avšak výrazně vlhčí při terasových částech úzkých niv
78	Hluboké strže přesahující 3 m, s nemapovatelným zastoupením hydromorfních půd glejů, pseudoglejů a koluvizemí všech subtypů s výrazně nepříznivými vlhkostními poměry, pro zemědělství nevhodné.

Čtvrtá číslice kódu BPEJ určuje kombinaci sklonitosti a expozice ke světovým stranám. Charakteristika sklonitosti a expozice půd dotčených předmětným záměrem je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 9 Charakteristika svažitosti a expozice půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF

kód	Svažitost	Expozice
0	0 - 3° rovina	všesměrná
1	3 - 7° mírný svah	všesměrná
4	7 - 12° střední svah	jih
5	7 - 12° střední svah	sever
6	12 - 17° výrazný svah	jih
7	12 - 17° výrazný svah	sever
8	17 - 25° příkrý svah až sráz	jih
9	17 - 25° příkrý svah až sráz	sever

Pátá číslice kódu BPEJ, charakterizuje kombinaci skeletovitosti a hloubku půdy. Jednotlivé charakteristiky skeletovitosti a hloubky půd dotčených předmětným záměrem jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 10 Charakteristika skeletovitosti a hloubky půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF

kód	Skeletovitost	Hloubka
0	žádná	hluboká
1	žádná až slabá	hluboká až středně hluboká
2	slabá	hluboká
4	střední	hluboká až středně hluboká
5	slabá	mělká
6	střední	mělká
7	žádná až slabá	hluboká až středně hluboká
8	střední až silná	hluboká až mělká
9	žádná až silná	hluboká až mělká

Na základě dotčených BPEJ byla provedena rovněž analýza předpokládaného trvalého záboru půd stavbou z hlediska tříd ochrany ZPF. Z provedené analýzy vyplývá, že záměrem budou dotčeny především půdy III., V., II. a IV. třídy ochrany.

Tabulka 11 Předpokládaný rozsah trvalých záborů ZPF dle třídy ochrany – varianta 1

Třída ochrany	Trvalý zábor (m ²)	Trvalý zábor (%)
I.	43 458	6,3
II.	132 590	19,2
III.	220 738	31,7
IV.	124 148	18,1
V.	177 837	24,7
Dosud nebonit. plochy (kód 00099)	32	0
Celkem	698 803	100

Tabulka 12 Předpokládaný rozsah trvalých záborů ZPF dle třídy ochrany – varianta 2

Třída ochrany	Trvalý zábor (m ²)	Trvalý zábor (%)
I.	19 389	2,9
II.	172 761	25,6
III.	206 386	30,6
IV.	118 806	17,6
V.	158 093	23,3
Dosud nebonit. plochy (kód 00099)	31	0
Celkem	675 467	100

I. třída ochrany zemědělského půdního fondu – bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně na rovinatých nebo jen mírně sklonitých pozemcích, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně pro záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

II. třída ochrany zemědělského půdního fondu – zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné ze ZPF, a to s ohledem na územní plánování, jen podmíněně využitelné pro stavební účely.

III. třída ochrany zemědělského půdního fondu – v jednotlivých klimatických regionech se jedná převážně o půdy vyznačující se průměrnou produkční schopností, které je možné využít v územním plánování pro výstavbu a jiné nezemědělské způsoby využití.

IV. třída ochrany zemědělského půdního fondu – zahrnuje v rámci jednotlivých klimatických regionů převážně půdy s podprůměrnou produkční schopností, jen s omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu a i jiné nezemědělské účely.

V. třída ochrany zemědělského půdního fondu – sdružuje zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ), které představují půdy s velmi nízkou produkční schopností, jako jsou mělké půdy, hydromorfní půdy, silně skeletovité a silně erozně ohrožované. Tyto půdy jsou většinou pro zemědělské účely postradatelné. Lze připustit i jiné, efektivnější, využití než zemědělské. Jedná se zejména o půdy s nízkým stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Navrhovaný záměr si podle orientačního vyhodnocení záboru zpracovaného na základě studie studií „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) vyžádá trvalý zábor lesních porostů (ploch PUPFL) o celkové výměře 10,28 ha ve variantě 1 a celkové výměře 9,45 ha ve variantě 2. V následující tabulce jsou uvedeny předpokládané zábory pozemků chráněných jako PUPFL v jednotlivých katastrálních územích pro obě posuzované varianty vedení.

V dalším stupni projektových příprav bude zpracován podrobný záborový elaborát stavby (vč. upřesnění záborů pozemků PUPFL), a to včetně specifikace rozsahu dočasných záborů stavby (např. pro plochy zařízení staveniště, přeložky inženýrských sítí atd.).

Tabulka 13 Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL v jednotlivých k. ú. řešenými variantami záměru

Kraj	Katastrální území	Trvalý zábor (m ²) varianta 1	Trvalý zábor (m ²) varianta 2
Ústecký	Březiny u Děčína	1 491	1 121
	Malá Veleň	22 027	17 495
	Benešov nad Ploučnicí	14 925	13 025
	Ovesná	4 266	3 903
	Dolní Habartice	789	460
	Malá Bukovina	0	0
	Velká Bukovina	0	0
	Karlovka	14 378	14 568
Liberecký	Žandov u České Lípy	13 375	14 056
	Volfartice	23 589	22 203
	Horní Libchava	7 955	7 616
	Manušice	0	0
Celkem		102 795	94 447

Rozhodnutí o umístění stavby je vázáno souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů podle ustanovení § 14 odst. 2 (3) lesního zákona, a to i u pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa (ochranné pásmo lesa). Tento souhlas vydávaný jako podklad pro rozhodnutí o umístění stavby a dále pro rozhodnutí o povolení stavby je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a není samostatným rozhodnutím ve správním řízení.

Dále lze připomenout, že k realizaci stavby je nezbytné vydání rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesů, podle ustanovení § 13 a 15 až 18 lesního zákona. K vydání tohoto rozhodnutí je kompetentní krajský úřad ve smyslu ustanovení § 48a odst. 1 písm. b) lesního zákona. Žádost o odnětí pozemků plnění funkcí lesa musí obsahovat veškeré náležitosti podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Identifikace lesního porostu dle porostní mapy Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů je uvedena v kap. C. 2. 5. dokumentace EIA.

Bilance zeminy a ornice

Ve fázi výstavby záměru I/13 Děčín – Manušice jsou očekávány následující bilance zeminy.

Tabulka 14 Předpokládané bilance zeminy pro variantu 1

Kraj	Katastrální území	Náspy (m ³)	Zářezy (m ³)
Ústecký	Březiny u Děčína	65 300	–
	Malá Veleň	205 400	233 420 42 000 – výrub v tunelu
	Benešov nad Ploučnicí	153 320	128 160
	Ovesná	106 120	83 160
	Dolní Habartice	81 140	274 110

Kraj	Katastrální území	Náspy (m ³)	Zářezy (m ³)
	Malá Bukovina	–	220 640
	Velká Bukovina	198 560	67 380
	Karlovka	–	–
Liberecký	Žandov u České Lípy	94 520	–
	Volfartice	190 180	273 250
	Horní Libchava	227 650	120 220
	Manušice	16 100	–
Celkem		1 338 290	1 442 340

Tabulka 15 Předpokládané bilance zeminy pro variantu 2

Kraj	Katastrální území	Náspy (m ³)	Zářezy (m ³)
Ústecký	Březiny u Děčína	45 550	-
	Malá Veleň	221 080	151 470 88 500 – výrub v tunelu
	Benešov nad Ploučnicí	171 330	134 240
	Ovesná	37 140	63 470
	Dolní Habartice	62 460	239 330
	Malá Bukovina	-	198 850
	Velká Bukovina	249 700	53 780
	Karlovka	19 550	-
Liberecký	Žandov u České Lípy	124 560	-
	Volfartice	219 550	289 990
	Horní Libchava	197 560	112 080
	Manušice	14 820	-
Celkem		1 363 300	1 331 710

Ve fázi výstavby záměru I/13 Děčín – Manušice je očekávána následující bilance ornice u varianty 1 záměru. Obdobnou bilanci ornice lze očekávat v souvislosti s variantou 2. Množství ornice je bilancováno nad rámec výše uvedených bilancí zeminy.

Tabulka 16 Předpokládaná bilance ornice pro variantu 1

Kraj	Katastrální území	Odhumusov. (m ³)	Ohumusování (m ³)
Ústecký	Březiny u Děčína	3 370	1 950
	Malá Veleň	15 980	8 930
	Benešov nad Ploučnicí	6 800	6 130
	Ovesná	7 590	4 900
	Dolní Habartice	12 950	8 020
	Malá Bukovina	18 990	10 900
	Velká Bukovina	7 380	4 870
	Karlovka	5 580	3 790
Liberecký	Žandov u České Lípy	630	1 230
	Volfartice	19 410	11 430
	Horní Libchava	12 460	7 340
	Manušice	1 410	680

Kraj	Katastrální území	Odhumusov. (m ³)	Ohumusování (m ³)
Celkem		112 550	70 170

Obecné principy nakládání se zeminou

V souladu s § 8 odst. 1 písm. a) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je stanovena povinnost odděleně skrývat svrchní kulturní vrstvy půdy, případně i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy zajistit jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit jejich rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF.

Po skrývce svrchní kulturní vrstvy půdy (ornice), případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) zůstane deponováno na stavbě jen takové množství skrývky, které bude zpětně použito pro ohumusování ploch stavby.

Přebytek ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) bude přednostně nabídnut hospodářským organizacím nebo soukromým osobám v okolí stavby pro zemědělské využití, případně bude dále využit pro biologickou rekultivaci nebo pro zlepšení kvality okolních zemědělských pozemků.

Skrývka kulturních vrstev půdy a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin bude provedena na pozemcích zemědělského půdního fondu na ploše trvalého a dočasného záboru nad 1 rok. Mocnost skrývky kulturních vrstev půdy a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin bude stanovena na základě pedologického průzkumu, který bude realizován v dalších stupních projektové dokumentace.

V souladu s § 8 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je stanovena povinnost ukládat odklizové zeminy ve vytěžených prostorech a není-li to možné nebo hospodářsky odůvodněné, uložit je v první řadě na plochách neplodných nebo na plochách horší jakosti, které byly za tím účelem odňaty ze zemědělského půdního fondu.

Zeminy, které nebude možné využít pro účely přeložky silnice I/13, budou ze stavby odváženy především po trase silnice II/262.

B. II. 2. Voda

Fáze výstavby

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace. V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru a spotřeby vody. Předpokladem je, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody a že tyto odběry budou pouze přechodné. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě způsobu realizace stavby, který navrhne vybraný dodavatel.

Pitná voda

Pitná voda bude spotřebována v prostoru zařízení staveniště a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zařízení. Pitná voda bude do prostoru staveniště dovážena v plastových lahvích nebo barelech.

Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni projektových příprav pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka:

- pouze pro pití, příp. mytí nádobí 5 l/osobu a směnu

- pro mytí a sprchování, WC (pro prašný a špinavý provoz) 120 l/osobu a směnu

Technologická voda

Technologická voda bude spotřebována pro:

- kropení betonu během tuhnutí,
- kropení rozestavěných částí stavby, ploch deponií zemin, komunikací apod. jako ochrana proti nadměrnému prášení,
- očištění vozidel a stavebních strojů.

Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

Požární voda

Případná potřeba by mohla vzniknout v areálu stavebního dvora a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Fáze provozu

Provoz samotného úseku přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice nebude vyžadovat za běžných podmínek potřebu pitné ani požární vody.

V souvislosti s provozem stavby bude spotřebovávána pouze voda na čištění vozovky a v zimním období bude spotřebovávána voda pro účely zimní údržby vozovky v případě využití tzv. solanky (směs vody a soli).

Zábor vodních ploch

Navrhovaný záměr bude zasahovat do vodních ploch, ve smyslu druhu pozemku dle Katastru nemovitostí, o předpokládaném rozsahu cca 3 000 m² trvalého záboru ve variantě 1 i ve variantě 2. Jedná se především o zásahy do koryt vodních toků včetně zamokřených vodních ploch v jejich blízkosti pod mostními objekty.

B. II. 3. Ostatní přírodní zdroje

Nároky na surovinové zdroje

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím danému typu a rozsahu stavby (liniová stavba délky cca 20,6 km). Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky:

- kamenivo a štěrkopísky pro konstrukci vozovky a násypů a pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky (asfalty, modifikační přísady, cement apod.),
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.),
- trouby a trubní prefabrikáty,
- dřevěné a plastové části protihlukových konstrukcí.

Dále budou ve fázi výstavby spotřebovávány izolační materiály, kabely, nátěrové hmoty apod.

Bilance zemin/ornice je uvedena v kap. B. II. 1. Půda.

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty (benzín, nafta), oleje a maziva využívané pro provoz staveništní mechanizace a obslužné staveništní dopravy.

Ve stávající fázi projektové přípravy stavby nelze odpovědně stanovit zdroje surovin a materiálů ve fázi výstavby ani jejich přesná množství. Přesná množství a zdroje surovin a materiálů budou upřesněna po vybrání zhotovitele stavby.

Fáze provozu

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů či surovinové zdroje mimo potřebnou údržbu.

Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby silnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu (drcené kamenivo; chlorid sodný – cca 1–3 kg/m² vozovky – pouze v případě udělení výjimky týkající se zákazu provádění chemického posypu cest na území CHKO dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

Spotřeba pohonných hmot ve fázi provozu záměru bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci.

B. II. 4. Energetické zdroje

Fáze výstavby

Jako zdroj elektrické energie pro staveništní účely bude možné využít vedení elektrické energie, která v prvním úseku stavby přeložky I/13 mezi Děčínem a Benešovem n. Ploučnicí probíhají v těsné blízkosti stávající komunikace II/262. V dalším úseku stavby přeložky I/13 mezi Benešovem n. Ploučnicí a Manušicemi bude nezbytné využít dostupná vedení na území jednotlivých obcí (Dolní Habartice, Velká Bukovina, Volfartice apod.). Podmínky připojení odběrného místa budou projednány se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa. Připojení bude možné přes staveništní rozvaděč s měřením, který zrealizuje zhotovitel stavby.

V místech vzdálených od jednotlivých zařízení stavenišť nelze vyloučit použití mobilních dieselagregátů. Jejich parametry budou známy až po určení zhotovitele stavby.

Nároky stavby na energetické zdroje budou vycházet z množství a požadavků vybraného zhotovitele stavby. Spotřeba elektrické energie bude odpovídat nárokům těchto zařízení, nebude se jednat o nadměrně velkou spotřebu el. energie, která by významně zatěžovala životní prostředí.

Fáze provozu

Provoz záměru nebude vyžadovat spotřebu elektrické energie, která by významně zatěžovala životní prostředí.

Předpokládaná potřeba elektrické energie bude stanovena v navazujícím stupni projektové dokumentace.

B. II. 5. Biologická rozmanitost

Při posouzení biologické rozmanitosti území a jejího možného ovlivnění předloženým záměrem bylo vycházeno z kvality dotčeného území v kontextu okolí, plochy záboru biotopů dle jejich kvality a využití jednotlivými organismy ve vztahu ke zbývajcímu území.

Posuzovaný záměr I/13 Děčín – Manušice prochází celkově velmi rozmanitou a členitou krajinou. Navíc se záměr nachází téměř v celé své délce na území CHKO České Středohoří; a to střídavě ve III. a IV. zóně ochrany.

Záměr se v předmětném území dotýká mozaiky biotopů, kde se vyskytuje řada druhů, dotčení jednotlivými úseky uvažované silnice je ale většinou lokální a týká se okrajů biotopů či jejich částí, kdy nikde nedojde k jejich celkovému zániku či většinovému ovlivnění. I zábor lesní půdy, respektive VKP lesa se rovněž netýká plošně význačnějších biotopů ani porostů dřevin, byť je zasažena řada cenných lesních fragmentů, zejména biotopů dubohabřin a dále fragmentů mozaiky lučních ploch a rozptýlených dřevin s křovinami.

Zájmové území záměru můžeme z hlediska biologické rozmanitosti charakterizovat následovně:

První část od jihovýchodního okraje Děčína – Březiny až k Benešovu nad Ploučnicí lze charakterizovat jako kontrastní a složitou. Jedná se o poměrně hluboké údolí Ploučnice s navazujícími strmými svahy. Tato část je z hlediska reliéfu, překonání výškových rozdílů a geologických jevů značně problematická. Geologický vývoj území zde vytvořil řadu rozsáhlých plošných potenciálních sesuvných území. Významnou úlohu z hlediska biologické rozmanitosti v tomto úseku dokládá výskyt EVL Dolní Ploučnice. Záměr se v této části okrajově dotýká EVL. V úseku km 2,800 až 3,300, a v úseku km 4,100 až 5,200 trasa zasahuje do vymezeného biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, přičemž kritický je úsek v km 4,1 až 4,7 – vymezené kritické místo křížení (Malá Veleň).

Druhá část území od Benešova nad Ploučnicí dále na východ až po Velkou Bukovinu prochází stále poměrně členitou krajinou, která je tvořena převážně zemědělskou půdou s liniovým uspořádáním zeleně podél menších vodních toků. Navazuje nedlouhý lesní úsek mezi Výsluním a Dvorským kopcem, který je přerušen plochou Černého rybníka a pasekami. Střídají se zde listnaté a jehličnaté skupiny dřevin. Záměr v této části vede po okraji regionálního biocentra Výsluní, na které navazuje nadregionální biokoridor. Zástavba Volfartic je vedena podél silnice III. třídy a vodního toku Libchava. Závěrečný úsek mezi Horní Libchavou a Manušicemi se vyznačuje málo členitým terénem Českolipské kotliny a meandrujícím tokem Šporky s nivou. V úseku km 10,100–11,100 mezi Dolními Habarticemi a Malou Bukovinou trasa zasahuje do vymezeného biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Z pohledu migrace volně žijících živočichů je dále významný úsek v km 15,000–16,000, kde dochází ke křížení nadregionálního biokoridoru a byla zde zaznamenána hojná migrace zvěře.

Tam, kde záměr zasahuje hodnotnější či přírodní biotopy dojde k lokálnímu ovlivnění druhů a stanovišť. Toto ovlivnění není v rámci hodnocení posuzováno jako významné, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů. Vždy se jedná o zásah, dotýkající se poměrově menší plochy, a současně biotopu zastoupeného i v okolí.

Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je dle technických možností minimalizováno řadou navržených opatření, ke kterým patří prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného dozoru, který bude postup prací monitorovat a bude dohlížet nad nutností a realizací jednotlivých opatření a bude provádět transfery jedinců potenciálně dotčených živočichů.

Positivní ovlivnění včetně lokálního zvýšení biodiverzity lze spatřovat i v doplňující výsadbě dřevin, která bude součástí realizace záměru. Nedojde tak k izolaci některých biotopů či liniových prvků v území.

B. II. 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

B. II. 6. 1. Nároky na dopravní infrastrukturu

Dokumentace EIA předmětného záměru posuzuje intenzity dopravy v zájmovém území a v jeho širším okolí pro stávající a dva výhledové časové horizonty, a to stávající stav v roce 2022, výhledový stav v roce 2035 (horizont zprovoznění záměru) a výhledový stav v roce 2050 (vzdálený výhledový horizont).

Dopravní intenzity na silničních komunikacích ve stávajícím stavu a ve výhledových stavech vychází z Dopravně-inženýrských podkladů pro posuzovaný záměr, které tvoří přílohu č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Stávající komunikační síť

Stávající silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy. Silnice I/13 prochází celou sledovanou oblastí ve směru západ – východ, celkově prochází celými severozápadními Čechami k Děčínu, kde tvoří jednu z páteřních komunikací města, pokračuje přes Českou Kamenici a Nový Bor, kde je vedena v peáži se silnicí I/9 a dále pokračuje přes Cvikov, obchází Jablonné v Podještědí a dále k Liberci a Frýdlantskému výběžku, kde končí na hranicích s Polskou republikou. Celková délka silnice je 218,4 km. V úsecích Karlovy Vary – Teplice a Děčín – Stráž nad Nisou je součástí tahu mezinárodní silnice s označením E442. V úseku mezi Bílým Kostelem nad Nisou a Stráží nad Nisou vede trasa I/13 v peáži se silnicí I/35, která je součástí dopravní sítě TEN-T.

Stávající silnice I/13 mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými a hlavně spádovými poměry a velmi často je v konfliktu s obytnou zástavbou (Děčín, Ludvíkovice, Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Kamenický Šenov a Prácheň). Na stávající silnici jsou v zástavbě napojeny jednotlivé objekty. Úpravy ve stávající trase nelze provést bez podstatných zásahů do této zástavby. S ohledem na složitou konfiguraci terénu není rovněž možné ve stávající trase ani v jejím nejbližším okolí upravit podélný profil na požadované normové hodnoty silnice I. třídy. Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice je navržena tak, aby byla vedena mimo stávající zástavbu v tomto území a zároveň splňovala technické parametry silnice I. třídy.

Intenzity dopravy na stávající komunikační síti pro rok 2022 byly zkalibrovány dle údajů z nejaktuálnějšího Celostátního sčítání dopravy zajišťovaného ŘSD ČR (2020). V dotčeném území bylo využito dat z celkem 67 sčítacích úseků pro kalibrační profily na silnicích I., II. i III. třídy.

Grafické znázornění současného stavu komunikační sítě včetně dopravního zatížení je uvedeno v Příloze č. 1 dokumentace EIA.

Následující tabulka uvádí intenzity dopravy na dotčené komunikační síti ve stávajícím stavu v roce 2022. Data jsou uvedena v podobě RPDI.

Tabulka 17 Intenzity dopravy na stávající komunikační síti v roce 2022 (počet vozidel/24 hodin)

Popis úseku	2022			
	OA	LNA	TNA	SV
I/13 Děčín – Ludvíkovice	9 720	1 120	940	11 780
I/13 Ludvíkovice – Huntířov	8 910	1 010	890	10 810
I/13 Huntířov – Markvartice	7 580	830	920	9 330
I/13 Markvartice – Česká Kamenice	7 210	670	910	8 790

I/13 Česká Kamenice – Kamenický Šenov	5 550	620	620	6 790
I/13 Kamenický Šenov – Nový Bor	7 350	450	760	8 560
II/262 Děčín – Březiny	6 880	580	400	7 860
II/262 Březiny – Malá Veleň	4 520	300	340	5 160
II/262 Malá Veleň – Benešov n. Pl.	4 440	300	330	5 070
II/262 Benešov n. Pl. - křiž. se silnicí II/240	1 690	150	180	2 020
II/262 křiž. se silnicí II/240 – Žandov	770	90	160	1 020
II/262 Žandov – Horní Police	2 950	260	300	3 510
II/262 Horní Police – Stružnice	3 880	320	300	4 500
II/262 Stružnice – Dolní Libchava	3 430	270	300	4 000
II/263 Žandov – Velká Bukovina	3 030	270	180	3 480
II/263 Velká Bukovina – II/263 odb. na Kerhartice	2 530	240	180	2 950
II/263 odb. na Kerhartice – Česká Kamenice	2 010	220	160	2 390

Zdroj: Prognóza intenzit dopravy „I/13 Děčín – Manušice“ (příloha č. 1 dokumentace EIA)

Pozn.: OA – osobní automobily, LNA – lehká nákladní vozidla do 3,5 t, TNA – těžká nákladní vozidla nad 3,5 t, SV – součet všech vozidel

Výhledový stav a nároky na dopravní síť

Fáze výstavby

Nároky na silniční síť v blízkém okolí ve fázi výstavby budou vznikat především v důsledku přepravy stavebních materiálů či zeminy. Lze očekávat, že největší objem přepravy bude představovat doprava materiálu na stavbu.

Jako přepravní a přístupové trasy na stavenišťe budou sloužit komunikace stávajícího dopravního systému (např. komunikace II/262, II/263, stávající I/13, I/9). V maximální možné míře bude využívána rovněž vlastní trasa navržené komunikace a manipulační pruhy.

Vzhledem k tomu, že nejsou známi konkrétní zhotovitelé jednotlivých staveb, a tedy ani konkrétní zdroje materiálů do konstrukčních vrstev vozovky a dalších materiálů pro stavbu, nelze na úrovni dokumentace EIA definitivně určit přístupové trasy pro dovoz těchto materiálů, odjezdové trasy pro odvoz přebytečné zeminy ze stavby, a tedy ani intenzity mimostaveništní dopravy na těchto trasách. Detailní zásady organizace výstavby (dále jen ZOV) budou upřesněny v průběhu další fáze projektové přípravy záměru.

Fáze provozu

Pro účely dokumentace EIA byly zpracovány výhledové prognózy intenzit dopravy v roce 2035 (stav po zprovoznění záměru) a 2050 (vzdálený výhledový horizont), přičemž byly zpracovány vždy dva základní scénáře:

- stav bez záměru (nulový scénář) (bez realizace přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice)
- stav se záměrem (aktivní scénář) (s realizací přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice)

Součástí Prognózy intenzit dopravy I/13 Děčín – Manušice (příloha č. 1 předkládané dokumentace EIA) jsou kromě výše uvedených scénářů i rozdílové kartogramy intenzit dopravy pro roky 2035 a 2050.

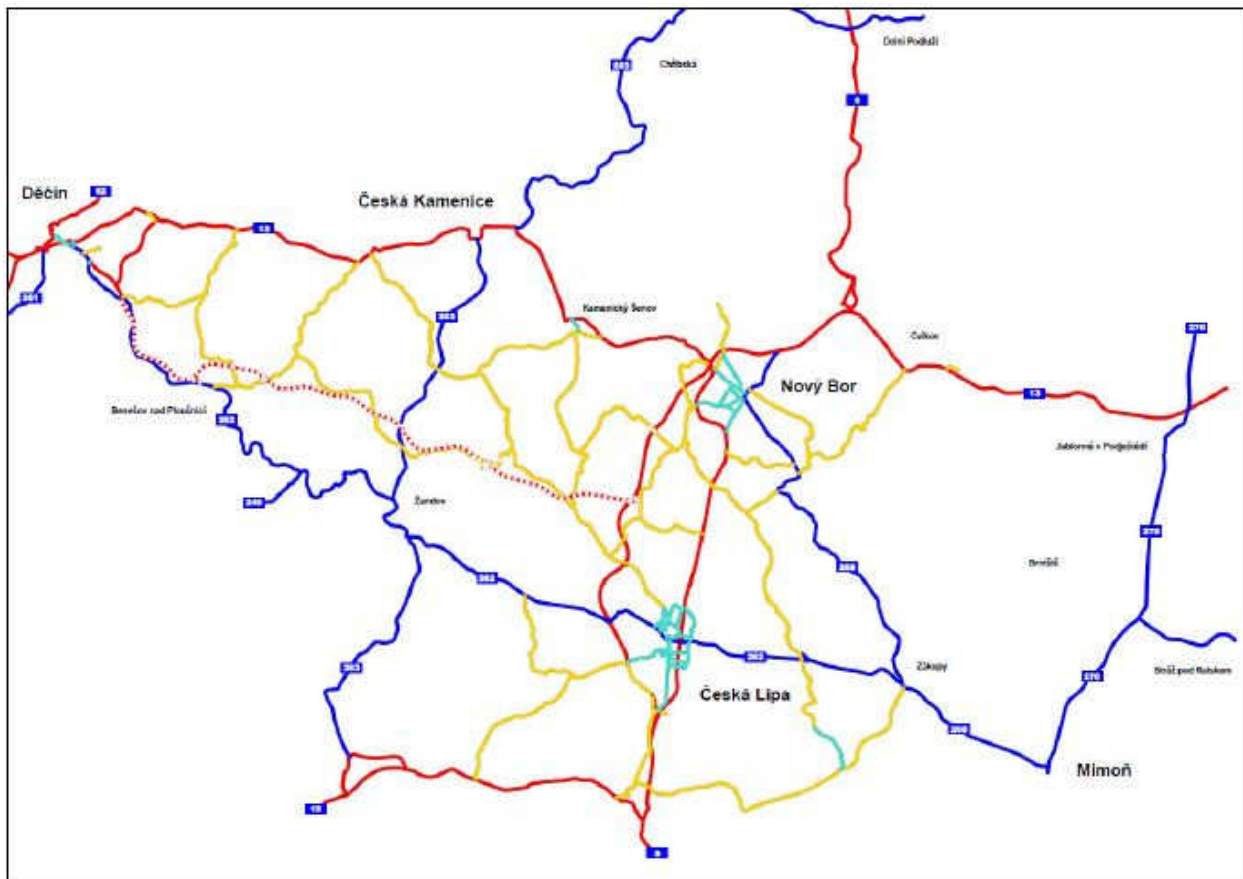
Oblast dopravního modelu v dopravních podkladech byla stanovena tak, aby byly postihnuty změny v intenzitách dopravy vyvolané zprovozněním především přeložky silnice I/13, ale také I/9, která je uvažovaná i v nulovém scénáři, její vliv je však v území významný. Při zprovoznění přeložky silnice I/13 proběhnou přesuny intenzit hlavně mezi stávající I/13 a silnicí II/262 a novou přeložkou. Při zprovoznění přeložky silnice I/9 pak proběhne přerozdělení především mezi stávající silnicí I/9 a novou přeložkou. Další změny v intenzitách se ale dají předpokládat i na širší komunikační síti od Děčína na západě po II/270 na východě. Oblast modelu pak byla rozšířena i na sever pro možnost výběru cesty ve směru do Šluknovského výběžku mezi silnicemi I/9 a II/263, kterou mohou ovlivnit obě přeložky.

Do dopravního modelu pro výpočet prognózy intenzit dopravy tak byla zahrnuta silniční síť, která se na západě sbíhá do Děčína, ze severu je ohraničena silnicí I/13 navíc se zahrnutím silnic I/9 a II/263, z východu ohraničena silnicí II/270 a z jihu silnicí I/15, resp. II/262.

V zahrnuté oblasti jsou v dopravním modelu obsaženy všechny silnice I. a II. třídy a vybrané silnice III. třídy především v oblasti mezi Českou Lípou, Novým Borem, Českou Kamenicí a Děčínem. V České Lípě a Novém Boru byly zahrnuty i páteřní místní komunikace.

Schéma rozsahu komunikační sítě použité v dopravním modelu je uvedeno na následujícím obrázku.

Obrázek 8 Rozsah komunikační sítě použité v dopravním modelu



Zdroj: Prognóza intenzit dopravy pro I/13 Děčín – Manušice (příloha č. 1 dokumentace EIA)

V aktivních scénářích (stavy se záměrem) v modelu výhledové komunikační sítě byla zohledněna přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice včetně všech přeložek ostatních komunikací v místech napojení přeložky I/13 na stávající síť.

V modelu výhledové komunikační sítě byly zahrnuty i další stavby, které byly aktivní i při výpočtu stavů bez záměru (nulové scénáře), neboť se předpokládá, že budou v hodnocených výhledových horizontech (r. 2035 a 2050) rovněž v provozu. Jedná se o následující stavby:

- I/9 MÚK Okrouhlá,
- I/9 Nový Bor – Dolní Libchava,
- I/9 Dubice – Dolní Libchava (Sosnová – II/262),
- I/9 Nový Bor – Svor, zkapacitnění,
- I/9 Svor,
- I/13 Děčín – Ludvíkovice,
- I/13 Děčín, OK Benešovská,
- I/13 Kunratice – Jablonné v Podještědí,
- I/15 Stvolínky, obchvat,
- I/15 Zahrádky, obchvat.

Pro přehlednost je dále uvedeno porovnání intenzit dopravy ve stavech bez záměru a se záměrem na 19 vybraných profilech sledované komunikační sítě.

Tabulka 18 Porovnání celkových intenzit dopravy na vybraných úsecích sítě v roce 2035 (RPDI)

Profil		Zatěžovací scénář		Rozdíl
		nulový	aktivní	
1	přeložka I/13 Děčín - Ludvíkovice	7 870	2 400	- 5 470
2	I/13 Huntířov - Markvartice	10 310	5 490	- 4 820
3	I/13 Kamenický Šenov - Nový Bor	9 340	5 190	- 4 150
4	II/262 Děčín - Jedlka	5 790	210	- 5 580
5	II/262 Jedlka - Benešov nad Ploučnicí	5 620	4 630	- 990
6	II/262 Benešov nad Ploučnicí - Žandov	2 250	1 940	- 310
7	II/262 Žandov - Česká Lípa	5 170	4 060	- 1 110
8	I/9 Česká Lípa - Nový Bor	10 290	10 490	+ 200
9	přeložka I/9 Manušice - Skalice	10 600	15 610	+ 5 010
10	přeložka I/9 Horní Libchava - Manušice	10 600	12 380	+ 1 780
11	III/26223 Markvartice - Benešov nad Ploučnicí	880	520	- 360
12	III/2639 Veselé - Kerhartice	1 260	390	- 870
13	II/263 Česká Kamenice - Žandov	2 270	2 850	+ 580
14	III/2637 Dolní Habartice - Malá Bukovina	1 620	350	- 1 270
15	III/2627 Horní Libchava	2 190	750	- 1 440
16	přeložka I/13 Děčín - MÚK Jedlka	-	10 370	+ 10 370
17	přeložka I/13 Děčín - Benešov nad Ploučnicí	-	5 810	+ 5 810
18	přeložka I/13 Benešov nad Ploučnicí - Velká Bukovina	-	6 580	+ 6 580
19	přeložka I/13 Volfartice - Manušice	-	6 770	+ 6 770

Zdroj: Prognóza intenzit dopravy pro I/13 Děčín – Manušice (příloha č. 1 dokumentace EIA)

Změny intenzit na vybraných úsecích komunikační sítě v aktivním scénáři oproti nulovému scénáři pro výhledový rok 2050 jsou patrné z následující tabulky.

Tabulka 19 Porovnání celkových intenzit dopravy na vybraných úsecích sítě v roce 2050 (RPDI)

Profil		Zatěžovací scénář		Rozdíl
		nulový	aktivní	
1	přeložka I/13 Děčín - Ludvíkovice	8 290	2 750	- 5 540
2	I/13 Huntířov - Markvartice	10 640	5 640	- 5 000
3	I/13 Kamenický Šenov - Nový Bor	9 570	5 240	- 4 330
4	II/262 Děčín - Jedlka	5 930	210	- 5 720
5	II/262 Jedlka - Benešov nad Ploučnicí	5 760	4 740	- 1 020
6	II/262 Benešov nad Ploučnicí - Žandov	2 300	1 980	- 320
7	II/262 Žandov - Česká Lípa	5 350	4 200	- 1 020
8	I/9 Česká Lípa - Nový Bor	10 480	10 680	+ 320
9	přeložka I/9 Manušice - Skalice	11 020	16 090	+ 5 070
10	přeložka I/9 Horní Libchava - Manušice	11 020	12 730	+ 1 710
11	III/26223 Markvartice - Benešov nad Ploučnicí	900	530	- 370
12	III/2639 Veselý - Kerhartice	1 600	390	- 1 210
13	II/263 Česká Kamenice - Žandov	2 330	2 940	+ 610
14	III/2637 Dolní Habartice - Malá Bukovina	1 660	350	- 1 310
15	III/2627 Horní Libchava	2 320	850	- 1 470
16	přeložka I/13 Děčín - MÚK Jedlka	-	10 700	+ 10 700
17	přeložka I/13 Děčín - Benešov nad Ploučnicí	-	6 020	+ 6 020
18	přeložka I/13 Benešov nad Ploučnicí - Velká Bukovina	-	6 830	+ 6 830
19	přeložka I/13 Volfartice - Manušice	-	7 030	+ 7 030

Zdroj: Prognóza intenzit dopravy pro I/13 Děčín – Manušice (příloha č. 1 dokumentace EIA)

Porovnáním uvedených intenzit dopravy lze odvodit, že zprovozněním přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice poklesne doprava především na stávající silnici I/13 v úseku mezi Děčínem a Novým Borem až o cca 50 %.

Významný pokles nastane také na další paralelní západovýchodní spojnici, a to na silnici II/262. Mezi Benešovem nad Ploučnicí a Českou Lípou činí procentuální pokles v roce 2050 cca 25 %. S uvažováním stavby I/13 Děčín – Manušice též souvisí nárůst vozidel na nové přeložce silnice I/9 ve směru na Nový Bor i na Českou Lípou.

Z porovnání dopravních výkonů vyplývá, že zprovozněním přeložky silnice I/13 (Děčín – Manušice) dojde k poklesu vozohodin způsobeného urychlením cest vozidel z důvodu zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti při jízdě po přeložce oproti stávajícímu průtahy. Naproti tomu dojde k nárůstu vozokilometrů z důvodu nárůstu délky cest při využití nové přeložky.

B. II. 6. 2. Nároky na ostatní infrastrukturu

Zásah do hmotného majetku

Realizací záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice by mělo dojít k zásahu do hmotného majetku pouze v minimální a omezené míře. Demolice nejsou v této fázi projektových příprav definované; případné demolice budou upřesněny v dalším stupni projektových příprav záměru.

Realizace záměru si vyžádá dočasné i trvalé přeložky stávajících komunikací II. a III. třídy, polních cest, lesních cest, vodovodních řadů, sdělovacích kabelů, úpravy venkovních vedení. Z významnějších přeložek komunikací lze jmenovat zejména přeložku II/262 mezi km 2,380 až km 2,900 o délce 600 m, kategorie S9,5 (varianta 1 vedení přeložky), v km 6,205 napojení prodloužení ulice Děčínská do křižovatky Benešov nad Ploučnicí – západ o délce 650 m (varianta 2 vedení přeložky), v km 8,600 je navržena větev MÚK Benešov nad Ploučnicí – východ o délce 520 m, které napojuje přeložku I/13 na silnici III/26223 (Palackého ulice) (varianta 2 vedení přeložky), přeložka silnice III/26219, kategorie S7,5, v km 16,700 – km 17,250 v délce 530 m (varianta 1 vedení přeložky), přeložka silnice III/26219, kategorie S7,5 v km 16,750 – km 17,250 v délce 470 (varianta 2 vedení přeložky), přeložka silnice III/26218 a III/26220 kategorie S7,5 v km 17,250 v délce 450 m a přeložku (včetně rekonstrukce) silnice III/26220 v km 17,315 v křižovatce Volfartice o délce 800 m, kategorie S7,5 na kterou je napojena přeložka polní cesty v délce 150 m.

Veškeré stávající inženýrské sítě budou před zahájením stavebních prací vytyčeny. Inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením nebo budou přeloženy v rámci jednotlivých stavebních objektů stavby. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Přeložky a rušení inženýrských sítí, ochranná pásma inženýrských sítí

Záměrem přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice v obou posuzovaných variantách budou dotčena ochranná pásma silnic II. a III. třídy dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Dále bude v rámci jednotlivých staveb záměru dotčena celá řada ochranných pásem inženýrských sítí, např. ochranné pásmo vodovodů, plynovodů, elektrického vedení.

Veškeré stávající inženýrské sítě na staveništi budou vytyčeny před zahájením stavebních prací. Ponechané inženýrské sítě budou předepsaným způsobem chráněny před poškozením. Přeložení inženýrských sítí musí být projednáno s příslušným správcem, změny úpravy se souhlasem správců sítí písemně nahlášeny stavebnímu úřadu. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Zásah do ochranných pásem stanovených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů je definován v kapitolách C. 1. a C. 2. předkládané dokumentace EIA.

B. III. Údaje o výstupech

B. III. 1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží

B. III. 1. 1. Ovzduší

Emise znečišťujících látek do ovzduší související se záměrem I/13 Děčín – Manušice jsou podrobně specifikovány v rozptylové studii (příloha č. 3 dokumentace EIA), která je nedílnou součástí předkládané dokumentace EIA jako příloha č. 3. V následujícím přehledu je uveden stručný výtah z této studie k emisím znečišťujících látek.

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje, staveništní doprava a vlastní plocha staveniště.

V době zpracování předmětné dokumentace EIA nebyly zpracovány zásady organizace výstavby, a tedy nebyl znám přesný průběh prací v rámci výstavby záměru.

Ve fázi výstavby lze však předpokládat níže uvedené bodové, liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší.

Bodové zdroje

Bodové zdroje znečišťování ovzduší v průběhu výstavby mohou představovat např. betonárny či obalovny živičných směsí umístěné v rámci zařízení staveniště. V dalším stupni projektových příprav bude upřesněno, zda budou směsi na stavbu dováženy hotové z již existujících výroben, resp. zda budou betonárny či obalovny instalovány v rámci zařízení staveniště. Možným bodovým zdrojem znečištění ovzduší dále mohou být případné dieselagregáty na staveništích s absencí napojení na elektrickou energii. V daném stupni projektových příprav nejsou známy podrobnější informace o umístění těchto případných zdrojů znečišťování ovzduší.

Liniové zdroje

Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky při zemních pracích a při přemísťování stavebního materiálu v etapě výstavby, respektive odvozu odpadu na stanovené skládky. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu působit na své nejbližší okolí.

Plošné zdroje

Plošným zdrojem v průběhu výstavby budou především prostory staveniště, skrývané a skryté plochy bez vegetace a skládky sypkých materiálů (mezideponie zemin atd.). Typickým jevem pro tento typ zdroje je tzv. sekundární prašnost, která představuje znovuzvíření již usazených prachových částic.

Bilance emisí z jednotlivých výše jmenovaných zdrojů znečištění ovzduší nebyly podrobně hodnoceny, neboť pro danou stavbu nejsou v současném stupni projektových příprav k dispozici podrobné Zásady organizace výstavby (ZOV), na základě kterých by bylo možné emise kvantifikovat. I přes uvedené se dokumentace EIA zaměřuje na specifikaci široké škály obecných opatření k minimalizaci negativních vlivů souvisejících s fází výstavby záměru na kvalitu ovzduší (viz kap. B. I. 6. a D. IV.).

Fáze provozu

Bodové zdroje

Ve fázi provozu předmětného záměru se neočekávají žádné významné bodové zdroje trvalého znečištění ovzduší.

Liniové zdroje

Jako liniové zdroje znečišťování ovzduší byly uvažovány všechny dotčené komunikace v zájmovém území ve všech hodnocených stavech.

Z hlediska příspěvků k imisní zátěži byly hodnoceny následující stavy: stávající stav 2022, stav v roce 2035 (horizont zprovoznění záměru), výhledový stav v roce 2050 (vzdálený výhledový horizont).

Stanovení emisí z dopravy bylo provedeno pomocí programu MEFA 13, který navazuje na freewarovou verzi programu na výpočet emisních faktorů (MEFA 06). Program vyčísluje jak emise z běžného provozu, tak víceemise, vznikající při startu studených motorů, zahrnuje též otěry brzd a pneumatik, resuspenzi prachových částic z vozovky a samostatně i emise spojené s průjezdem automobilů křižovatkou.

Ve výpočtu byl dále využit program „Emise resuspenze z dopravy verze 1.0“. Model pro výpočet emisí z resuspenze představuje dočasnou aplikaci umožňující provádět výpočty emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy v období před vydáním aktualizované verze programu MEFA (2019).

Emise vyčíslené pro definované úseky komunikací jsou uvedeny v kapitole 3.2. Rozptylové studie (příloha č. 3 předkládané dokumentace EIA).

Plošné zdroje

Plošné zdroje znečišťování ovzduší nejsou v souvislosti s posuzovaným záměrem uvažovány.

B. III. 1. 2. Znečištění vody

Ke znečištění vody může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek),
- provozem na silnici (v souvislosti s běžnou údržbou – vlivem solení v zimním období, výfukové plyny, případně v souvislosti s haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek).

Vzhledem k charakteru stavby a blízkosti vodních toků, individuálních podzemních vodních zdrojů bude pro období výstavby vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů. Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijní plán s aktuálními údaji příslušnému vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto havarijního plánu.

Podrobnější informace o vzniku odpadních vod a nakládání s nimi ve fázi výstavby a provozu jsou uvedeny v kap. B. III. 2. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu na povrchové a podzemní vody je předmětem kapitoly D. I. 4. předkládané dokumentace EIA.

B. III. 1. 3. Znečištění půdy a půdního podloží

Ke znečištění půdy a půdního podloží může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek),
- provozem na silnici (v souvislosti s běžnou údržbou – vlivem solení v zimním období, výfukovými plyny, případně v souvislosti s haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek).

Rizika kontaminace půdy a půdního podloží ve fázi výstavby a provozu předmětného záměru jsou popsána v kap. D. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Součástí kap. D. I. 5. je dále vyhodnocení vlivu záměru na půdy.

B. III. 2. Odpadní vody

Fáze výstavby

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno po výběru zhotovitele stavby. V současném stupni projektových příprav není známo.

Splaškové vody

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť (např. z mytí). Množství splaškových odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Předpokládá se, že případné splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV. Množství těchto vod nebude významné.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale odpady, se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, odbornou firmou zajišťující i běžný provoz těchto zařízení.

Dešťové vody

Dešťové vody ze staveniště budou zachytávány příkopy a svedeny do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou před dalším nakládáním předčištěny. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Předčištěné dešťové vody mohou být následně odváděny do vodotečí.

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Zhotovitel musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod.

Za účelem ochrany povrchových vod je nezbytné zabezpečit odtok splachů ze staveniště, např. svedením odtékající vody do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.

Rovněž během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků je doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy.

Podzemní vody

V souvislosti s realizací předmětného záměru, konkrétně v souvislosti s realizací navržených zářezů v rámci stavby přeložky nelze v některých úsecích stavby vyloučit zasažení hladiny podzemní vody. V těchto případech se předpokládá čerpání podzemních vod do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou vody před dalším nakládáním předčištěny. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Vyčištěná voda může být následně odváděna do nejbližších vodotečí v závislosti na umístění zařízení staveniště. K vypouštění odpadních vod do vod povrchových je nutné povolení § 8 odst. 1 písm. c) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Případně může být voda odváděna do kanalizace.

Technologické odpadní vody

Produkce těchto vod při výstavbě záměru přeložky I/13 nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby budou důsledně realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových či podzemních vod, půdního a horninového prostředí. Tato opatření budou součástí projektové dokumentace stavby a jsou uvedena v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Fáze provozu

Splaškové vody

Během provozu záměru přeložky I/13 se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Dešťové vody

Vodohospodářské řešení předmětného záměru vychází z technické studie přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (Valbek spol. s r.o., únor 2019) a studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Návrh vodohospodářské řešení je proveden pro variantu 1 předmětného záměru, varianta 2 se mírně liší pouze v některých místech trasy směrovým vedením.

Systém odvodnění přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice bude ve velké části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů a následně likvidováno zasakováním. O způsobu zasakování bude rozhodnuto na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, který stanoví vhodnost zasakování vod do přirozeného horninového prostředí v prostředí zájmového území. V případě nevhodnosti podmínek pro zasakování bude zasakování řešeno pomocí umělých zasakovacích objektů např. zasakovacích příkopů, zasakovacích jam či studen. V úseku mezi km 5,850 až km 7,900 trasa záměru prochází po okraji či částečně vnitřkem ochranných pásem vodních zdrojů. V uvedeném úseku bude odvodnění komunikace řešeno pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody budou následně svedeny do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a následně odváděny do recipientu. Voda ze svahů a z extravilánu by neměla být sváděna do kanalizace a měla by být svedena samostatnými příkopy do recipientu.

V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, na jehož základě bude prověřena možnost zasakování dešťových vod odváděných z komunikace provedením vsakovacích zkoušek na vytipovaných lokalitách. Případné vsakování srážkových vod bude navrženo v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod.

V níže uvedené tabulce je uvedeno rozdělení stavby na jednotlivé úseky odvodnění, přehled recipientů, do kterých budou odváděny srážkové vody z těchto úseků a typ zařízení likvidující srážkové vody.

V tabulce výše je uveden přehled recipientů, do kterých budou odváděny srážkové vody z komunikace. Uvedena jsou vždy čísla odvodňovaných úseků, jejich délka, plocha vozovek a orientační návrhový průtok (uvažován byl 15-minutový déšť s $p=2$). Dále je uveden návrh opatření pro odvod dešťových vod, orientační požadovaný objem retenční nádrže a typ retenční nádrže, který je třeba v dalším stupni projektové dokumentace upřesnit na základě morfologických, majetkoprávních a dalších poměrů v území. Intenzita návrhového deště bude zjištěna u ČHMÚ.

V souladu s TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací a ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic byl zvolen návrhový déšť pro $t=15$ min, $p=2$ ($N=0,5$ roku). Tyto vstupní parametry budou v dalším stupni projektové dokumentace projednány s příslušnými orgány státní správy (příslušný orgán ochrany přírody, správce toku a povodí).

Tabulka 20 Rozdělení stavby na úseky odvodnění jejich parametry, recipienty a návrh odvodnění

Číslo úseku	Km stavby	Dl. úseku (km)	Zp. plocha (ha)	Red. plocha (ha)	Q _n (l/s)	Q _r (l/s)	V RN (m ³)	Návrh opatření	Recipient	ID toku	Správce
1	1,825 2,432	0,61	0,702	0,632	73,31	0	–	vsak	Pravostranný přítok Ploučnice v km 2,315	10220426	Povodí Ohře s.p.
2	2,432 3,390	0,96	1,104	0,994	115,30	0	–	vsak	Dobrušský potok v km 2,590	10283938	Lesy ČR s.p.
3	3,390 4,535	1,15	1,323	1,190	138,04	0	–	vsak	Ploučnice	10100027	Povodí Ohře s.p.
4	4,535 5,100	0,57	0,656	0,590	68,44	0	–	vsak	Ploučnice	10100027	Povodí Ohře s.p.
5	5,100 6,800	1,70	1,955	1,760	204,16	6,0	489,0	vsak, DUN, retence	Ploučnice	10100027	Povodí Ohře s.p.
6	6,800 7,250	0,45	0,518	0,466	54,06	1,5	130,0	DUN, retence	Pravostranný přítok Ploučnice v km 6,935	10222796	Povodí Ohře s.p.
7	7,250 7,900	0,65	0,748	0,673	78,07	2,2	188,0	DUN, retence	Levostranný přítok pravostranného přítoku Ploučnice v km 7,250	10222808	Povodí Ohře s.p.
8	7,900 9,100	1,20	1,380	1,242	144,07	0	–	vsak	Bystrá v km 8,870	10100369	Povodí Ohře s.p.
9	9,100 9,450	0,35	0,403	0,362	41,99	0	–	vsak	Levostranný přítok Bystré v km 9,155	10237000	Povodí Ohře s.p.
10	9,450 12,150	2,70	3,105	2,795	324,22	0	–	vsak	Levostranný přítok Bystré v km 9,520	10220533	Lesy ČR s.p.
11	12,150 13,895	1,75	2,013	1,811	210,08	0	–	vsak	Levostranný přítok Bukovinského potoka	10222919	Povodí Ohře s.p.
12	13,895 16,300	2,41	2,772	2,494	289,30	0	–	vsak	Vrbový potok v km 15,205	10222899	Lesy ČR s.p.
13	16,300 19,150	2,85	3,278	2,950	342,20	0	–	vsak	Terénní deprese v km 18,810		
14	19,150 21,150	2,00	2,300	2,070	240,12	0	–	vsak	Libchava v km 20,285	10101181	Povodí Ohře s.p.
15	21,150 21,850	0,70	0,805	0,725	84,10	0	–	vsak	Levostranný přítok Libchavy v km 21,400 (Sluneční potok)	10225342	Povodí Ohře s.p.
16	21,850 22,413	0,56	0,644	0,580	67,28	0	0	vsak	Šporika v km 22,080	10100280	Povodí Ohře s.p.

Vyhodnocení vlivů navrženého vodohospodářského řešení na podzemní a povrchové vody je uvedeno v kap. D. I. 4. předkládané dokumentace EIA.

Podzemní vody

Zastižení hladiny podzemní vody v některých úsecích stavby přeložky I/13 je pravděpodobné; velikost přítoku podzemní vody do zářezů ovšem nebyly v rámci inženýrskogeologického průzkumu ani v rámci studie posouzení geotechnických a hydrogeologických rizik stanoveny.

V rámci dalšího stupně projekčních prací bude na základě přesně navrženého trasování přeložky zpracován aktuální podrobný geotechnický průzkum v plném rozsahu na základě TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace, především s ohledem na rozsáhlý výskyt potenciálně sesuvných území v trase stavby. Součástí budou rovněž opatření týkající se nakládání s podzemními vodami.

Technologické odpadní vody

Technologické odpadní vody budou vznikat pouze v minimálním množství, a to v souvislosti s údržbou komunikace.

B. III. 3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy, zejména vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Zařazování odpadu se do 31. prosince 2023 provádí dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů. Od 1. 1. 2024 se bude zařazování odpadů provádět dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů).

V následující kapitole jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající dle citované vyhlášky 93/2016 Sb. ve fázi výstavby a provozu záměru a způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat do vlastnictví pouze osobám k tomu oprávněným.

Odpady vznikající ve fázi výstavby

Podskupina 02 01: Na staveništi bude vznikat odpad 02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv. Jedná se o pokácené stromy, smýcené pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo. Smýcené keře a náletové dřeviny budou zpracovány štěpkovačem nebo drtičem, s následným využitím jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad využít v kompostárně, bude využit v zařízení na energetické využívání odpadů.

Podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04: Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů, které budou vznikat převážně v průběhu výstavby. V této skupině mohou vznikat jak nebezpečné, tak ostatní odpady podle použité technologie a materiálů. Pokud již nebudou použité materiály jinak využitelné, budou shromažďovány v uzavíratelných nádobách a podle potřeby a skutečných vlastností budou odváženy k dalšímu využití či odstranění. Lze předpokládat vznik ostatních odpadů 08 01 12, 08 02 01, 08 02 02. Nebezpečný odpad bude ukládán na skládku nebezpečných odpadů. Předpokládá se rovněž vznik odpadů 08 04 09 N – Odpadní lepidla a těsnící materiály obsahující organická rozpouštědla. Jedná se o nebezpečný odpad, který bude předáván přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení

určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu k dalšímu využití či odstranění, případně bude předán obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podskupina 12 01: Při zpracování a použití kovových materiálů mohou vznikat piliny a třísky železných i neželezných kovů a odpady ze svařování, řezání, broušení apod. V případě vzniku většího množství budou tyto odpady řazeny do druhu 12 01 01, 12 01 02, 12 01 03, 12 01 13. Kovový materiál bude odvážen do sběrných surovin. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Skupina 13: Použitím stavebních strojů mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje. Z provozu kompresorů mohou vznikat olejové chlorované nebo nechlorované emulze. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Konkrétní zařazení do druhu je závislé na výběru uživatele stavební techniky. Nakládání s odpadními oleji je upraveno speciálními podmínkami dle § 92 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění.

Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech na určeném místě a budou přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy odevzdávány k recyklaci do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu. Nejpravděpodobnější však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.

Podskupina 13 07: Během výstavby může dojít k úniku (rozlití) ropných látek (13 07 01 N, 13 07 02 N). Tento odpad patří do kategorie nebezpečné odpady. Odpad bude přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy odvážen k dalšímu využití či odstranění do zařízení určených pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu v souladu s hierarchií odpadového hospodářství, případně bude předán obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu. Pravidelnými kontrolami stavu nákladních automobilů a stavebních strojů bude minimalizován vznik daného odpadu.

Podskupina 14 06: Zbytky organických rozpouštědel a ředidel budou vznikat při ředění barev, popř. čištění materiálů. Může se jednat rovněž o pevné látky znečištěné rozpouštědly. Jde o odpad 14 06 02 N, 14 06 03 N. Nevyužitelné zbytky budou shromažďovány v uzavíratelné nádobě a následně přímo či prostřednictvím dopravce odpadu odváženy k dalšímu využití či odstranění na základě smlouvy se zařízením určeným pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně budou předány obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podskupina 15 01: Zahrnuje obaly, které mohou vznikat v souvislosti se zásobováním v průběhu výstavby. Jedná se o papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní, směsné, skleněné a textilní obaly patřící do kategorie „ostatní“.

Kromě toho mohou vznikat obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N), které patří do nebezpečných obalů. Kvalitativní i kvantitativní specifikace převažujících druhů odpadů této podskupiny je velmi obtížná, protože bude závislá na výběru konkrétního dodavatele. Po vyprázdnění budou nevrátelné obaly tříděny a předávány přednostně k dalšímu využití nebo případně odstranění. Obaly znečištěné nebezpečnými látkami budou předány přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat zejména v rámci realizace stavby. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytríděný odpad textilního materiálu.

Skupina 17: Jedná se o stavební odpad, který bude v největší míře obsahovat zbytky pojiv, stavebních prefabrikátů, kovů, izolačních materiálů, umělých hmot apod. S veškerými stavebními odpady je nutno nakládat dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (srpen 2018).

Původce odpadů je při provádění stavby povinen zamezit mísení vybouraných recyklovatelných a opětovně použitelných odpadů s jinými odpady a zejména s nebezpečnými odpady a látkami.

Větší kusy využitelných materiálů budou vytríděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytríděny budou rovněž možné nebezpečné odpady. Zbytková část za předpokladu, že neobsahuje nebezpečné látky, může být zařazena jako směsný stavební odpad (17 09 04), který bude shromažďován na staveništi (např. ve vanových kontejnerech) a následně předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Ve fázi výstavby bude vznikat odpad kategorie 17 01 01 – beton a 17 01 07 – směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06. Odpad bude předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu k přednostnímu využití, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Nebezpečné odpady zařazené pod katalogové číslo 17 01 06 Směsi nebo oddělené frakce, betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky budou přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předány na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Odpad 17 02 01 Dřevo představuje stavební dřevo používané jako bednění, např. při realizaci stavebních konstrukcí apod. Dřevo se vytrídí tak, aby mohlo být opakovaně používáno. Případně bude nabídnuto k dalšímu využití do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, např. bude po štěpkování vstupovat do odpadu ze zeleně (kompost). Uvedený odpad lze rovněž nabídnout obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Při odstraňování stávajících zpevněných ploch a výstavbě nových zpevněných ploch může vznikat kategorie odpadu 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (živičný kryt – asfalt bez dehtu). V případě splnění kritérií vyhlášky č. 130/2019 Sb., v platném znění, je znovuzískaná asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. Dle vyhlášky č. 273/2021 je znovuzískaná asfaltová směs vedlejším produktem do 31. prosince 2023, pokud splní požadavky vyhlášky č. 130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti zákona. Do 31. prosince 2023 přestává být znovuzískaná asfaltová směs nebo asfaltová směs vyrobená z odpadní asfaltové směsi odpadem, pokud splní požadavky vyhlášky č. 130/2019 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti zákona.

Z nebezpečných odpadů se ve stavebním odpadu mohou dále vyskytovat zbytky izolačních materiálů obsahující dehet (17 03 03 N), popř. jiné nebezpečné látky (17 06 01 N, 17 06 03 N, 17 06 05 N). Kromě toho jsou za nebezpečný odpad považovány i ostatní odpady znečištěné nebezpečnými látkami, které se řadí např. do druhu (17 02 04 N). Odpady budou předány přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Při realizaci stavby lze předpokládat přeložky inženýrských sítí. Předpokládá se tak vznik odpadů z kabelů (17 04 11) a odpadních kovů. Odpadní kovy budou předány k recyklaci do výkupen barevných kovů.

Předpokládá se vznik odpadní mědi (17 04 01), odpadních kovů (17 04 05), směsných kovů (17 04 07), kabelů (17 04 11), blíže nespecifikované množství izolačních materiálů, drobné množství plastů a skla. Železo a ocel (17 04 05) bude vznikat při rozebírání nosných konstrukcí. Odpadní kovy budou vytříděny a odvezeny do sběrného dvora. Nebezpečné odpady zařazené pod kategorií 17 04 09 N Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami budou předány přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

S neznečištěnou výkopovou zeminou bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech. Zákon se nevztahuje na nekontaminované zeminy a jiné přírodní materiály vytěžené během stavební činnosti, pokud vlastník prokáže, že budou použity v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich použití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí nebo lidské zdraví (nejedná se tedy o odpad). Typicky se jedná o zpětné zásypy v místě vytěžené nekontaminované zeminy.

Neznečištěná přebytečná výkopová zemina z výkopu základů může být dále využita v jiném místě (mimo staveniště) a může být považována za vedlejší produkt, ovšem pouze za předpokladu splnění všech podmínek stanovených § 8 odst. 1 zákona o odpadech. Případně bude neznečištěná přebytečná výkopová zemina, která je dle katalogu odpadů řazena pod číslem 17 05 04, předána přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

V případě znečištění zeminy nebezpečnými látkami v důsledku předchozího využití nebo výstavby záměru (např. vytekly olej či palivo ze stavebních mechanismů) půjde o nebezpečný odpad 17 05 03 N, který by měl být přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předán na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu a přednostně dekontaminován. Případně bude odpad předán obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

V rámci realizace stavby bude vznikat směsný stavební odpad 17 09 04, který bude shromažďován na staveništi (např. ve vanových kontejnerech) a následně předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podskupina 19 13: Při případném čerpání odpadní vody ze stavební jámy bude před jejím vypouštěním do kanalizace a vodních toků nutné předčištění pomocí usazovacích jímek. Může tak vznikat druh odpadu 19 13 06 Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05. Kaly budou předány přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Skupina 20: Jedná se o komunální odpady, včetně složek z odděleného sběru.

Podskupina 20 01: Z provozu zařízení staveniště bude vznikat drobný odpad s katalogovým číslem 20 03 01 – směsný komunální odpad. Jeho množství bude závislé především na počtu pracovníků činných na stavbě. Vzniklý směsný komunální odpad bude tříděn, zejména papír a lepenka (20 01 01), sklo (20 01 02), plasty (20 01 39) a kovy (20 01 40). Odpad bude předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předán na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podskupina 20 02: Na staveništi bude vznikat odpad 20 02 01 – Biologicky rozložitelný odpad. Jedná se o pokácené stromy, smýcené pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Odpad bude předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předán na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

V rámci realizace stavby bude vznikat v její závěrečné fázi v rámci zahradních úprav menší množství dalšího odpadu z podskupiny 20 02, a to 20 02 02 – zemina a kameny, který může být použit do zásyvu, popř. bude využit jinde nebo s ním bude nakládáno podobně jako s výkopovou zeminou.

V případě umístění buněk chemického WC v místech zařízení staveniště bude vznikat odpad z chemických toalet s katalogovým číslem 20 03 04, který bude přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předán na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu.

Odpad z chemických toalet 20 03 04 bude smluvně odstraňován podle použité technologie.

Nebezpečné odpady vznikající v souvislosti s výstavbou budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k odcizení nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány původcem v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech.

Tabulka 21 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
02 01 03	Odpad z rostlinných pletiv	O
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	O
08 02 01	Odpadní práškové nátěrové barvy	O
08 02 02	Vodné kaly obsahující keramické materiály	O
08 04 09	Odpadní lepidla a těsnicí materiály obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 02	Úlet železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
13 01*	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	N
13 02*	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	N
13 05 07	Kaly z lapáků nečistot	N
13 07 01	Topný olej a motorová nafta	N
13 07 02	Motorový benzín	N
14 06 02	Jiná halogenovaná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
14 06 03	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
17 01 01	Beton	O
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezp. látkami znečištěné	N
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 03 03	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	N
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 04	Zinek	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	O
17 06 01	Izolační materiál s obsahem azbestu	N
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O
17 06 05	Stavební materiály obsahující azbest	N
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
19 13 06	Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05	O
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 10	Oděvy	O
20 01 11	Textilní materiály	O
20 01 39	Plasty	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
20 01 40	Kovy	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 02	Zemina a kameny	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 04	Odpad ze septiků a žump	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

* Konkrétní druh vznikajícího odpadu bude specifikován na základě výběru zhotovitele stavby.

V rámci provozu stavebních strojů mohou vznikat upotřebené výrobky, které patří dle zákona č. 542/2020 Sb., v platném znění mezi výrobky s ukončenou životností. Jedná se o upotřebené pneumatiky a vyřazené akumulátory a baterie. S výrobky s ukončenou životností je potřeba nakládat v souladu s ustanovením v části druhé výše uvedeného zákona. Zpětný odběr výrobků s ukončenou životností a jejich následné zpracování a využití nebo odstranění je dle § 12 zákona č. 542/2020 Sb. povinen zajistit jejich výrobce.

Veškerý odpad je třeba v souladu s požadavky zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, předat přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Je žádoucí, aby při stavební činnosti byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky § 3, § 12 a § 15 zákona o odpadech zaměřené na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 94 zákona č. 541/2020 Sb. a v případě produkce více než 600 kg nebezpečného nebo 100 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 95, odst. 3 tohoto zákona.

S veškerými stavebními odpady bude nakládáno dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (srpen 2018).

Ke shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky. Odpad bude na staveništi tříděn. Dále bude předáván buď přímo nebo prostřednictvím dopravce do zařízení určených pro nakládání s odpady, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu. Přednostně budou odpady dále využity (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Odpady budou v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech. Odvoz odpadu bude prováděn smluvně.

Ke kolaudaci stavby budou následně předloženy doklady o způsobu předání odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě nebylo možné (např. nekontaminované zeminy) a evidence odpadů ze stavby.

Finální místa odstranění odpadů (tj. skládka, spalovna) a místa, kam bude odpad odvážen za účelem využití (např. recyklace), budou konkrétně určena až dodavatelem stavby.

Odpady vznikající ve fázi provozu

Při provozu záměru budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě silnice, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovek,
- zimní údržba,
- sekání trávy na krajnicích a kolem příkopů,
- seřezávání dřevin,
- čištění stok a dešťových vpustí,
- drobné úpravy vozovky a svahů silnice,
- odstraňování následků havárií apod.

Podskupina 02 01: Z údržby zeleně bude vznikat odpad 02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv. Ořez dřevin bude zpracován štěpkovačem nebo drtičem, s následným využitím jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad využít v kompostárně, bude využit v zařízení na energetické využívání odpadů.

Skupina 06: Posypové soli používané na údržbu silnic v zimním období se řadí do druhu 06 03 14 - Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13. Doporučené koncové zařízení k odstranění – zabezpečená skládka odpadů typu ostatní odpad. (Uvedený druh odpadu bude vznikat pouze v případě, že pro danou stavbu bude udělena výjimka ze zákazu provádět chemický posyp cest („solení“) na území CHKO dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., neboť daná stavba se celá nachází na území CHKO.)

Podskupiny 13 01, 13 02 a 13 05: Z obslužné dopravy údržby mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Nakládání s odpadními oleji je v zákoně upraveno speciálními podmínkami dle ustanovení § 92 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Tyto odpady budou přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předány na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Dále je možné očekávat i kategorie odpadů 13 05 03 N – kaly z lapáků nečistot a 13 05 07 N – zaolejovaná voda z odlučovačů oleje. Usazené kaly a zachycené ropné látky z odlučovače budou předány přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu k dalšímu využití či odstranění, případně bude předán obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat částečně také v rámci údržby. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytříděný odpad textilního materiálu.

Při údržbě zeleně za provozu bude vznikat biologicky rozložitelný odpad (20 02 01 Biologicky rozložitelný odpad), příp. jiný biologicky nerozložitelný odpad (20 02 03). Předpokládá se prořez dřevin, opad listí atd. Odpad bude přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předán na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný

druh a kategorii odpadu. Tento odpad je možno umísťovat do jednorázově umístěného velkoobjemového kontejneru.

Odpad z čištění a úklidu komunikací po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 – uliční smetky. Stanou se součástí směsného komunálního odpadu.

Odpady charakteru „N“ (nebezpečný) se běžně při provozu záměru nebudou vyskytovat, případný odpad tohoto charakteru (z údržby a servisu komunikace) bude přímo či prostřednictvím dopravce odpadu předán na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Tabulka 22 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
02 01 03	Odpady rostlinných pletiv	O
06 03 14	Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13	O
13 01*	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	
13 02*	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	
13 05 03	Kaly z lapáků nečistot	N
13 05 07	Zaolejovaná voda z odlučovačů oleje	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

* Konkrétní druh vznikajícího odpadu bude specifikován provozovatelem údržby komunikace.

Provozovatel záměru bude nakládat se vznikajícím odpadem v souladu se schváleným Plánem odpadového hospodářství Ústeckého kraje a Plánem odpadového hospodářství Libereckého kraje tak, aby splnil všechny relevantní cíle a opatření v těchto dokumentech obsažené.

Ve fázi provozu budou odpady v souladu s obecnými povinnostmi při nakládání s odpady dle § 13 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, předány přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Ve fázi provozu předmětného záměru bude zajišťován úklid vozovky a přilehlých prostor (údržba zeleně).

Zvýšený důraz bude kladen především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů, údržbu sjízdnosti.

V případě úniku ropných látek do okolí budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou bude zacházeno podle zákona o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů. Dále budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.

Shrnutí

Produkcí odpadů lze očekávat především ve fázi výstavby záměru. Přesné množství některých druhů odpadů vznikajících při výstavbě není možné v současné fázi projektových příprav specifikovat. Většina těchto údajů bude známa až po určení zhotovitele stavby a po podrobném určení technologie výstavby.

Lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, která z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neohrozí životní prostředí.

B. III. 4. Ostatní emise a rezidua

B. III. 4. 1. Hluk

Za účelem podrobného vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na akustickou situaci bylo zpracováno Akustické posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA).

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat následující zdroje hluku.

Fáze výstavby

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Liniové zdroje hluku

Jako přepravní a přístupové trasy na stavenišťe budou sloužit komunikace stávajícího dopravního systému. V maximální možné míře pak bude využívána vlastní trasa realizovaného záměru, příp. manipulační pruhy.

Bodové zdroje hluku

Předpokládá se, že stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi, za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení. V jednotlivých fázích budou podle potřeby a druhu prováděných prací nasazeny běžně používané dopravní a stavební stroje, tj. nákladní automobily, silniční fréza, nakladače, rypadla, pneumatická sbíjecí a bourací kladiva, kompresor, autojeřáb, čerpadlo na beton, zemní válec, malé mechanizmy na zemní práce (Bobcat), jiné malé mechanizmy, dále pak i mechanizmy pro realizaci tunelového úseku.

Bilance emisí z jednotlivých výše jmenovaných zdrojů znečištění ovzduší nebyly podrobně hodnoceny, neboť pro danou stavbu nejsou v současném stupni projektových příprav k dispozici podrobné Zásady organizace výstavby (ZOV), na základě kterých by bylo možné emise kvantifikovat. I přes uvedené se dokumentace EIA zaměřuje na specifikaci široké škály obecných opatření k minimalizaci negativních vlivů souvisejících s fází výstavby záměru na akustickou situaci (viz kap. B. I. 6.).

Fáze provozu

Liniové zdroje

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Velikost hlukové zátěže je závislá na široké škále faktorů, především však je závislá na intenzitě a skladbě dopravního proudu Intenzity dopravy na komunikační síti pro výhledové

stavy 2035 a 2050 bez záměru i se záměrem jsou uvedeny v příloze č. 1 a v kap. B. II. 6 předkládané dokumentace EIA.

B. III. 4. 2. Vibrace

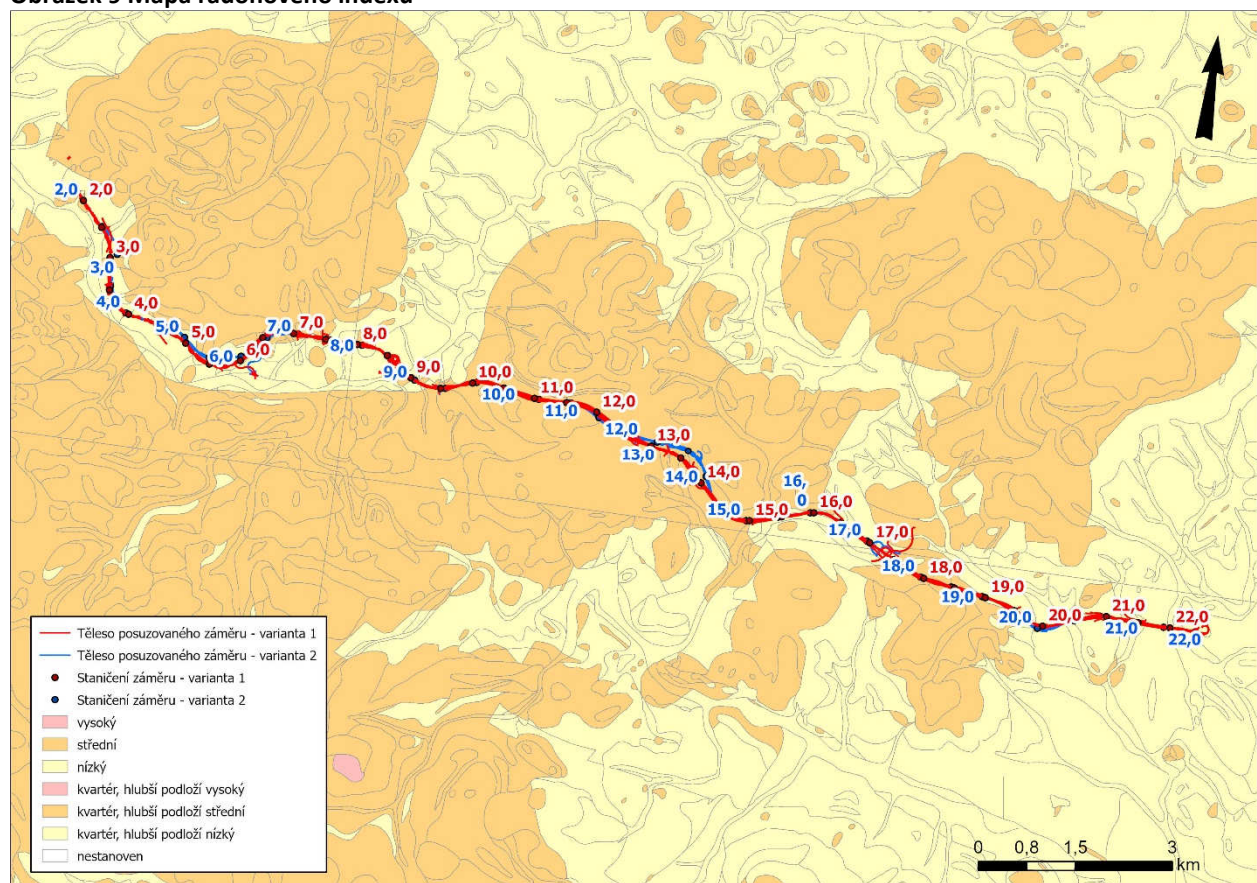
K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce, stroje použité pro hloubení tunelu apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke křížení zastavěného území stavbou předmětného záměru (zejména lokalita Dolní Habartice, Volfartice/Horní Libchava) nelze zcela vyloučit riziko přenosu vibrací v souvislosti se stavební činností k chráněné zástavbě. Míra přenosu vibrací je závislá na geologických a půdně mechanických poměrech v dotčené lokalitě. V kap. D.IV. předkládané dokumentace EIA je navržen monitoring vibrací, který bude nutné realizovat ve stanovených etapách výstavby.

Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Z preventivních důvodů však byl navržen monitoring vibrací i ve fázi provozu záměru.

B. III. 4. 3. Záření radioaktivní, elektromagnetické

Podle map radonového indexu (1 : 50 000) České geologické služby náleží zájmové území od Děčína po Manušice do území kategorie s nízkým a středním radonovým indexem geologického podloží.

Obrázek 9 Mapa radonového indexu



Zdroj: <https://mapy.geology.cz/radon>

Samotná stavba nebude zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

B. III. 4. 4. Seismicita

Podle mapy seizmických oblastí ČR v příloze ČSN EN 1998-1: *Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení – Část 1: Obecná pravidla, seizmická zatížení a pravidla pro pozemní stavby* leží předmětný záměr v území, které obsahuje okresy s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy $a_{gR} = 0,03$ g a $a_{gR} = 0,04$. Realizace záměru seismicitu území neovlivní.

B. III. 4. 5. Zápach

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude obsahovat žádné potenciální zdroje zápachu.

B. III. 4. 6. Světelné znečištění

Světelnými zdroji ve fázi výstavby mohou být jak vlastní osvětlení stavebních dvorů, tak i světlometry stavebních strojů/mechanismů na stavbě. Tyto zdroje budou působit po časově omezenou dobu.

Zdrojem světelného znečištění budou ve fázi provozu světlometry projíždějících automobilů po přeložce silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice. Míra světelného znečištění je závislá jak na samotném typu reflektoru (světlometry halogenové, xenonové, LED a nově i laserové), jejich seřízení apod., tak i na možnostech šíření světelného znečištění do okolí. Částečné odstínění šíření světelného znečištění do okolního prostředí může být zajištěno např. realizovanými protihlukovými stěnami, vegetačními úpravami tělesa komunikace, nebo dále či samotným faktem, že bude komunikace vedena v některých úsecích v zářezu či tunelu.

Samotná přeložka silnice I/13 nebude osvětlena.

V případě světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh (tj. osvětlení křižovatek, příp. osvětlení stavenišť), bude důsledně postupováno v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020. Dále pak je doporučeno postupovat při návrhu světelných zdrojů i dle Jednoduché osvětlovací příručky (Doporučení pro šetrné moderní osvětlování) vydané MŽP v dubnu 2021.

Vyhodnocení vlivu předmětného záměru v obou posuzovaných variantách na světelné znečištění v souladu se zmíněným metodickým pokynem je uvedeno v kap. D. I. 3. předkládané dokumentace EIA.

B. III. 5. Doplnující údaje

B. III. 5. 1. Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

Zájmové území záměru je výrazně morfologicky členité s velmi zvlněným terénem a nachází se v nadmořské výšce 178–422 m n. m. Výškové převýšení stavby je cca 244 m. Jedná se o částečně zastavené území se strmými svahy údolí Ploučnice a zvlněným terénem charakteru pahorkovitého charakteru mezi

Dolními Habarticemi a Volfarticemi. Z důvodu výrazné členitosti terénu převážná část přeložky silnice I/13 v obou posuzovaných variantách vedena v zářezu či na náspu.

Ve variantě 1 přeložky silnice I/13 je navrženo 35 mostních objektů, z toho je na přeložce silnice I/13 navrženo 27 mostních objektů a 8 mostů přes přeložku silnice I/13. Součástí varianty 1 je také tunel o délce 280 m mezi km cca 2,900– 3,200 a ekodukt cca v km 4,200 o délce 18 m.

Ve variantě 2 přeložky silnice I/13 je navrženo 32 mostních objektů, z toho je na přeložce silnice I/13 navrženo 24 mostních objektů a 8 mostních objektů je navrženo přes přeložku silnice I/13. Součástí varianty 2 je tunel o délce 590 m mezi km cca 2,800 – 3,400 a ekodukt v km cca 4,200 o délce 18 m.

V souvislosti s výstavbou předmětného záměru se očekává vytěžení celkem cca 1 442 340 m³ zeminy ve variantě 1, resp. 1 331 710 m³ ve variantě 2. Do násypů bude potřeba cca 1 338 290 m³ zeminy ve variantě 1, resp. 1 442 340 m³ ve variantě 2. Odvoz zemin, které nebude možné využít pro účely výstavby záměru (předpoklad cca 104 050 m³ u varianty 1, u varianty se předpokládá mírný nedostatek zemin do násypů), zajistí vybraný dodavatel stavby. Finální způsob nakládání se zeminou bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se však přednostně využití těchto zemin před jejich uložením na skládku.

Problematika možného ovlivnění krajiny je podrobně řešena v kapitole D. I. 8. předkládaného dokumentace EIA.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. 1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C. 1. 1. Struktura a ráz krajiny

Krajinný ráz byl na území dotčeném stavbou záměru „I/13 Děčín – Manušice“ posouzen na základě samostatné studie posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2022). Tato studie je přílohou č. 9 předkládané dokumentace EIA. V následujícím textu je uveden pouze stručný výtah z této studie sloužící k popisu krajinného rázu řešeného území.

Charakteristickým rysem prostorových vztahů krajiny, ve kterém se předmětný záměr nachází, je dle typologického členění české krajiny převážně lesozemědělská krajina a urbanizovaná krajina (osa Děčín – Děčín XXVII–Březiny – Soutěsky – Jedlka – Benešov nad Ploučnicí – Dolní Habartice, osa Malá Bukovina – Velká Bukovina – Žandov a osa Volfartice – Horní Libchava). Reliéf území má v západní části mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí charakter zaříznutého údolí řeky Ploučnice (Benešovské středohoří a částečně Děčínská kotlina), který v území východně od Dolních Habartic přechází v mírně zvlněný charakter krajiny doplněný řadou lokálních přírodních dominant v podobě kup a kuželů, které se nachází v centrální části PDoKP (Benešovské středohoří, Litoměřické středohoří, Markvartická kotlina), a která postupně ve východní části PDoKP přechází do Českolipské kotliny a Cvikovské pahorkatiny.

Územím prochází řada vodních toků, které tvoří přírodní osy v území. Jedná se především o řeku Ploučnici, která protéká zaříznutým údolím v území mezi Děčínem, Benešovem nad Ploučnicí a Žandovem a následně směřuje jihovýchodně mimo hranice PDoKP. Dále se jedná o vodní toky Bystrá, Bukovinský potok, Vrbový potok, Radečský potok, Libchava, Stružnický potok a Šporka. V území je možné identifikovat celou řadu cenných a hodnotných lokalit, které jsou zastoupeny zvláště chráněnými územími v podobě chráněné krajinné oblasti, národní přírodní památky, přírodních památek a evropsky významných lokalit. Jedná se o CHKO České středohoří, NPP Březinské tisy, PP Stružnické rybníky (území totožné s EVL Stružnické rybníky), PP Cihelenské rybníky (území totožné s EVL Cihelenské rybníky), PP Manušické rybníky (území totožné s EVL Manušické rybníky), PP Farská louka, EVL Dolní Ploučnice a EVL Dobrná.

V území se nachází i řada cenných kulturních a historických hodnot. Jde především o městskou památkovou zónu Benešov nad Ploučnicí, která je tvořena jádrem města se souborem obytných, sakrálních i veřejných budov a kvalitními sochařskými díly jehož součástí je národní kulturní památka zámek Benešov nad Ploučnicí. Areál zámku je tvořen palácem zv. Horní zámek, palácem Jana ze Salhausenu zv. Dolní Zámek, Černínským palácem, Starschedelovským domem, Konojedským domem a dalšími objekty. Součástí městské památkové zóny Benešov nad Ploučnicí je dále také kostel Narození Panny Maria, hrobka Mattauschů a sloup se sochou Panny Marie. V rámci PDoKP byly identifikovány kulturní a historické hodnoty také v podobě nemovitých kulturních památek areálu kostela sv. Anny, náměstí v obci Žandov s kašnou a barokním sloupem, areálu kostela sv. Bartoloměje, areálu barokního kostela sv. Václava, areálu kostela sv. Petra a Pavla, areálu barokního kostela sv. Jakuba Staršího a areálu přestavěného renesančního zámku Horní Libchava.

V celém prostoru je možné identifikovat řadu znaků a hodnot přírodní, kulturní a historické charakteristiky, včetně hodnot vizuálních, jež představují významnou roli daného místa.

Z hlediska typologického členění české krajiny lze zájmovou lokalitu začlenit následovně:

Tabulka 23 Typologické členění české krajiny

Rámcový typ sídelní krajiny	Rámcový typ krajiny dle využití území	Rámcový typ krajiny dle reliéfu
(1) Stará sídelní krajiny Hercynika a Polonica *	(U) Urbanizované krajiny	(0) Krajiny bez vylíšeného reliéfu
		(7) Krajiny sopečných pohoří
		(15) Krajiny zaříznutých údolí
(3) Vrcholně středověká sídelní krajina Hercynika	(M) Lesozemědělské krajiny	(2) Krajiny členitých pahorkatin a vrchovin Hercynika
		(6) Krajiny hornatin
		(7) Krajiny sopečných pohoří
		(15) Krajiny zaříznutých údolí
		(16) Izolované kužele
		(17) Krajiny kup a kuželů
(5) Pozdně středověká sídelní krajina Hercynika		(2) Krajiny členitých pahorkatin a vrchovin Hercynika

Zdroj: Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA)

* *Vhodné je upozornit, že záměr fakticky zasahuje pouze do oblasti Hercynika. Polonikum je vymezeno v oblastech nížin v ČR zasahující z Polska ve Slezsku a na severní Moravě.*

V rámci území předmětného záměru, byly vymezeny oblasti krajinného rázu pro území Ústeckého a Libereckého kraje. Vymezení oblastí krajinného rázu je součástí Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří (LÖW & spol., s r.o., 2010).

Z hlediska zařazení posuzovaného záměru do oblastí krajinného rázu lze území zařadit do oblastí krajinného rázu:

- ObKR 63 – Dolní Fojtovické údolí
- ObKR 66 – Děčínská kotlina
- ObKR 68 – Březinské údolí Ploučnice (cca km 1,825–2,650 předmětné trasy)
- ObKR 69 – Benešovské údolí Ploučnice (cca km 2,650–8,150 předmětné trasy)
- ObKR 70 – Františkovské údolí Ploučnice
- ObKR 71 – Žandovské údolí Ploučnice
- ObKR 72 – Hornopolické údolí Ploučnice
- ObKR 74 – Českolipská kotlina (cca km 19,450 – 22,413 (varianta 1), resp. 22,510 (varianta 2))
- ObKR 75 – Prameny Libchavy (cca km 15,400 – 19,450 předmětné trasy)
- ObKR 79 – Kerhartické údolí Bystré
- ObKR 81 – Bukovinské rozvodí
- ObKR 82 – Velkobukovinské údolí (cca km 12,100 – 15,400 předmětné trasy)
- ObKR 83 – Dolní údolí Bystré (cca km 8,150–12,100 předmětné trasy)

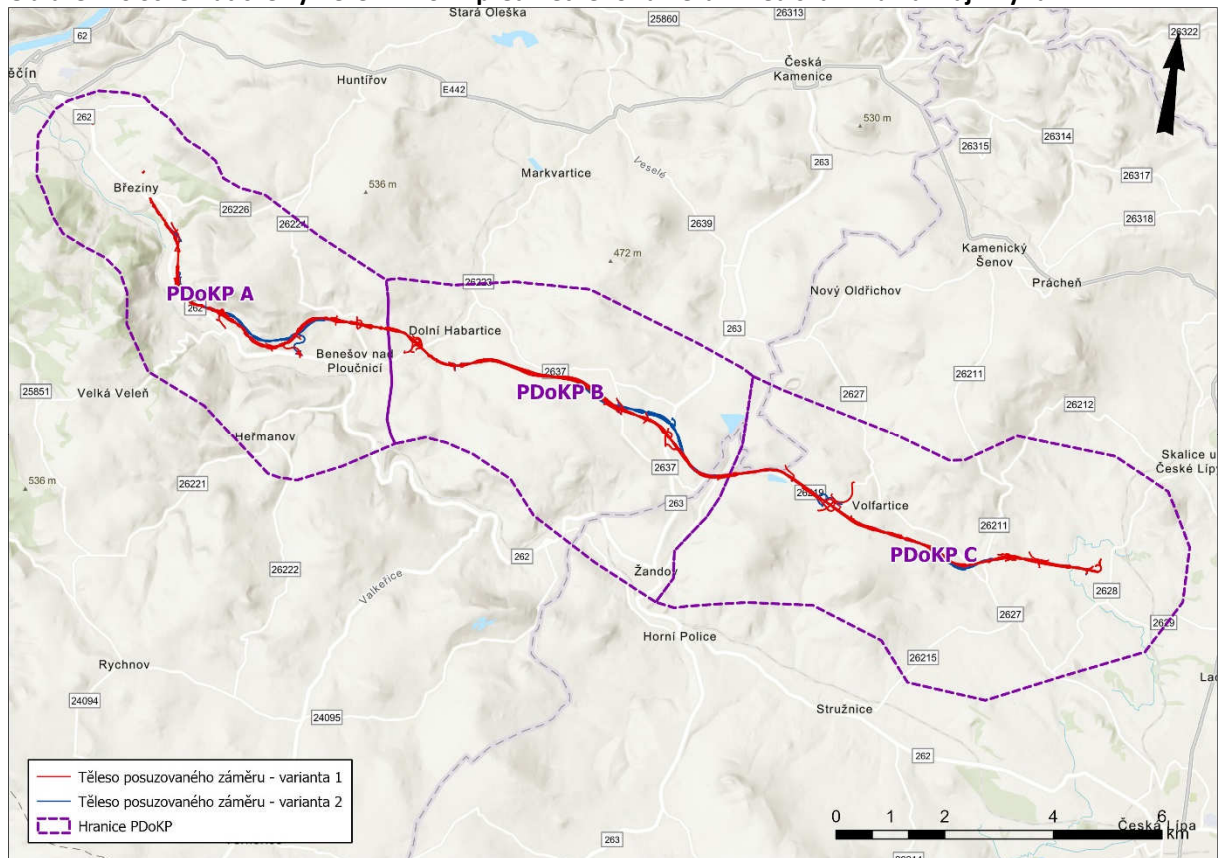
Detailní popis těchto oblastí krajinného rázu je uveden ve studii posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz, která je přílohou č. 9 předkládané dokumentace EIA.

Dále je pak vliv navrhovaného záměru na krajinný ráz vždy omezen na určité území, kde se projevují bezprostřední fyzické vlivy záměru na danou lokalitu, nebo kde se projevují vlivy vizuální, sluchové, čichové a jiné. Takové území je označováno jako potenciálně dotčený krajinný prostor (PDoKP).

V posouzení navrhovaného záměru z hlediska vlivu na krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byly vymezeny tři potenciálně dotčené krajinné prostory (PDoKP A – Údolí řeky Ploučnice, PDoKP B – Dolní Habartice – Velká Bukovina a PDoKP C – Volfartice – Manušice), ve kterých byly identifikovány znaky a hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu.

Identifikované hlavní znaky jednotlivých potenciálně dotčených krajinných prostorů, včetně fotodokumentace jsou pak uvedeny v samostatné příloze č. 9 této dokumentace EIA. Schematické vymezení PDoKP je uvedeno na následujícím obrázku.

Obrázek 10 Schematické vymezení PDoKP předmětného záměru z hlediska vlivu na krajinný ráz



Zdroj: Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA)

Podkladová mapa: World Topographic Map

PDoKP A – Údolí řeky Ploučnice

Potenciálně dotčený krajinný prostor je situovaný v členitém reliéfu Benešovského středohoří. V PDoKP dominuje zaříznuté údolí s řekou Ploučnicí. Dále PDoKP dotváří rozsáhlé lesní porosty na svazích údolí a jeho okolí v kombinaci s menšími zemědělskými plochami s částečně dochovanými pluzinami převážně v severovýchodní části PDoKP. Celým územím prochází osa urbanizované krajiny vázaná na řeku Ploučnici a silnici II/262. Na východě a západně je krajina tvořena zástavbou místní části Děčín XXVII – Březiny a města Benešov nad Ploučnicí.

V celém potenciálně dotčeném krajinném prostoru lze identifikovat řadu znaků a hodnot přírodní charakteristiky. V PDoKP je zastoupena řada vodních toků s údolními nivami a doprovodnou zelení, kde nejzřetelnější projev má řeka Ploučnice. Nejvýraznějším prvkem celého prostoru je zaříznuté údolí řeky Ploučnice s rozsáhlými lesními porosty na svazích údolí a na svazích několika přítomných vrchů. Dalšími prvky jsou zemědělské plochy v podobě bloků orné půdy, ploch s trvalým travním porostem a částečně

také ovocných sadů. V území jsou zastoupeny i menší vodní toky, tvořící přítoky Ploučnice. Z hlediska zvýšené cennosti je možné označit právě některé lesní porosty, které spadají pod ochranu národní přírodní památky a evropsky významné lokality (NPP Březinské tisy a EVL Dobrná) a vodní tok Ploučnice, který spadá pod ochranu evropsky významné lokality (EVL Dolní Ploučnice). Dále je možné v prostoru identifikovat doprovodnou zeleň cestní a železniční sítě, včetně krajinné nelesní a sídelní zeleně.

V potenciálně dotčeném krajinném prostoru se uplatňují významně taktéž i znaky kulturní a historické charakteristiky. Za stěžejní kulturně-historickou hodnotu lze považovat vymezení městské památkové zóny – Benešov nad Ploučnicí. V prostoru se pak nacházejí také národní kulturní památka Zámek Benešov nad Ploučnicí. Dále se jedná i o přítomnost řady sakrálních staveb a objektů, nemovitých kulturních památek a novodobých znaků v podobě dopravních, technických a účelových staveb.

PDoKP B – Dolní Habartice – Velká Bukovina

Potenciálně dotčený krajinný prostor je situován do zvlněného reliéfu Benešovského středohoří, Markvartické kotliny a Litoměřického středohoří částečně na svahu údolí řeky Ploučnice. V území se nachází řada drobných lokálních vyvýšenin a vrchů, které vyčnívají nad okolní zvlněný terén. PDoKP utváří zemědělská krajina doplněna v oblasti jihozápadního a severovýchodního okraje PDoKP rozsáhlejšími lesními porosty, které přechází do podoby lesozemědělské krajiny. Severozápadní a východní část území je tvořeno urbanizovanými oblastmi sídel Dolní Habartice, Malá a Velká Bukovina, Karlovka a Žandov.

V potenciálně dotčeném krajinném prostoru lze identifikovat značné zastoupení znaků a hodnot přírodní charakteristiky. Jedná se převážně o zemědělské plochy v podobě bloků orné půdy, ploch trvalých travních porostů a částečně také ploch ovocných sadů. V prostoru se uplatňují také lesní porosty a enklávy, také vodní toky s údolními nivami (mimo zastavěné oblasti), doprovodnou zelení (nejvýrazněji se uplatňují Bystrá, Bukovinský potok a Vrbový potok), včetně menších vodních ploch. Z hlediska znaků a hodnot přírodní charakteristiky lze v prostoru identifikovat dále také krajinnou nelesní zeleň a doprovodnou zeleň cestní a železniční sítě, resp. i dopravních staveb, včetně sídelní zeleně.

V potenciálně dotčeném krajinném prostoru se uplatňují dále také znaky kulturní a historické charakteristiky. Jedná se o celou řadu nemovitých kulturních památek, tak i staveb a objektů bez památkové ochrany. Z novodobých znaků jsou v prostoru přítomny především zemědělské, skladové a výrobní objekty a areály, včetně technických staveb MVE a vodohospodářských objektů.

PDoKP C – Volfartice – Manušice

Potenciálně dotčený krajinný prostor je situovaný do mírně zvlněného reliéfu Benešovského středohoří, Českolipské kotliny a částečně Cvikovské pahorkatiny. PDoKP utváří zemědělská krajina v podobě převážně ploch trvalých travních porostů v kombinaci s rozsáhlými lesními porosty na svazích vrchů, tvořících lokální přírodní výškové dominanty v západní, jižní a severovýchodní části PDoKP. Charakter krajiny v PDoKP lze identifikovat jako lesozemědělský.

V celém potenciálně dotčeném krajinném prostoru lze identifikovat řadu znaků a hodnot přírodní charakteristiky. V PDoKP jsou zastoupeny rozsáhlé lesní porosty i enklávy, které se nacházejí převážně na svazích řady terénních výškových dominant. Dále se v území nachází rozsáhlé zemědělské plochy převážně v podobě ploch trvalých travních porostů doplněných o bloky orní půdy. V PDoKP se nachází řada vodních toků, konkrétně se jedná o Libchavu, Radečský potok, Stružnický potok, Šporka a několik menších vodních toků s údolními nivami a doprovodnou zelení. Dále jsou v prostoru přítomny menší vodní plochy, z kterých jsou některé chráněny jako přírodní památky a evropsky významné lokality (PP Stružnické rybníky, PP Cihelenské rybníky, PP Manušické rybníky, EVL Stružnické rybníky, EVL Cihelenské rybníky, EVL Manušické

rybníky). V PDoKP se dále nachází také přírodní památka Farská louka. V prostoru je pak možné identifikovat doprovodnou zeleň cestní a železniční sítě, včetně dopravních staveb, a dále také krajinnou nelesní zeleně a sídelní zeleň.

V potenciálně dotčeném krajinném prostoru se uplatňují zřetelně i znaky kulturní a historické charakteristiky. Jedná se o celou řadu nemovitých kulturních památek v podobě sakrálních staveb i lidové architektury a dále i na další hodnotné stavby a objekty mimo památkovou ochranu. V prostoru je přítomna lokalita archeologických stop v podobě zaniklého hradu. Z novodobých znaků jsou v prostoru přítomny především skladové, výrobní a zemědělské objekty a areály, fotovoltaické elektrárny a technické a dopravní stavby.

C. 1. 2. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry

Geomorfologie území

Zájmové území lze zařadit do těchto geomorfologických celků (cca od km 20,000 trasy záměru se zařazení liší – zařazení oblasti z hlediska geomorfologie uvedeno za lomítkem):

System:	Hercynský
Provincie:	Česká Vysočina
Soustava (subprov.):	Krušnohorská soustava (III) / Česká tabule (VI)
Oblast:	Podkrušnohorská oblast (III B) / Severočeská tabule (VI A)
Celek:	České středohoří (III B-5) / Ralská pahorkatina (VI A-1)
Podcelek:	Verneřické středohoří (III B-5A) / Zákupská pahorkatina (VI A-1B)
Okres:	Benešovské středohoří (III B-5A-a), Markvartická kotlina (III B-5A-b) / Českolipská kotlina (VI A-1B-b)

Povrch terénu je v celé délce trasy přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice značně členitý. Elevace jsou většinou tvořeny odolnými čedičovými horninami, které byly obnaženy denudací měkčích hornin (tufy, svrchnokřídové jílovce a pískovce). Svahy údolních depresí jsou strmé a často poměrně dlouhé. Výrazné morfologické anomálie tvoří vypreparované suky čedičových hornin nacházející se ve vrcholových částech kopců.

Sesuvná území a svahové nestability

Geomorfologie a geologie zájmového území je z hlediska reliéfu, překonání výškových rozdílů a horninového prostředí značně složitá. Geologický a geomorfologický vývoj udává vysoké množství svahových nestabilit a s nimi spojené svahové pohyby (sesuvy) v území. Nacházejí se zde rozsáhlá potenciální plošná sesuvná území, jejich seznam je uveden v tabulce níže (viz také mapa č. 5 v příloze č. 14 dokumentace EIA).

Obě variantní řešení záměru svými osami srovnatelně zasahují do sesuvných území a svahových nestabilit, která jsou uvedena v tabulce níže.

Tabulka 24 Svahové nestability zasahující do předmětného záměru

Typ sesuvu	Km stavby	Umístění	Geologické poměry – charakteristika
Plošná svahová nestabilita č. 20529 ² , dočasně uklidněná	1,825–2,550 varianta 1 i varianta 2	Děčín–Březiny	Rozsáhlé sesuvné území na svazích Špičáku od okraje lesů až do údolí Ploučnice. Svahoviny: jílnatá hlína s hojnými úlomky písčitého slínovce a vulkanitů, mocnost do několika metrů. Délka cca 1 km, šířka cca 2 km, plocha cca 200 ha, sklon 20–30° i větší. Obě varianty mají na většině plochy sesuvu stejně vedenou osu, pouze v okrajově části se osy variant od sebe vzdalují.
Plošný sesuv č. 3279 ¹ , potenciální	2,600–2,900 varianta 1 i varianta 2	Děčín–Březiny, Malá Veleň	Potenciální zamokřený sesuv, expozice západní, sklon 30°. Varianta 1 je v ploše sesuvu projektována jako zemní těleso vedené na násypu a mostní objekt o délce 90 m. Varianta 2 je zde projektována z části jako most a dále jako tunel o délce 590 m. Osy variant se v tomto úseku nepřekrývají.
Plošný sesuv č. 139 ¹ , potenciální	3,050–3,550 varianta 1; 3,090–3,120 varianta 2	Malá Veleň– Soutěšky, Děčín– Březiny	Sesuvné území na pravidelném dosti příkrém svahu s odlučnou oblastí, obloukovitou stěnou u okraje lesa. Svahoviny: jílnatá hlína s hojnými úlomky vulkanitů, písčitého slínovce, čedičových tufů, mocnost 1-4 m. Délka 750 m, šířka 500 m, plocha cca 37 ha, sklon 30° i větší. Varianta 1 je v ploše sesuvu projektována jako tunel o délce 280 a dále jako zemní těleso s násypem a 10 m mostním objektem. Varianta 2 je v úseku řešena jako tunel o délce 590, dále jako zemní těleso s násypem a s propustí pro vodoteč. Osy variant se v tomto úseku nepřekrývají.
Plošný sesuv č. 170 ¹ , potenciální	4,000–6,600 varianta 1; 4,300–6,590 varianta 2	Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí	Rozsáhlé sesuvné území na pravém břehu Ploučnice. Povrch svahu je silně členitý sesuvnými pohyby, někde jsou zřetelné odlučné plochy. Svahoviny: hlinitokamenitá suť, jílnatá, s úlomky slínovce a čediče. Mocnost je různá od 1 až do několika metrů. Délka 500 m, šířka 1,1-3 km, plocha 150 ha, sklon 10–30° i větší. Osy variant se v ploše sesuvu překrývají pouze z části. Obě varianty však srovnatelně zasahují do plochy sesuvu. Varianta 2 u km 5,500 z plochy sesuvu vystupuje (úsek o délce cca 170 m). Obě varianty jsou zde projektovány jako zemní tělesa s násypem a s několika mostními objekty.
Plošná svahová nestabilita č. 7 ² , dočasně uklidněná	4,100–5,240 varianta 1; 4,140–5,320 varianta 2	Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí	Tato svahová nestabilita je přírodního původu a v současné době je dočasně uklidněná. Překrývá se s výše uvedeným plošným sesuvem č. 170.
Plošný sesuv č. 174 ¹ , potenciální	7,700–7,980 varianta 1; 7,610–7,900 varianta 2	Benešov nad Ploučnicí	Sesuv je na příkrřejším pravidelném svahu, má výrazné morfologické tvary sesuvu, odlučné plochy jsou méně znatelné. Svahoviny: hlinitokamenitá suť, jílnatá, s úlomky čediče a písčitého slínovce. Mocnost 1-3 m. Má četná zvodnělá až bažinatá místa. Délka 250 m, šířka 250 m, plocha cca 6 ha, sklon 10–30°.

Typ sesuvu	Km stavby	Umístění	Geologické poměry – charakteristika
			Osy variant jsou v ploše shodné. Obě varianty jsou v místě řešeny jako mostní objekty o délce 190 m.
Plošný sesuv č. 199 ¹ , potenciální	18,280–19,000 varianta 1; 18,320–19,040 varianta 2	Volfartice	Rozsáhlé sesuvné území na pravém údolním svahu Libchavy. Svahy jsou členité. Svahoviny: jílnatá hlína, písčité s hojnými úlomky slínovce, pískovce a čedič. Mocnost: délka 300 m, šířka 3,0 km, plocha 90 ha, sklon 10–30° i více. Obě varianty záměru jsou v tomto úseku řešené identicky, tj. zemní těleso s násypem a most o délce 150 m,
Plošná svahová nestabilita č. 2 ² , uklidněná	18,460–18,570 varianta 1; 18,520–18,630 varianta 2	Volfartice	Svahová nestabilita je přírodního původu a aktivita je uklidněná. Překrývá se s výše uvedeným plošným sesuvem č. 199.

Poznámka: ¹ Registr sesuvů ČGS – Geofond (ukončený k 31.12.2010); ² Registr svahových nestabilit ČGS

V oblasti do 1 km od trasy předmětného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ se nachází řada dalších potencionálních plošných sesuvů, které nejsou záměrem přímo dotčeny. Tyto plošné sesuvy mají převážně severovýchodní expozici a sklon v rozmezí 12° – 30°. Jedná se o plošné sesuvy uvedené v tabulce níže.

Tabulka 25 Plošné sesuvy a svahové nestability do vzdálenosti 1 km od předmětného záměru

Typ sesuvu	Km stavby	Vzdálenost od předmětného záměru
Plošný sesuv č. 43	cca 2,000	Přibližně 740 m západně od trasy, severovýchodní expozice se sklonem 30°
Plošný sesuv č. 140	cca 2,500	Přibližně 350 m západně od trasy, severní expozice se sklonem 30°
Plošný sesuv č. 3278	cca 3,000	Přibližně 450 m západně od trasy, východní expozice se sklonem 30°
Plošný sesuv č. 169	cca 3,500	Přibližně 320 m západně od trasy, severovýchodní expozice se sklonem 15°
Svahová nestabilita plošná č. 6	cca 3,700	Přibližně 220 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 5	cca 3,800	Přibližně 260 m jižně od trasy, přírodního původu, uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 4	cca 4,000	Přibližně 280 m jižně od trasy, přírodního původu, uklidněná
Plošný sesuv č. 7040	cca 4,000	Přibližně 720 m jihozápadně od trasy, severovýchodní expozice se sklonem 12°
Plošný sesuv č. 7039	cca 4,000	Přibližně 275 m jihozápadně od trasy, severovýchodní expozice se sklonem 12°
Plošný sesuv č. 171	cca 4,500	Přibližně 400 m jižně od trasy, severovýchodní expozice se sklonem 17°

Typ sesuvu	Km stavby	Vzdálenost od předmětného záměru
Svahová nestabilita plošná č. 2	cca 4,500	Přibližně 400 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 1	cca 4,800	Přibližně 600 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Plošný sesuv č. 7037	cca 5,000	Přibližně 600 m jižně od trasy, severovýchodní expozice se sklonem 24°
Plošný sesuv č. 172	cca 6,000	Přibližně 850 m jižně od trasy (přesněji křižovatka Benešov n. Ploučnicí – západ), jihovýchodní expozice se sklonem 15°
Plošný sesuv č. 181	cca 14,000	Přibližně 735 m jihozápadně od trasy, přesněji od křižovatky Velká Bukovina, jihozápadní expozice se sklonem 15°
Svahová nestabilita plošná č. 5	cca 15,000	Přibližně 750 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č.4	cca 15,000	Přibližně 520 m jižně od trasy, přírodního původu, uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 6	Cca 16,500	Přibližně 700 m jihozápadně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Plošný sesuv č. 197	cca 17,000	Přibližně 575 m jihozápadně od trasy, přesněji od křižovatky Volfartice, východní expozice se sklonem 15°,
Plošný sesuv č. 196	cca 17,000	Přibližně 960 m jihozápadně od trasy, přesněji od křižovatky Volfartice, východní expozice se sklonem 25°,
Plošný sesuv č. 202	cca 17,500	Přibližně 310 m jižně od trasy (křižovatka Volfartice), západní expozice se sklonem 20°,
Svahová nestabilita plošná č. 9	cca 17,500	Přibližně 750 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Plošný sesuv č. 198	cca 18,000	Přibližně 515 m severovýchodně od trasy, jihozápadní expozice se sklonem 25°
Svahová nestabilita plošná č. 11a	cca 18,000	Přibližně 480 m jižně od trasy přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 11	cca 18,300	Přibližně 100 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 10	cca 18,300	Přibližně 80 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 6	cca 18,500	Přibližně 730 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 3	cca 18,500	Přibližně 60 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 4	cca 18,700	Přibližně 120 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 7	cca 18,700	Přibližně 830 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Plošný sesuv č. 189	cca 19,500	Přibližně 770 m jižně od trasy, jihovýchodní expozice se sklonem 20°
Plošný sesuv č. 200	cca 20,500	Přibližně 510 m severně od trasy, jižní expozice se sklonem 25°
Svahová nestabilita	cca 20,500	Přibližně 780 m jižně od trasy, přírodního původu, uklidněná

Typ sesuvu	Km stavby	Vzdálenost od předmětného záměru
plošná č. 9		
Svahová nestabilita plošná č. 10	cca 20,500	Přibližně 920 m jižně od trasy, přírodního původu, dočasně uklidněná
Svahová nestabilita plošná č. 10a	cca 20,500	Přibližně 1050 m jižně od trasy, přírodního původu, aktivní
Plošný sesuv č. 223	cca 22,400	Přibližně 665 m jihovýchodně od trasy, jihozápadní expozice se sklonem 15°

Geologické poměry

Geologický vývoj Českého Středohoří je velmi složitý. V podloží vyvřelých a usazených hornin jsou zastoupeny přeměněné horniny a hlubinné vyvřeliny, řazené obvykle k tzv. krušnohorskému krystaliniku. To je přítomno téměř pod celým Českým Středohořím až po linii Děčín – Česká Lípa. Podél Ploučnice a stávající silnice II/262 se nachází mezozoikum Českého masivu, svrchní křída, pískovce s vložkami prachovců a jílovců. V okolí Manušic, Nového Boru a České Lípy se nacházejí převážně coniacké vápnité jílovce a slínovce s písčitymi vložkami a dalšími pokrivy kvartérních sedimentů.

Z regionálně geologického hlediska je zájmové území tvořeno křídovými a terciárními horninami.

Křída

Horniny se zde vyskytují stáří svrchní turon-coniak, případně coniak-santon. V okolí Libchavy a u Manušic se vyskytují kaolinické pískovce, v nichž jsou jednak podružné vložky písčitých slepenců, jednak nápadné polohy s množstvím drobných i hrubých písčitojílovitých závalků, uspořádaných často v nepravidelných polohách. Pískovcové sedimenty tohoto stáří se v zájmovém území vyskytují dále u Volfartic, Velké Bukoviny, Benešova nad Ploučnicí a Březinami. Mezi Březinami a Děčínem mají svrchnokřídové sedimenty litologický charakter slínovců a vápnitých jílovců.

Terciér

Mezi Volfarticemi a Velkou Bukovinou se vyskytuje reliktní bazální souvrství oligocenního stáří. Toto souvrství je tvořeno písky a štěrky s vložkami jílu (dle archivních vrtů zde byly zastíženy pouze hnědé a šedé jíly). Mimo toto místo je v zájmovém území zastoupena vulkanická série, kdy složení vyvřelin je velmi pestré. Vyskytují se zde nefelinity, tefrity a olivinické čediče. Tyto horniny většinou v zájmovém území vytvářejí morfologicky nápadné vrchy. V zájmovém území se dále čteně vyskytují také pyroklastika (tufy), většinou jílovitá, červená a fialová barvy.

Kvartérní pokryvné útvary

V zájmovém území jsou tvořeny především přemístěnými zvětralinami podložních hornin a mají charakter hlinitých písků, písčitých hlín, jílovitých hlín a jílu. Mocnost těchto sedimentů je velmi proměnlivá a místy přesahuje i 10 m. Jílovité hlíny u Velké Bukoviny a Benešova nad Ploučnicí často obsahují tufitickou příměs. V okolí Černého rybníka a Volfartic, východně od Velké Bukoviny a v okolí Soutěsek se vyskytují hrubé hlinitokamenité sutě. U Děčína a Dolních Habartic jsou akumulace sprašových hlín. V údolních nivách a splachových depresích jsou fluvialní a fluviodeluvialní sedimenty většinou hlinitého charakteru. V údolní nivě Ploučnice se vyskytují štěrky údolní terasy.

Hydrogeologické poměry

Předmětné území spadá do povodí řeky Ploučnice (č.h.p. 1-14-03-001). Tok je z velké části přirozeného charakteru s meandrujícími úseky. Pramení na Ještědu, přitéká k Děčínu z jihovýchodu od Benešova nad Ploučnicí a je vodohospodářsky významným tokem. Volfarticemi a Horní Libchavou protéká potok Libchava (č.h.p. 1-14-03-058). Vodní tok ústí do potoku Šporka (č.h.p. 1-14-03-055). Šporka má plochu povodí 70 km² a v k. ú. Dubice u České Lípy ústí do výše zmíněné Ploučnice. Nejvýznamnější vodní plocha zájmovém území je Černý rybník, který leží jižně od stávající silnice III/26219 a je napájen levým přítokem Vrbového potoka (č.h.p. 1-14-03-087). Rozloha vodní plochy rybníka je 0,98 ha.

Ve smyslu hydrogeologické rajonizace ČR náleží zájmové území do hlubinného hydrogeologického rajónu 4730 – Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále (hlavní povodí Labe, dílčí povodí Ohře) o ploše 949 km². Jedná se o litologický typ pískovce a slepence, průlino-puklinová propustnost, napjatá hladina vody, mineralizace 0,3-1 g/l a chemický typ Ca·HCO₃.

Odborněji řečeno existují v komplexu coniak-santonských uloženin dva relativně samostatné kolektory: bazální s napjatou hladinou podzemní vody a svrchní s volnou hladinou podzemní vody. Tyto dva kolektory jsou odděleny relativně nepropustnou až polopropustnou polohou slinitého prachovce až slínovce. Svrchní kolektor tvoří středně a jemně zrnité pískovce, které jsou propustné převážně puklinově; z povodí Ploučnice je u těchto pískovců průměrná hodnota koeficientu filtrace $k = 2,5 \cdot 10^{-5}$ m/s.

V oblasti Českého Středohoří je z puklinových vod čedičů nebo pramenů čedičových sutí zásobena velká část menších obcí, neboť i přes relativní nízkou propustnost neovulkanitů jsou v této oblasti čedičové horniny v povrchové zóně značně rozpukané a otevřené pukliny umožňují dobrou cirkulaci podzemní vody a vytváření jejich kolektorů.

V kvartérních pokryvných útvarech se významnější zvodně vytvářejí pouze ve fluvialních uloženinách údolních niv. Tyto zvodně jsou většinou v přímé závislosti s výškou hladin ve vodotečích.

C. 1. 3. Určující složky flóry a fauny, části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny

Záměr „I/13 Děčín – Manušice“ v obou posuzovaných variantách vedení prochází celkově velmi rozmanitou a členitou krajinou. Navíc se záměr nachází v celé své délce na území CHKO České Středohoří; a to střídavě ve III. a IV. (nejnižší) zóně ochrany.

Záměr se v předmětném území dotýká mozaiky biotopů, kde se vyskytuje řada druhů, dotčení jednotlivými úseky uvažované silnice je ale většinou lokální a týká se okrajů biotopů či jejich částí, kdy nikde nedojde k jejich celkovému zániku či většinovému ovlivnění. I zábor lesní půdy, respektive VKP lesa se rovněž netýká plošně význačnějších biotopů ani porostů dřevin, byť je zasažena řada cenných lesních fragmentů, zejména biotopů dubohabřin a dále fragmentů mozaiky lučních ploch a rozptýlených dřevin s křovinami.

V zájmové území byl prokázán výskyt řady zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů chráněných dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Popis stávajícího stavu flóry, fauny a ekosystémů vč. druhů chráněných podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů v řešeném území předmětného záměru je předmětem kap. C. 2. 5. předkládané dokumentace EIA.

Popis chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů v řešeném území předmětného záměru je předmětem kap. C. 1. 6. předkládané dokumentace EIA.

C. 1. 4. Významné krajinné prvky

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází řada významných krajinných prvků (dále jen „VKP“) daných § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V trase záměru se nenachází žádné registrované VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližší registrovaný významný krajinný prvek je mokřad v nivě Šporcky, který se nachází cca 2,7 km od trasy předmětného záměru.

Trasa plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice kříží nebo se dotýká některých významných krajinných prvků daných § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „VKP ze zákona“). Jedná se o tyto VKP:

Vodní toky a údolní nivy

Posuzovaný záměr kříží tyto vodní toky a jejich údolní nivy:

- pravostranný přítok Ploučnice a jeho údolní niva (cca v km 2,310 varianty 1 i varianty 2) Jedná se o drobnou vodoteč jihozápadně od silnice II/262, která ústí do řeky Ploučnice nad malou vodní elektrárnou Březiny u Děčína.
- Dobrnský potok a jeho údolní niva (cca km 2,590 varianty 1; km 2,580 varianty 2) – Jedná se o drobnou vodoteč, která je v úseku nad stávající silnicí II/262 charakteru přirozeného lesního toku se štěrkovitým substrátem. Nejsou zde vhodné podmínky pro výskyt ryb, opakovaně zde byl zastižen skokan hnědý (*Rana temporaria*). V úseku pod silnicí II/262 je tok zcela zničen tvrdou úpravou a opevněním toku dlažbou do betonu. Břehové porosty jsou masivně invadovány křídlatkou japonskou (*Reynoutria japonica*) a netýkavkou žláznatou (*Impatiens glandulifera*). Paradoxně zde ale pod betonovými stupni se štěrkovými náplavy vynikají vhodné podmínky pro ryby a hojně zde byl potvrzen pstruh obecný (*Salmo trutta*) i vranka obecná (*Cottus gobio*).
- levostranný bezejmenný přítok Dobrnského potoka a jeho údolní niva (cca km 2,590 varianty 1; km 2,580 varianty 2) – Jedná se o drobnou vodoteč, která je charakteru přirozeného lesního toku se štěrkovitým substrátem. Zde již nejsou vhodné podmínky pro výskyt ryb, opakovaně zde byl zastižen skokan hnědý (*Rana temporaria*).
- pravostranný bezejmenný přítok Ploučnice včetně údolní nivy (cca km 3,390 varianty 1; km 3,450 varianty 2) – Periodická vysychavá vodoteč, ústící pod stávající silnicí do propustku, níže až do Ploučnice je zatrubněna.
- bezejmenný tok severozápadně od Benešova nad Ploučnicí včetně údolní nivy (cca km 6,480 varianty 1; km 6,420 varianty 2) – Periodická vysychavá vodoteč, ústící pod stávajícím okrajem zástavby Benešova nad Ploučnicí do propustku, níže až do Ploučnice je zatrubněna.
- pravostranný bezejmenný přítok Ploučnice včetně údolní nivy (cca km 6,930 varianty 1 i varianty 2) – Převážně zvodnělá vodoteč, ústící pod stávajícím okrajem zástavby Benešova nad Ploučnicí do propustku, níže až do Ploučnice je zatrubněna. Výše nad obcí vede v hluboké lesní strži jako lesní potůček, opakovaně zde byl zastižen skokan hnědý (*Rana temporaria*).
- bezejmenný tok severně od Benešova nad Ploučnicí včetně údolní nivy (cca km 7,250 varianty 1; km 7,180 varianty 2) – Převážně zvodnělá vodoteč, ústící pod stávajícím okrajem zástavby Benešova nad Ploučnicí do propustku, níže až do Ploučnice je zatrubněna. Výše nad obcí vede v hluboké lesní strži jako lesní potůček, byl zde zastižen skokan hnědý (*Rana temporaria*).

- vodní tok Bystrá včetně údolní nivy (cca km 8,930 varianty 1; km 8,870 varianty 2) – V dotčeném úseku protéká obcí Dolní Habartice, kde je na řadě míst upraven – jsou zde oboustranně nábřežní zdi, řada stupňů a prahů. Ve dne je ale přirozený štěrkovitý substrát. Jedná se již o drobnou dostatečně zvodnělou říčku, s výraznou diverzitou ryb. Z typických druhů se zde hojně vyskytuje mřenka mramorovaná (*Barbatula barbatula*), pstruh obecný (*Salmo trutta*), hrouzek obecný (*Gobio gobio*), jelec tloušť (*Squalius cephalus*), rovněž vranka obecná (*Cottus gobio*), mník jednovousý (*Lota lota*) a střevle potoční (*Phoxinus phoxinus*).
- levostranný bezejmenný přítok Bystré včetně údolní nivy (cca km 9,150 varianty 1; km 9,090 varianty 2) – Drobná málo zvodnělá lesní vodoteč, ryby zde nebyly potvrzeny.
- levostranný bezejmenný přítok Bystré včetně údolní nivy (cca km 9,550 varianty 1; km 9,490 varianty 2) – Drobná málo zvodnělá lesní vodoteč, ryby zde nebyly potvrzeny.
- Vrbový potok včetně údolní nivy (cca km 15,200 varianty 1; km 15,260 varianty 2) – Trvale ale nepříliš zvodnělá lesní vodoteč, typický je hrubý kamenný substrát s velkými balvany. V řešeném úseku nebyla potvrzena přítomnost ryb. Biologicky hodnotná je pak zejména niva levostranného přítoku od Černého rybníka, kde se nachází řada cennějších mokřadních druhů rostlin.
- bezejmenný přítok Vrbového potoka od Černého rybníka včetně údolní nivy (cca v km 16,750 varianty 1, v km 16,800 varianty 2) – Biologicky hodnotná niva jak nad, tak pod Černým rybníkem, kde se nachází řada cennějších mokřadních druhů rostlin.
- vodní tok Libchava včetně údolní nivy (cca km 20,360 varianty 1; km 20,450 varianty 2) – V řešeném úseku spíše menší zvodnělý potok, přirozeně meandrující, bez břehových úprav, se štěrkovitým substrátem dna, místy i s většími kameny. Střídají se zde peřejnaté úseky a tůň s náplavy. Hojně se zde vyskytuje mřenka mramorovaná (*Barbatula barbatula*), pstruh obecný (*Salmo trutta*), hrouzek obecný (*Gobio gobio*), jelec tloušť (*Squalius cephalus*), jednotlivě byla potvrzena i vranka obecná (*Cottus gobio*).
- levostranný přítok Libchavy (Sluneční potok) včetně údolní nivy (cca km 21,400 varianty 1; km 21,500 varianty 2) – Přirozeně meandrující neupravený drobný lesní potok s bohatými pobřežními porosty jasanu-olšového luhu, v místě zásahu zejména s porosty olše. Potok má přirozený štěrkopísčité substrát, významnější vodní živočichové včetně ryb v tomto úseku nebyly potvrzeny.
- vodní tok Šporka včetně údolní nivy (cca km 22,050 varianty 1; km 22,130 varianty 2) – Přirozeně meandrující říčka s rozvolněnými pobřežními porosty jasanu-olšového luhu, v místě zásahu zejména s porosty olše. Potok má přirozený štěrkopísčité substrát, střídají se zde peřejnaté úseky a tůň s náplavy. Hojně se zde vyskytuje mřenka mramorovaná (*Barbatula barbatula*), pstruh obecný (*Salmo trutta*), hrouzek obecný (*Gobio gobio*), jelec tloušť (*Squalius cephalus*), jednotlivě byla potvrzena i vranka obecná (*Cottus gobio*) a střevle potoční (*Phoxinus phoxinus*). Migruje zde kuňka obecná (*Bombina bombina*). V pobřežních porostech roste sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*) a bledule jarní (*Leucojum vernum*).

Navrhovaný záměr se nachází v těsné blízkosti následujících vodních toků:

- řeka Ploučnice včetně údolní nivy (cca v km 5,100–6,800 varianty 1 i varianty 2)
- bezejmenný tok z Malé Bukoviny do Dolních Habartic vč. údolní nivy – souběžně s trasou I/13 (cca v km 10,500–11,500 varianty 1 i 2),
- levostranný přítok Bukovinského potoka vč. údolní nivy (cca v km 13,500 varianty 1 i varianty 2).

Mokřady/rybníky

Předmětný záměr přímo nezasahuje do žádné vodní nádrže. Rybníky nacházející se nejbližší posuzovanému záměru jsou uvedeny v následujícím přehledu:

- rybníky v obci Malá Bukovina (rybník spodní, rybník u mlýna a rybník vrchní) v km 11,800–12,000 – Posuzovaný záměr se přibližuje k rybníkům na vzdálenost cca 150 m, 320 m a 350 m.
- Velký rybník v k. ú. Karlovka cca v km 15,500 – Plánovaný záměr je navržen ve vzdálenosti nejbližší cca 740 m od Velkého rybníka.
- Černý rybník v k. ú. Volfartice cca v km 16,000 – Posuzovaný záměr se přibližuje k Černému rybníku na vzdálenost nejbližší cca 40 m. Jedná se o mimořádně hodnotný rybník s minimálním znečištěním, je minimálně eutrofizovaný. Díky tomu se zde rozmnožuje řada obojživelníků a vyskytují se zde méně časté druhy rostlin, např. rdest vláskovitý (*Potamogeton trichoides*), bahnička vejčitá (*Eleocharis ovata*), ptačinec bahenní (*Stellaria palustris*). Z obojživelníků se jedná o významné rozmnožiště ropuchy obecné (*Bufo bufo*), vyskytuje se zde i rozmnožuje řada dalších druhů. Litorální porosty jsou omezené na lemy tvořené orobincem úzkolistým (*Typha angustifolia*), jinak jsou břehy mohutně zarostlé vrbami, zejména zde roste vrba popelavá (*Salix cinerea*) a vrba ušatá (*Salix aurita*).
- rybníky v údolí vodního toku Šporka a Manušické rybníky cca v km 22,000–22,500 – Nejbližší rybník se nachází ve vzdálenosti cca 320 m od trasy posuzovaného záměru.

Lesy

Níže je uveden seznam lesních pozemků (tj. PUPFL) a seznam lesních porostů, u kterých se předpokládá dotčení záměrem.

Srovnání řešených variant z hlediska záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) je uveden v kapitole B. II. 1. Půda. Kategorizace dotčených lesních porostů je uvedena v kap. C. 2. 5. Biologická rozmanitost.

Lesní porosty:

- lesní porost na pravém břehu řeky Ploučnice v k. ú. Březiny u Děčína – Jedná se převážně o druhotné lesní porosty, v podobě náletů a výsadeb (biotopy X12, X13) v dolní části okraj jasano-olšového luhu (biotop L2.2) a okraje suťového lesa (biotop L4).
 - Varianta 1 i varianta 2 – lesní pozemky v km 2,280–2,320
 - Varianta 1 i varianta 2 – lesní pozemky v km 2,400–2,430
- Lesní porost na svahu vrchu Hlídka v k. ú. Malá Veleň – Jedná se o kvalitní porosty dubohabřin (biotop L3.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 2,820–2,850, v km 2,900–2,940 a v km 3,000–3,090
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 2,800–2,880 a v km 2,980–3,010
- Lesní porost západně od lomu Soutěsky v k. ú. Malá Veleň – Jedná se o kvalitní porosty dubohabřin (biotop L3.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 3,590–3,600 a v km 3,650–3,680
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 3,650–3,660 a v km 3,700–3,750

- Lesní porost Březinské stráně v k. ú. Malá Veleň – Jedná se o fragmenty kvalitních dubohabřin (biotop L3.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 4,200–4,280 a v km 4,770–5,000
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 4,260–4,330, v km 4,590–4,780 a v km 4,960–5,070
- Lesní porost v lokalitě Starý lom v k. ú. Malá Veleň – Jedná se o fragmenty kvalitních dubohabřin (biotop L3.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 5,250–5,500
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 5,340–5,570
- Lesní porost severozápadně od Benešova nad Ploučnicí v k. ú. Benešov nad Ploučnicí – Jedná se o fragmenty kvalitních dubohabřin (biotop L3.1). Ve variantě 1 záměr zasahuje i do okraje květnaté bučiny (biotop L5.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 5,850–6,010 a v km 6,180–6,480
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 5,720–5,980 a v km 6,220–6,400
- lesní porost severně od Benešova nad Ploučnicí v k. ú. Ovesná – Dotčeny jsou porosty jasanu-olšového luhu (biotop L2.2.), v druhém úseku převážně porosty dubohabřin (biotop L3.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 6,820–6,930 a v km 7,200–7,260
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 6,760–6,860 a v km 7,140–7,200
- Lesní porost u Dolních Habartic v k. ú. Dolní Habartice – Jedná se o okrajový zásah do lesního fragmentu převažující dubohabřiny (biotop L3.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemek v km 9,900–9,930
 - Varianta 2 – lesní pozemek v km 9,820–9,860
- Lesní celek na svahu vrchu Špičák, lokalita Černého rybníka v k. ú. Žandov u České Lípy, Karlovka a Volfartice – Zde je dotčena mozaika nepůvodních porostů (biotop X9) a fragmenty přírodních biotopů v podobě kvalitních porostů dubohabřin (biotop L3.1), okrajově i suťového lesa (biotop L4) a květnaté bučiny (biotop L5.1) a fragmentu vlhké acidofilní doubravy (biotop L7.2) ve východní části lesa.
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 15,090 – 16,780
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 15,150–16,820
- Lesní porost na svahu vrchu Kamenec v k. ú. Volfartice – Jedná se o okrajový zásah do lesního fragmentu převažující dubohabřiny (biotop L3.1).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 19,300–19,450
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 19,400–19,500
- Lesní porost na břehu toku Libchava v k. ú. Volfartice a Horní Libchava – Zde záměr zasahuje do kvalitního fragmentu jasanoolšového luhu (biotop L2.2).
 - Varianta 1 – lesní pozemek v km 20,190–20,290
 - Varianta 2 – lesní pozemek v km 20,310–20,390

- Lesní porost u lokality V močálech v k. ú. Horní Libchava – Zde záměr zasahuje do kvalitního fragmentu jasanoolšového luhu (biotop L2.2) a do jižního okraje fragmentu vlhké acidofilní doubravy (biotop L7.2).
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 21,260–21,490
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 21,330–21,590

Předmětný záměr se dále nachází těsné blízkosti následujících lesních porostů:

- Lesní porost jihovýchodně od Dolních Habartic v k. ú. Dolní Habartice
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 9,550–9,820 a v km 10,500–10,630
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 9,500–9,760 a v km 10,430–10,560
- Lesní porost na svahu Bukovinského vrchu v k. ú. Malá Bukovina
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 11,350–11,570
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 11,280–11,500
- Lesní celek jižně od Volfartic v k. ú. Volfartice
 - Varianta 1 – lesní pozemky v km 18,200–18,720
 - Varianta 2 – lesní pozemky v km 18,250–18,780

Dotčení dalších významných krajinných prvků „ze zákona“ v souvislosti s plánovaným záměrem se nepředpokládá.

C. 1. 5. Územní systém ekologické stability

V zájmovém území posuzované stavby se nachází velký počet prvků ÚSES dle odst. 1a, § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které budou v souvislosti s posuzovaným záměrem přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice dotčeny. Zmíněná křížení s prvky ÚSES jsou ve většině případů řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována, tj. nejčastěji přemostěním, příp. tunelem délky 280 m v km cca 3,000 stavby.

Prvky ÚSES a místa jejich křížení s předmětným záměrem jsou zobrazeny v mapě č. 2 Přehled prvků ÚSES, která je součástí přílohy č. 14 předkládané dokumentace EIA.

Níže je uveden stručný soupis prvků ÚSES, které se nachází ve vzdálenosti do 300 m od předmětného záměru. Dotčení variantami 1 a 2 je zmíněno pouze u prvků v úsecích trasy, kde je s ohledem na variantní řešení očekáván odlišný způsob dotčení. Seznam prvků ÚSES je řazen ve směru staničení stavby, tj. od Děčína (Ústecký kraj) po Manušice (Liberecký kraj).

Vyhodnocení vlivu střetu jednotlivých dotčených prvků ÚSES s navrhovaným záměrem je podrobně řešeno v kapitole D. I. 8. 1. Vlivy na ÚSES.

Lokální biocentrum LBC 39 „Severovýchodní svahy nad Ploučnicí“ (funkční)

Vymezení: ÚP Děčín

Popis: Dle údajů v ÚP Děčín se jedná o biocentrum umístěné na lesem porostlých svazích severovýchodní orientace nad řekou Ploučnicí. Je tvořeno listnatým smíšeným

bukovým porostem s příměsí dalších dřevin. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 36,19 ha.

Dotčení záměrem: K dotčením biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Lokální biocentrum se nachází ve vzdálenosti cca 200 m západně od varianty 1 navrhovaného záměru, přibližně v km 2,370–2,915 trasy záměru. Varianta 2 je ve vztahu k biocentru vedena východněji než varianta 1, a to v přibližné vzdálenosti 370 m. Dotčení se tedy rovněž neočekává.

Nadregionální biokoridor NRBK K8 „Stříbrný roh (19) – státní hranice“ dle ZÚR ÚK

Vymezení: Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Popis: Biokoridor spojuje funkční NRBC 19 „Stříbrný roh“, funkční RBC 1367 „Chlum“ a funkční RBC 21 „Březinské Tisy“ a dále pokračuje severně až na státní hranici.

Dotčení: Navrhovaný záměr ve variantě 1 kříží osu nadregionálního biokoridoru v km 2,920 trasy záměru. Biokoridor je vymezen v šířce 400 m (křížení cca v km 2,720–3,120 varianty 1). V místě křížení je na trase I/13 navržen tunel o délce 280 m a dále navazuje mostní objekt přes přeložku silnice II/262 o délce 30 m.

Navrhovaný záměr ve variantě 2 kříží osu nadregionálního biokoridoru v km 2,950 trasy záměru. Biokoridor je vymezen o šířce 400 m (křížení cca v km 2,750–3,150 varianty 2). V místě křížení je na trase I/13 navržen tunel o délce 590 m a dále navazuje mostní objekt přes přeložku silnice II/262 o délce 40 m.

Lokální biocentrum LBC 67 (funkční)

Vymezení: ÚP Malá Veleň

Popis: Dle ÚP Malá Veleň se jedná o ekologicky významný krajinný celek smíšeného suťového lesního porostu situovaný na okraji lesního systému Hlídka. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 5,36 ha.

Pozn.: Tato oblast spadá dle ZÚR do území nadregionálního biokoridoru NRBK K8 „Stříbrný roh (19) – státní hranice“.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr ve variantě 1 zasahuje hlavní trasou komunikace do lokálního biocentra cca v km 2,720 – 2,770 a v km 2,900 – 3,100. Z větší části je však předmětný záměr v lokalitě biocentra navržen v tunelu o délce 280 m, pouze v délce cca 40 m dojde k dotčení biocentra zemní tělesem před portálem tunelu.

Varianta 2 je v lokalitě vedena východněji než varianta 1. K biocentru se trasa záměru ve variantě 2 přibližuje pouze v km 3,120, kde je však navržen tunel o celkové délce 590 m. Dotčení biocentra se ve variantě 2 předmětného záměru neočekává.

Lokální biokoridor LBK 101 vodní tok Ploučnice (funkční)

Vymezení: ÚP Děčín, ÚP Malá Veleň a ÚP Benešov nad Ploučnicí

Popis: Tento lokální biokoridor je tvořen tokem Ploučnice s údolní nivou.

Dotčení záměrem: K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Předmětný záměr je navržen v souběhu s biokoridorem, varianta 1 je navržena

nejblíže v km 3,700 ve vzdálenosti 70 m, dále pak v km v km 3,000 ve vzdálenosti 140 m a v km 5,700 ve vzdálenosti 150 m. Varianta 2 je navržena severněji než varianta 1, tedy ve větší vzdálenosti od biokoridoru, nejblíže v km 3,700 ve vzdálenosti 95 m.

Lokální biocentrum LBC 77 (funkční)

Vymezení: ÚP Malá Veleň

Popis: Dle ÚP Malá Veleň se jedná o biocentrum situované na svazích nad Ploučnicí u Jedlky. Jedná se o ekologicky významný krajinný celek tvořený stromy a keři. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 5,10 ha.

Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně o trasy předmětného záměru (cca v km 4,200). Trasa předmětného záměru jen navržena nejblíže ve vzdálenosti cca 40 m v km 4,090 u varianty 1 i u varianty 2.

Lokální biocentrum LBC 80 (funkční)

Vymezení: ÚP Malá Veleň

Popis: Dle údajů v ÚP Malá Veleň se jedná o biocentrum situované na svazích severovýchodně od místní části Jedlka. Jedná se o ekologicky významný krajinný celek tvořený smíšeným lesním porostem listnatých i jehličnatých dřevin o rozloze 10 ha.

Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno severně od trasy předmětného záměru cca v km 5,200. Trasa předmětného záměru ve variantě 1 je vymezena nejblíže ve vzdálenosti cca 120 m. Trasa předmětného záměru ve variantě 2 je vymezena nejblíže ve vzdálenosti cca 80 m.

Lokální biokoridor LBK 108 „Linie okrajů lesa a osada Ovesná“ (funkční)

Vymezení: ÚP Malá Veleň (funkční LBK) a ÚP Benešov nad Ploučnicí (stávající LBK)

Popis: Jedná se o lokální biokoridor, který vede z lokálního biocentra LBC 80 východním směrem. Tento biokoridor je tvořen lesním porostem.

Dotčení záměrem: K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen severně podél trasy předmětného záměru cca v km 5,350–6,780. Nejblíže je trasa záměru ve variantě 1 navržena ve vzdálenosti cca 50 m km 6,690 od biokoridoru. Varianta 2 záměru je navržena nejblíže ve vzdálenosti cca 85 m cca v km 6,620.

Lokální biocentrum LBC 82 „Smola“ (stávající)

Vymezení: ÚP Benešov nad Ploučnicí

Popis: Jedná se o lokální biocentrum, ze kterého vede lokální biokoridor LBK 109 západním směrem a lokální biokoridor LBK 110 východním směrem. Dle údajů v ÚP Benešov nad Ploučnicí je toto biocentrum tvořeno lesním komplexem s naprostou převahou nepůvodních dřevinných struktur, kde převládá modřín a

smrk. Původní dřeviny na ploše biocentra tvoří vtroušenou složku, v okrajích lesa příměs. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 8,81 ha.

Dotčení záměrem: Záměr nezasahuje do lokálního biocentra v žádné navržené variantě. Prvek ÚSES se nachází nejbližší ve vzdálenosti cca 110 m severně od stavby, a to cca v km 7,720 u varianty 1 i u varianty 2.

Lokální biokoridor LBK 126 vodní tok Bystrá (stávající/k vymezení)

Vymezení: ÚP Benešov nad Ploučnicí (LBK stávající) a ÚP Dolní Habartice (LBK k vymezení)

Popis: Jedná se o biokoridor vymezený v nivě toku Bystrá. Dle údajů v ÚP Benešov nad Ploučnicí je tento lokální biokoridor tvořen tokem Bystré a částečně ho doplňuje a zajišťuje i jeho nejbližší okolí tvořené většinou soukromými zahradami. Dle údajů v ÚP Dolní Habartice se jedná o částečně revitalizovanou vodoteč Bystré v mezích původního koryta.

Dotčení záměrem: Předmětný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 8,800 ve variantě 1, resp. v km 8,900 ve variantě 2. Předmětný záměr překonává lokální biokoridor spolu se silnicí III/26223 a železniční tratí č. 081 mostním objektem o délce 240 m.

Lokální biokoridor LBK 127 (funkční)

Vymezení: ÚP Dolní Habartice

Popis: Dle údajů v ÚP Dolní Habartice se jedná o částečně funkční lokální biokoridor, vlhkostní dřevinný porost doprovodu levostranného přítoku Bystré.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 9,160 ve variantě 1, resp. v km 9,090 ve variantě 2. Záměr překonává lokální biokoridor spolu s účelovou komunikací mostním objektem o délce 40 m.

Lokální biocentrum LBC 90 (funkční)

Vymezení: ÚP Dolní Habartice

Popis: Dle údajů v ÚP Dolní Habartice se jedná o les, monokulturu s příměsí dalších dřevin. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 8,99 ha.

Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 9,500–9,800. Nejbližší se trasa předmětného záměru přibližuje k biocentru na vzdálenost cca 15 m v km 9,590 ve variantě 1, resp. v km 9,500 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 129 (funkční/k vymezení)

Vymezení: ÚP Dolní Habartice

Popis: Dle údajů v ÚP Dolní Habartice se jedná o částečně nefunkční lokální biokoridor, smíšený lesní porost.

Dotčení záměrem: Předmětný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 9,800 ve variantě 1, resp. v km 9,700 ve variantě 2. Část biokoridoru dotčená záměrem je dle ÚP Dolní Habartice označena jako „k vymezení“.

Lokální biocentrum LBC 91 (funkční)

- Vymezení: ÚP Dolní Habartice
- Popis: Dle údajů v ÚP Dolní Habartice se jedná o remízy a louky. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 5,41 ha.
- Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Záměr je navržen ve vzdálenosti nejbližší cca 250 m severně od trasy předmětného záměru cca v km 10,000.

Lokální biokoridor LBK 124 (funkční)

- Vymezení: ÚP Dolní Habartice a ÚP Velká Bukovina
- Popis: Dle údajů v ÚP Dolní Habartice je koridor tvořen vlhkomilným dřevinným porostem přítoku Bystré. Tento biokoridor je napojen na lokální biocentrum LBC 15. Dle ÚP Velká Bukovina je biokoridor navržen o šířce minimálně 15 m.
- Dotčení záměrem: K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen severně podél trasy předmětného záměru cca v km 10,500–11,500. Nejbližší je trasa předmětného záměru navržená ve vzdálenosti cca 45 m od biocentra cca v km 11,300.

Interakční prvek IP 54 (funkční)

- Vymezení: ÚP Velká Bukovina
- Popis: Tento interakční prvek představují mezní dřevinné porosty Bukovinského vrchu s náletovými dřevinami (javor klen, bříza, jasan, dub letní, dub zimní, trnka obecná, růže šípková, hloh obecný). Interakční prvek je vymezen jako více samostatných linií.
- Dotčení záměrem: K dotčení interakčního prvku předmětný záměrem nedojde. Interakční prvek je navržen jižně od trasy předmětného záměru cca v km 11,250–11,900. Předmětný záměr se k interakčnímu prvku nejvíce přibližuje v cca km 11,500 na vzdálenost 50 m a v cca km 11,900 na vzdálenost 70 m.

Lokální biocentrum LBC 15 „Malá Bukovina“ (funkční)

- Vymezení: ÚP Velká Bukovina
- Popis: Jedná se o lokální biocentrum, ze kterého vede lokální biokoridor LBK 124 západním směrem a LBK 39 severním směrem. Toto biocentrum je vymezeno v údolnici levostranného přítoku Bystré a na rybníce v Malé Bukovině a zahrnuje převážně vlhkomilný dřevinný porost s vrbou, jasanem a dalšími dřevinami. Část biocentra bude dle ÚP Velká Bukovina nově založena formou výsadby původních dřevin. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 1,84 ha.
- Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno severně od trasy předmětného záměru cca v km 11,500–11,850 ve variantě 1, resp. v km 11,450–11,790 ve variantě 2. Předmětný záměr je navržen nejbližší na vzdálenost cca 85 m v km 11,660 ve variantě 1, resp. v km 11,600 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 39 (k vymezení)

- Vymezení: ÚP Velká Bukovina
- Popis: Jedná se o nově zakládanou část biokoridoru severozápadně od Malé Bukoviny, půjde o dřevinný pás o minimální šířce 15 m. Biokoridor navazuje na LBC 15.
- Dotčení záměrem: K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor se nachází severně od trasy předmětného záměru cca 11,850 ve variantě 1, resp. 11,790 ve variantě 2. Navrhovaný záměr se nachází ve vzdálenosti cca 190 m biokoridoru.

Lokální biocentrum LBC 16 „Rozcestí západně od Velké Bukoviny“ (k vymezení)

- Vymezení: ÚP Velká Bukovina
- Popis: Jedná se o lokální biocentrum k vymezení, navržené západně od Velké Bukoviny, v současnosti se zde vyskytují nitrofilní louky a náletové mezní dřevinné porosty. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 4,53 ha.
- Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 12,500 ve variantě 1, resp. v km 12,400 ve variantě 2. Předmětný záměr je navržen ve vzdálenosti nejbližší cca 130 m od biocentra.

Lokální biokoridor LBK 41 (funkční/k vymezení)

- Vymezení: ÚP Velká Bukovina
- Popis: Část lokálního biokoridoru uvedeného v ÚP Velká Bukovina jako „k vymezení“ je tvořena polní cestou a je vedena dále zemědělskou plochou. Funkční část biokoridoru je tvořena smíšeným dřevním porostem. Biokoridor (včetně částí k vymezení) spojuje biocentrum LBC 16 a LBC 17.
- Dotčení záměrem: K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen jižně souběžně s trasou předmětného záměru cca v km 12,500–13,600. Nejbližší biokoridoru ve vzdálenosti cca 25 m je navržena přeložka silnice III/2637 v km 12,790 ve variantě 1, resp. v km 12,640 ve variantě 2 trasy předmětného záměru. Hlavní trasa předmětného záměru je navržena ve vzdálenosti od biokoridoru nejbližší cca 80 m ve variantě 1, resp. cca 130 m ve variantě 2.

Interakční prvek IP 57 (funkční)

- Vymezení: ÚP Velká Bukovina
- Popis: Pro propojení biokoridorů LBK 37 a LBK 41 byly navrženy interakční prvky IP z části k založení (úsek podél komunikace III/2636) a z části využívající existující krajinnou zeleň (podél polní cesty jižně od místní části Karlovka směrem k Velké Bukovině). Interakční prvek je vymezen jako liniový.
- Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr ve variantě 1 kříží interakční prvek cca v km 13,240 stavby. Ve variantě 1 je uvažováno přeložení polní cesty, podél které je interakční prvek navržen, do polohy o cca 50 m východně. Přes přeložku polní cesty je navržen

mostní objekt v km 13,300 na I/13 o délce 60 m. Stávající interakční prvek tak bude v místě křížení dotčen násypovým tělesem stavby před mostním objektem.

Navrhovaný záměr ve variantě 2 kříží interakční prvek cca v km 13,150 stavby. Ve variantě 2 nebude nutná přeložka polní cesty. Přes polní cestu je navržen mostní objekt v km 13,135 na I/13 o délce 100 m. Variantou 2 předmětného záměru nebude interakční prvek dotčen.

Lokální biocentrum LBC 17 „Velká Bukovina“ (funkční/k vymezení)

Vymezení: ÚP Velká Bukovina

Popis: Dle ÚP je základem biocentra vlhkomilný dřevinný porost dna a boků údolí přítoků Bukovinského potoka, jde především o listnaté dřevinné porosty s příměsí smrku a keřové mezní porosty. Část biocentra bude dle ÚP Velká Bukovina založena (tj. část k vymezení) na lučních porostech údolí. Z biocentra v západním směru vystupuje biokoridor LBK 41 a ve směru východním LBK 42. Dle grafické části ÚP má funkční část biocentra výměru 3,01 ha, a část biocentra k vymezení má výměru 1,36 ha.

Dotčení záměrem: Biocentrum nebude dotčeno hlavní trasou I/13 v žádné navržené variantě. Hlavní trasa je navržena ve vzdálenosti nejbližší cca 70 m ve variantě 1, resp. 220 m ve variantě 2. Dotčení se uvažuje pouze v souvislosti s přeložkou silnice II/263 u varianty 1 záměru, která je navržena z důvodu napojení I/13 na silnici II/263 křižovatkou Velká Bukovina. Jedná se o okrajové dotčení v délce cca 75 m. Ve variantě 2 předmětného záměru není s přeložkou II/263 uvažováno, a proto se neuvažuje ani dotčení lokálního biocentra.

Interakční prvek IP 56 (funkční)

Vymezení: ÚP Velká Bukovina

Popis: Dle ÚP představuje interakční prvek slunnou stráň s mezemi s travními a bylinnými společenstvy mezi dřevinnými partiemi (růže šípková, trnka, bez černý, svída, třešeň, jasan, duby). Interakční prvek je vymezen plošně v rozsahu 28,5 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr ve variantě 1 kříží interakční prvek cca v km 13,780–14,640. Navrhovaný záměr ve variantě 2 kříží interakční prvek cca v km 13,800 – 14,700.

Lokální biokoridor LBK 42 (funkční/ k vymezení)

Vymezení: ÚP Velká Bukovina

Popis: Dle ÚP je funkční část biokoridoru i část biokoridoru k vymezení tvořena vlhkomilným dřevinným porostem údolnice, remízem a porostem meze. Tento biokoridor vede do lokálního biocentra LBC 17.

Dotčení záměrem: Biokoridor je vymezen jižně od trasy předmětného záměru cca v km 14,000–14,800. Předmětný záměr do biokoridoru nezasahuje v žádné z navržených variant.

Regionální biocentrum RBC 1357 „Výsluní“ (funkční)

Vymezení: ÚP Velká Bukovina (funkční RBC) a ÚP Žandov (cílový stav RBC)

- Popis:** Dle popisu v odůvodnění ÚP Žandov se jedná o biocentrum lesní kultury, kde se současná dřevinná skladba blíží cílové, tedy přirozené skladbě. Součástí regionálního biocentra je vodní plocha Velký rybník a smíšený lesní porost. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 96,91 ha.
- Dotčení záměrem:** Záměr okrajově zasahuje do regionálního biocentra v k. ú. obce Žandov, konkrétně se jedná o úsek v km 15,090–15,600 ve variantě 1, resp. 15,150–15,650 ve variantě 2. Biocentrum bude dotčeno tělesem hlavní trasy I/13 vč. mostního objektu přes lesní cestu v km 15,095 ve variantě 1, resp. v km 15,155 ve variantě 2 a mostního objektu přes Vrbový potok v km 15,205 ve variantě 1, resp. v km 15,265 ve variantě 2.

Nadregionální biokoridor NRBK K5 „Stříbrný roh (19) – Studený vrch (82)“ dle ZÚR ÚK, NRBK K5MB dle ZÚR LK

- Vymezení:** ZÚR Ústeckého kraje, ÚP Velká Bukovina
- Popis:** Biokoridor je v krátkém úseku veden přes území Ústeckého kraje a prochází funkčním RBC 1357. Typ koridoru je mezofilně bučinný. Biokoridoru je dle ZÚR vymezen v šířce cca 400 m.
- Dotčený záměrem:** ZÚR Ústeckého kraje a ÚP Velká Bukovina vymezuje nadregionální biokoridor NRBK K5 cca v km 15,900 stavby, kde dojde ke křížení s trasou předmětného záměru. Hlavní trasa záměru je v místě křížení navržena v zářezu.

Nadregionální biokoridor NRBK K5MB (návrhový) dle ZÚR Libereckého kraje, ÚP Žandov

- Vymezení:** ZÚR Libereckého kraje, ÚP Žandov
- Popis:** Dle popisu v odůvodnění ÚP Žandov se jedná o mezofilní bučinnou osu nadregionálního biokoridoru vedoucí přes smíšené lesní porosty suťových svahů, místy se nacházejí smrkové porosty s příměsí listnáčů.
- Dotčení záměrem:** Nadregionální biokoridor je vymezen pouze jižně od trasy předmětného záměru a dále je napojen na LBK 3. Trasu předmětného záměru NRBK vymezený dle platných ZÚR a ÚP Žandov tedy dotčen nebude, nachází se však v těsné blízkosti nejbližší cca 10 m od hlavní trasy I/13 v km 15,650 ve variantě 1, resp. 15,700 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 3 (funkční)

- Vymezení:** ÚP Volfartice
- Popis:** Jedná se o lokální biokoridor, který je tvořen převážně lesním porostem. Tento biokoridor vede z lokálního biocentra LBC 3/1 Černý rybník západním a severovýchodním směrem.
- Dotčení záměrem:** Hlavní trasa předmětného záměru kříží lokální biokoridor cca v km 16,250 ve variantě 1, resp. v km 16,300 ve variantě 2. Dále dojde ke křížení lokálního biokoridoru přeložkou lesní cesty cca v km 16,270 ve variantě 1, resp. v km 16,320 ve variantě 2.

Lokální biocentrum LBC 3/1 „Černý rybník“ (funkční)

- Vymezení: ÚP Volfartice
- Popis: Jedná se o lokální biocentrum, které je tvořeno vodní plochou Černý rybník s okolními porosty. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 4,11 ha.
- Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 15,980–16,350 ve variantě 1, resp. v km 16,030–16,400 ve variantě 2. Předmětný záměr je navržen ve vzdálenosti nejméně 20 m od biocentra.

Lokální biocentrum LBC 556/2 (funkční)

- Vymezení: ÚP Volfartice
- Popis: Jedná se o lokální biocentrum, které je tvořeno jehličnatým lesem. Z tohoto biocentra vede jižním a severovýchodním směrem regionální biokoridor RBK 556 a východním směrem lokální biokoridor LBK 6. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 3,61 ha.
- Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 18,500–18,800. Předmětný záměr je navržen ve vzdálenosti nejméně 70 m od biocentra.

Regionální biokoridor RBK 556 (funkční)

- Vymezení: ZÚR Libereckého kraje, ÚP Volfartice
- Popis: Jedná se o regionální biokoridor, který je tvořen převážně stromy a keři. Tento biokoridor vede z lokálního biocentra LBC 556/2 jižním a severovýchodním směrem.
- Dotčení záměrem: Dle ZÚR Libereckého kraje je osa regionálního biokoridoru RBK 556 křížena v km 19,140 stavby. Dle ÚP Volfartice navrhovaný záměr kříží regionální biokoridor mostním objektem o délce 110 m v km 18,810 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 150 m v km 18,830 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 6 (funkční)

- Vymezení: ÚP Volfartice
- Popis: Jedná se o lokální biokoridor, který je složen převážně z jehličnatého lesního porostu. Tento biokoridor vede z lokálního biocentra LBC 556/2 východním směrem. Na tento biokoridor navazuje návrhový lokální biokoridor LBK 15.
- Dotčení záměrem: Hlavní trasa předmětného záměru (konkrétně zářezové těleso stavby) se okrajově dotýká lokálního biokoridoru cca v km 19,380 ve variantě 1, resp. v km 19,430 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 15 (návrhový)

- Vymezení: ÚP Horní Libchava

- Popis:** Jedná se o lokální biokoridor, který je složen z jehličnatého lesního porostu. Navazuje na lokální biokoridor LBK 6.
- Dotčení záměrem:** K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen jižně od trasy předmětného záměru cca v km 19,500, nejbliže ve vzdálenosti cca 170 m.

Lokální biocentrum LBC 1/1 (funkční)

- Vymezení:** ÚP Volfartice
- Popis:** Jedná se o lokální biocentrum tvořené pásem stromů a keřů. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 4,22 ha.
- Dotčení záměrem:** K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno severně od hlavní trasy předmětného záměru cca v km 20,280 ve variantě 1, resp. v km 20,380 ve variantě 2. Trasa předmětného záměru je navržena nejbliže ve vzdálenosti cca 140 m od biocentra.

Lokální biocentrum LBC 5 „Libchavské olšiny“ (návrhový)

- Vymezení:** ÚP Horní Libchava
- Popis:** Lokální biocentrum Libchavské olšiny je jako celek tvořeno potokem, olšinami a extenzivní loukou. Toto biocentrum navazuje na lokální biocentrum LBC 1/1 a dále z něho vede východním směrem lokální biokoridor LBK 8. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 2,38 ha.
- Dotčení záměrem:** Navrhovaný záměr kříží lokální biocentrum mostním objektem o délce 430 m v km 20,285 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 450 m v km 20,355 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 8 „Libchava“ (návrhový)

- Vymezení:** ÚP Horní Libchava
- Popis:** Jedná se o biokoridor navázaný na řeku Libchavu, její nivu a místy se vyskytující doprovodnou zeleň.
- Dotčení záměrem:** Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor mostním objektem o délce 430 m v km 20,285 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 450 m v km 20,355 ve variantě 2.

Interakční prvek IP (návrhový)

- Vymezení:** ÚP Horní Libchava
- Popis:** Tento interakční prvek je představován stromy a keři podél cyklostezky Varhany.
- Dotčení záměrem:** Navrhovaný záměr zasahuje do interakčního prvku, v km 20,910 ve variantě 1, resp. v km 21,010 ve variantě 2. Cyklostezka Varhany bude přeložena mostním objektem o délce 40 m ve variantě 1, resp. 50 m ve variantě 2, přes navrženou silnici I/13.

Lokální biokoridor LBK 16 (návrhový)

- Vymezení: ÚP Horní Libchava
- Popis: Tento lokální biokoridor představuje kombinaci extenzivních luk, liniové doprovodné zeleně a zahrad. Má celkovou délku 1 400 m. Na biokoridor navazuje lokální biokoridor LBK 4.
- Dotčení záměrem: Předmětný záměr kříží biokoridor v km 20,900 ve variantě 1, resp. v km 21,030 ve variantě 2. V blízkosti biokoridoru je navržen mostní objekt na přeložce cyklistické stezky Varhany o délce 40 m v km 20,910 ve variantě 1, resp. mostní objekt o délce 50 m v km 21,010 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 4 „Slunečný potok“ (návrhový)

- Vymezení: ÚP Horní Libchava
- Popis: Biokoridor je tvořen vodním tokem Slunečný potok s břehovými porosty, jasanovou olšinou a extenzivními loukami. Je spojen s biokoridorem LBK 16 a interakčním prvkem IP (výše zmíněným).
- Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor společně s přeložkou polní a lesní cesty mostním objektem o délce 50 m cca v km 21,400 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 50 m v km 21,500 ve variantě 2. Biokoridor bude dále okrajově dotčen přeložkou polní a lesní cesty, která je navržena v souběhu s lokálním biokoridorem pod mostním objektem.

Lokální biokoridor LBK 5 „Lesní“ (návrhový)

- Vymezení: ÚP Horní Libchava
- Popis: Jedná se o lokální biokoridor, který představuje lesní porosty. Tento biokoridor vede do lokálního biocentra LBC 3.
- Dotčení záměrem: Předmětný záměr kříží tento lokální biokoridor, který je veden ve stopě stávající polní a lesní cesty, přibližně cca v km 21,600 ve variantě 1, resp. v km 21,700 ve variantě 2 předmětného záměru. Konkrétně je v místě křížení navržena silnice I/13 v násypu. Polní a lesní cesta bude přeložena západně o cca 170 m pod mostní objekt na I/13 o délce 50 m.

Lokální biocentrum LBC 3 „Pod starou tratí“ (návrhový)

- Vymezení: ÚP Horní Libchava
- Popis: Jedná se o lokální biocentrum, které je tvořeno lesním porostem. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 10,26 ha.
- Dotčení záměrem: K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 21,550–22,000 ve variantě 1, resp. v km 21,650–22,100 ve variantě 2. Trasa předmětného záměru navržena ve vzdálenosti nejbližší cca 100 m od biocentra.

Lokální biokoridor LBK 6 „Hraniční“ (návrhový)

- Vymezení: ÚP Horní Libchava

- Popis:** Jedná se o lokální biokoridor navázaný na řeku Šporku, její nivu a místy se vyskytující doprovodnou zeleň. Tento biokoridor se nachází v trase záměru přímo na rozhraní k. ú. Horní Libchava a k. ú. Manušice.
- Dotčení záměrem:** Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 22,030 ve variantě 1, resp. v km 22,120 ve variantě 2. Lokální biokoridor bude částečně dotčen násypem před mostním objektem na I/13 přes Šporku o délce 90 m. Samotné údolí Šporky bude kříženo zmíněným mostním objektem.

C. 1. 6. Zvláště chráněná území, památné stromy

Zvláště chráněná území

V následujícím textu je uveden popis zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které se nachází v řešeném území záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice.

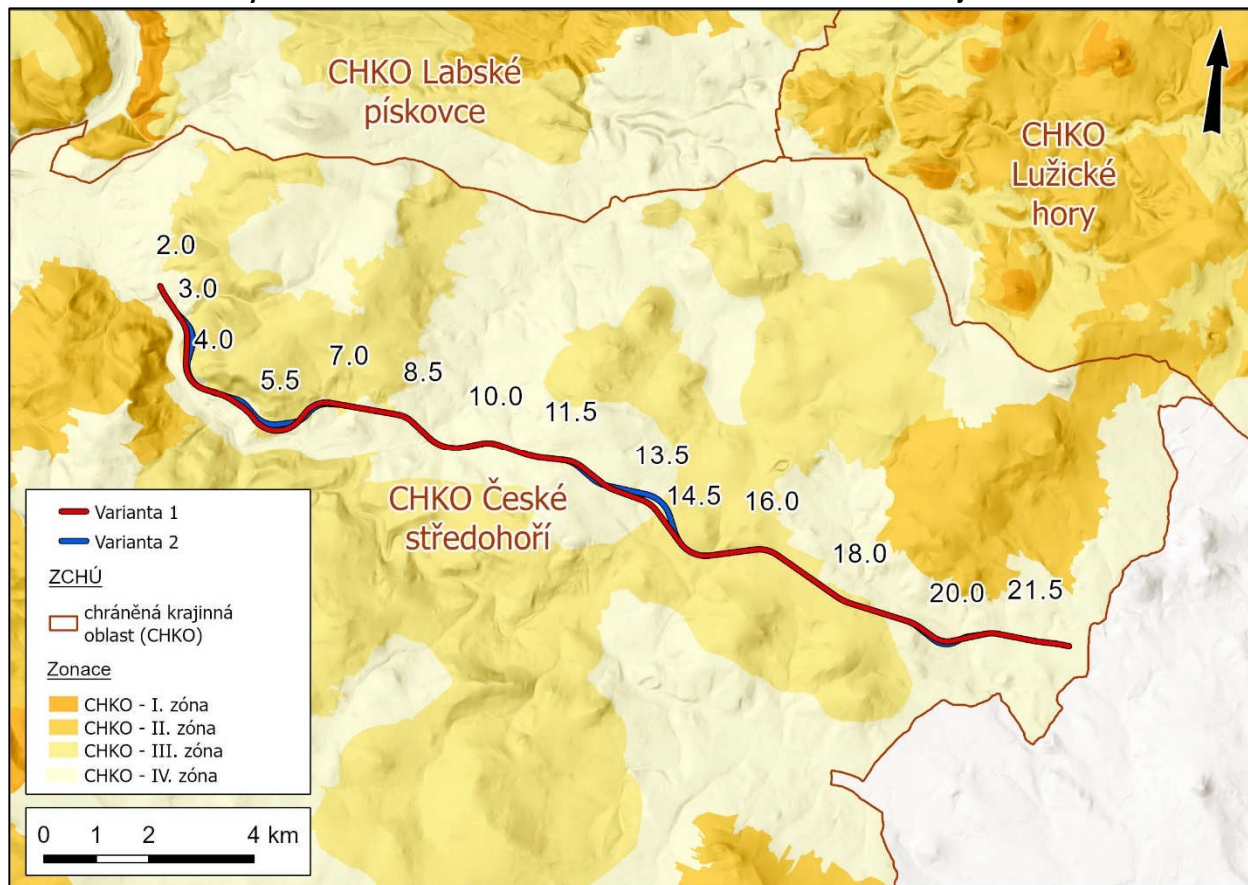
CHKO České Středohoří

Celé zájmové území navrhovaného záměru leží v CHKO České středohoří, a to střídavě ve IV. (nejnižší) a III. zóně ochrany.

Posuzovaný záměr se nejbližší přibližuje II. zóně ochrany chráněné krajinné oblasti (CHKO), a to na svém začátku. II. zóna ochrany se nachází v dostatečné vzdálenosti (cca 200 m) od plánovaného záměru, až za stávající silnicí II/262 na opačném břehu Ploučnice.

Průchod navržené stavby zónami ochrany CHKO České středohoří je uveden v následující tabulce a obrázku.

Obrázek 11 Předmětný záměr ve vztahu k zvláště chráněné oblasti České Středohoří a jeho zónám



Zdroj: © AOPK ČR, s.r.o.; grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o.

Tabulka 26 Přehled úseků předmětného záměru v ochranných zónách CHKO České středohoří s rozdělením na posuzované varianty

Varianta 1		Varianta 2	
Zóna ochrany IV.	Zóna ochrany III.	Zóna ochrany IV.	Zóna ochrany III.
km 1,825 – 2,810	km 2,810 – 3,400	km 1,825 – 2,770	km 2,770 – 3,460
km 3,400 – 5,270	km 5,270 – 5,720	km 3,460 – 3,650	km 3,650 – 3,780
km 5,720 – 6,000	km 6,000 – 6,200	km 3,780 – 4,670	km 4,670 – 4,800
km 6,200 – 6,280	km 6,280 – 6,430	km 4,800 – 5,320	km 5,320 – 6,150
km 6,430 – 6,840	km 6,840 – 7,270	km 6,150 – 6,250	km 6,250 – 6,390
km 7,270 – 7,810	km 7,810 – 7,850	km 6,390 – 6,780	km 6,780 – 7,200
km 7,850 – 7,970	km 7,970 – 8,070	km 7,200 – 7,740	km 7,740 – 7,790
km 8,070 – 13,710	Km 13,710 – 18,600	km 7,790 – 7,900	km 7,900 – 8,000
km 18,600 – 22,400	–	km 8,000 – 13,640	km 13,640 – 18,650
–	–	km 18,650 – 22,500	–
Σ = 13,725 km	Σ = 6,85 km	Σ = 13,175 km	Σ = 7,5 km
Z délky trasy: 66,71 %	Z délky trasy: 33,29 %	Z délky trasy: 63,72 %	Z délky trasy: 36,28 %

Chráněná krajinná oblast České středohoří byla vyhlášena v roce 1976 a o rozloze 1063 km² je druhou největší v ČR. Jejím posláním je uchovat jedinečné přírodní hodnoty a krajinný ráz rozsáhlého území na severu Čech. Chráněná krajinná oblast České středohoří se rozprostírá na severu Čech, po obou březích dolního toku české části Labe. Zaujímá téměř celou geomorfologickou jednotku stejnojmenného pohoří. Pro České středohoří typické kuželovité tvary kopců jsou výsledkem třetihorní vulkanické činnosti, která vytlačila vyvřeliny většinou čedičového typu a znělce do tvaru kup a příkrovů. Specifické přírodní podmínky (průměrné roční teploty 9–5 °C, průměrné roční úhrny srážek 470–800 mm, převážně zásaditá reakce

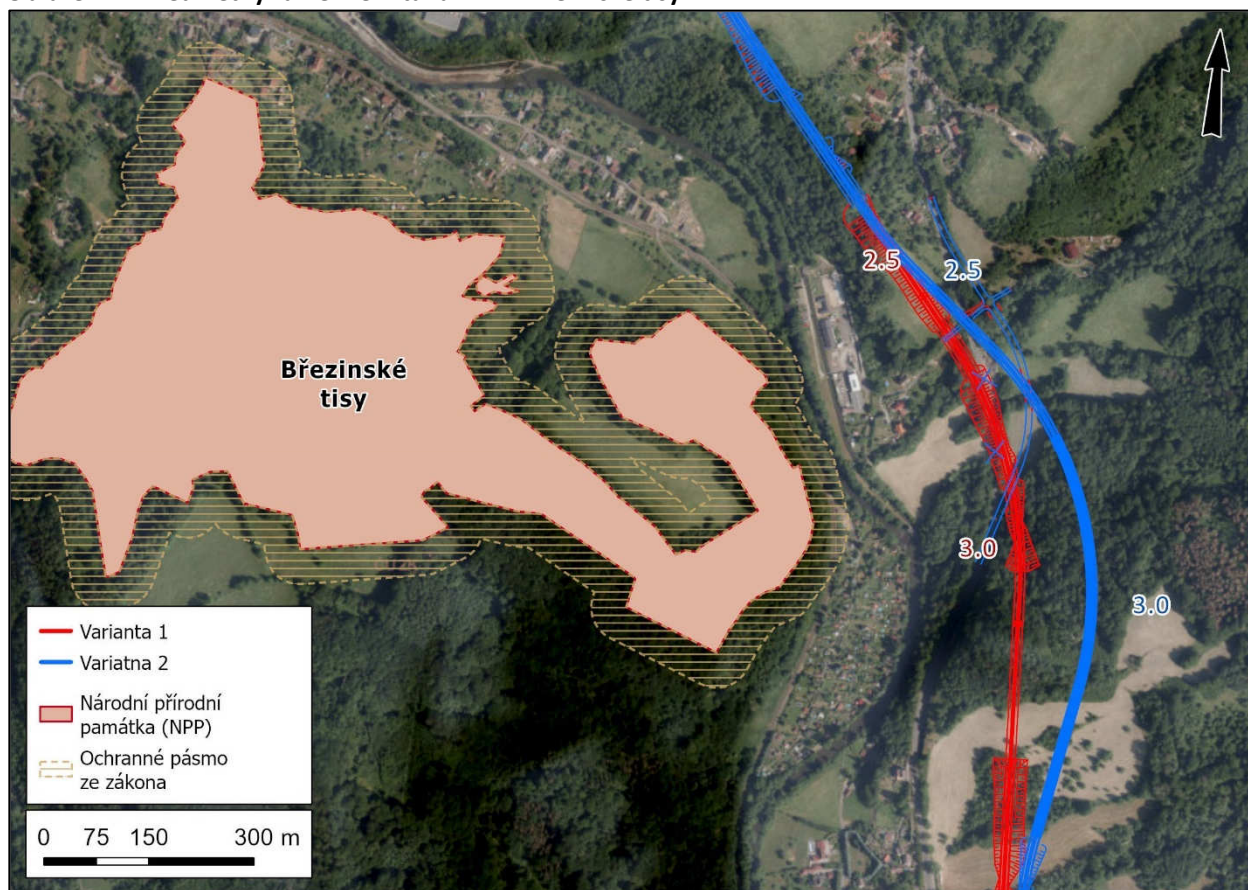
půdy) jsou důvodem, proč je České středohoří jedna z nejbohatších oblastí na množství druhů rostlin a živočichů v České republice. Charakteristická jsou teplomilná stepní společenstva a společenstva sutí a na ně vázaný výskyt několika desítek druhů, které jsou v rámci státu prohlášeny za kriticky nebo silně ohrožené. Díky vhodným přírodním podmínkám bylo České středohoří velmi brzy osídleno a kultivováno člověkem. Během staletí se tu vyvinula svérázná, harmonicky utvářená krajina typického reliéfu, krajina ovocných sadů, protkaná množstvím drobných sídel s lidovou zástavbou a vznosnými historickými památkami.

Další zvláště chráněná území

V zájmovém území se v přímém územním střetu nenachází žádné maloplošné zvláště chráněné území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

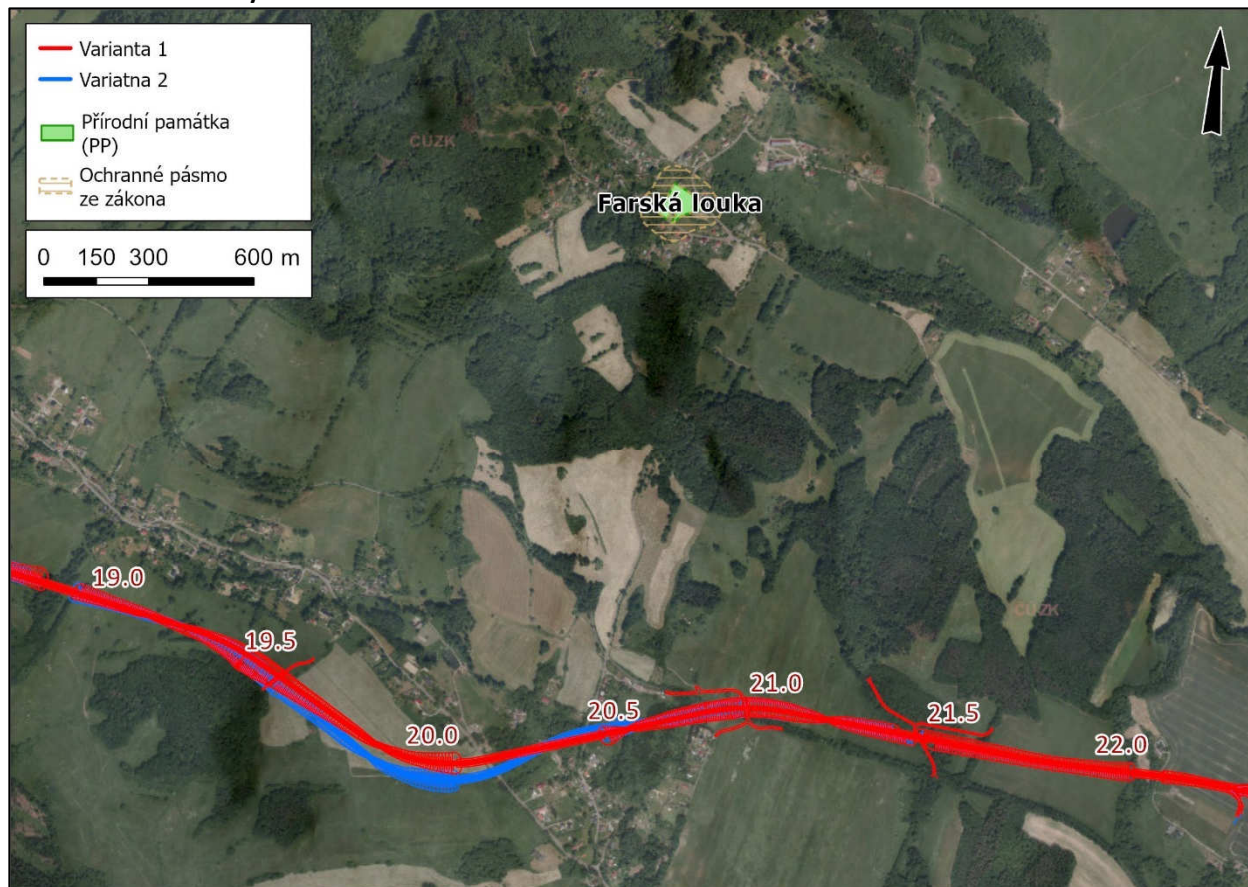
V dostatečné vzdálenosti od záměru (cca 230 m) západně za stávající silnicí II/262 a na opačném břehu řeky Ploučnice (cca v km 2,295–3,060 trasy záměru) je nejbližší národní přírodní památka Březinské tisy s ochranným pásmem. Národní přírodní památka Březinské tisy byla vyhlášena v roce 1969 na rozloze 35,70 ha a předmětem ochrany jsou smíšené svahové porosty s vtroušeným tisem a paleontologické naleziště Bechlejovická stěna.

Obrázek 12 Předmětný záměr ve vztahu k NPP Březinské tisy



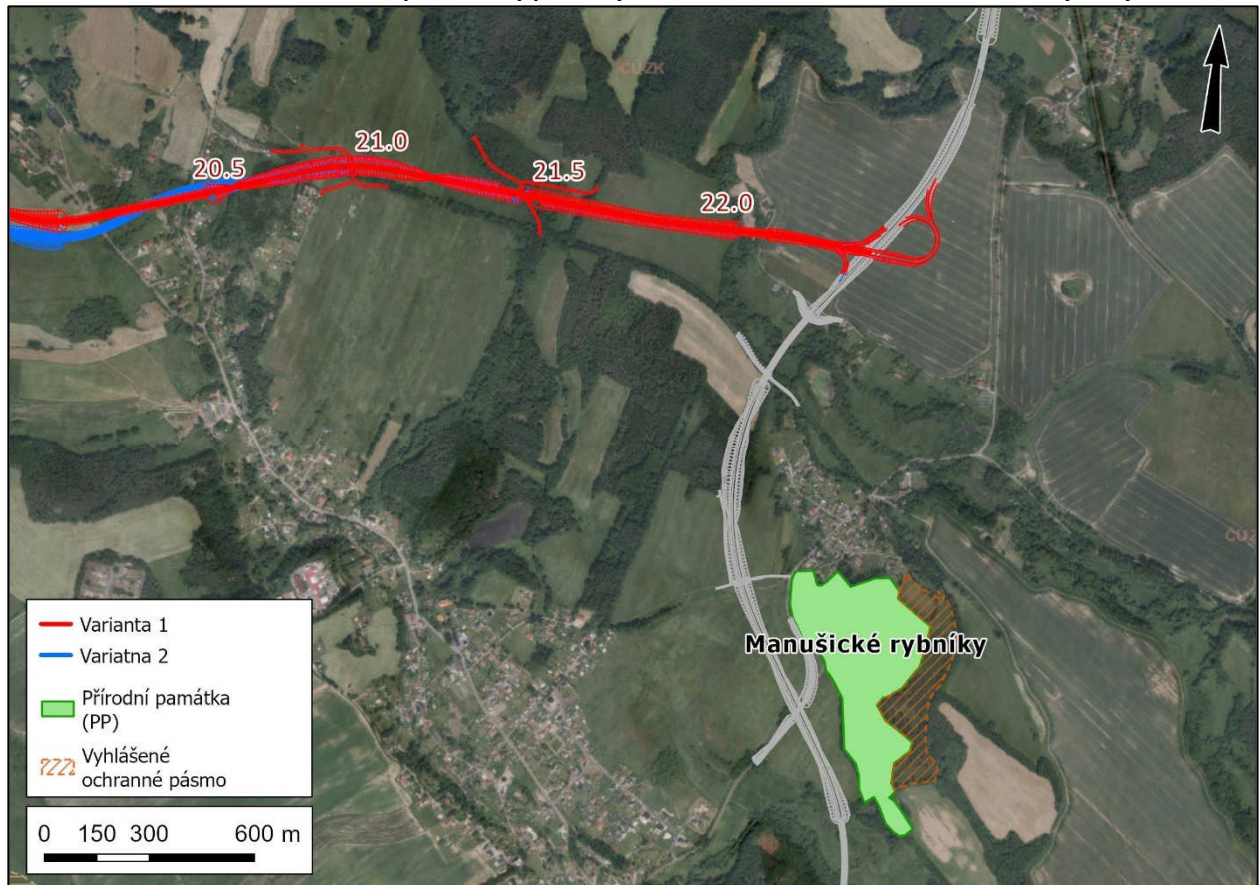
Podkladová mapa: ©TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

Ke konci plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice, severně od km 20,850, se nachází ve vzdálenosti cca 1 300 m přírodní památka Farská louka s ochranným pásmem. Přírodní památka Farská louka byla vyhlášena v roce 1949 na rozloze 0,71 ha. Dříve se jednalo o farskou zahradu. Předmětem ochrany je naleziště šafránu bělokvětého a roste zde také ohrožená bledule jarní či prvosenka vyšší.

Obrázek 13 Předmětný záměr ve vztahu k PP Farská louka

Podkladová mapa: ©TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

Na konci trasy, jižně od km 22,400 se nachází ve vzdálenosti cca 850 m přírodní památka Manušické rybníky s ochranným pásmem. Přírodní památka Manušické rybníky byla vyhlášena poměrně nově v roce 2012 na rozloze 19,9 ha a zahrnuje sedm různě velkých rybníků napájených potokem Šporka, přilehlé mokřady a louky. Větší část lokality je zároveň registrována jako Evropsky významná lokalita Manušické rybníky. Předmětem ochrany jsou dále mokřadní a vodní biotopy a druhy na ně vázané, především populace kuňky obecné.

Obrázek 14 Zvláště chráněná území podél trasy přeložky I/13 Děčín – Manušice: PP Manušické rybníky

Podkladová mapa: ©TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

Památné stromy

V zájmovém území se nevyskytují žádné památné stromy, chráněné skupiny stromů nebo stromořadí. Nejbližší památný strom je lípa u tvrze ve Volfarticích, která se nachází ve vzdálenosti cca 650 m od hlavní trasy I/13 a cca 350 m od rozšíření stávající vozovky III/26219 cca v km 18,000 přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice. Další památné stromy v okolí navrhovaného záměru směrem od Děčína po Manušice jsou:

- Tisy v Březinách – na začátku úseku, ve vzdálenosti cca 740 m posuzovaného záměru,
- Lípa u silnice v Ovesné – cca km 6,500, ve vzdálenosti cca 600 m od posuzovaného záměru,
- Lípa nad chalupou v Ovesné – cca km 6,500, ve vzdálenosti cca 600 m od posuzovaného záměru,
- Tis v Benešově nad Ploučnicí – cca km 7,250, ve vzdálenosti cca 550 m od posuzovaného záměru,
- Modřín u zámku (v Benešově nad Ploučnicí) – cca km 7,500, ve vzdálenosti cca 620 m od posuzovaného záměru,
- Lípa v Benešově nad Ploučnicí (ul. Husova) – cca km 7,500, ve vzdálenosti cca 450 m od předmětného záměru,
- Dub u Franců v osadě Karlovka poblíž chalupy č. p. 6 – cca km 13,500, ve vzdálenosti cca 670 m od předmětného záměru
- Buk v Manušicích – konec úseku, ve vzdálenosti cca 600 m od předmětného záměru.

C. 1. 7. Přírodní parky

Předmětný záměr nezasahuje na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Nejbližší přírodní park Východní Krušné hory se nachází ve vzdálenosti přibližně 19,6 km západně od posuzovaného záměru.

C. 1. 8. NATURA 2000

Soustava NATURA 2000 je podrobně popsána v rámci samostatné studie Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., které je přílohou č. 7 předkládané dokumentace EIA.

Dále je uveden stručný souhrn dotčených/potenciálně dotčených ptačích oblastí (dále jen PO) a evropsky významných lokalit (dále jen EVL) v řešeném území.

Podkladem pro zpracování výše uvedeného posouzení byla stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody (OOP) podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve kterém tyto OOP nevyloučily významný vliv záměru samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (EVL) nebo ptačí oblasti (PO). Konkrétně se jednalo o následující stanoviska:

- Stanovisko AOPK ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České Středohoří, vydané dne 10. 11. 2017, č.j. SR/2397/UL/2017-02, ve kterém AOPK ČR nevyloučila významný vliv záměru na EVL Dolní Ploučnice,
- Stanovisko Správy národního parku České Švýcarsko ze dne 16. 11. 2017, č. j. SNPCS 06301/2017, ve kterém Správa nevyloučila významný vliv na PO Labské pískovce,
- Stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 13. 11. 2017, č. j. KULK 83368/2017, ve kterém úřad významný negativní vliv na EVL a PO vyloučil.

Pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) bylo rovněž zažádáno o stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Konkrétně se jedná o následující stanoviska:

- Stanovisko Regionálního pracoviště Správy CHKO České Středohoří č. j. SR/2397/UL/2017-4 ze dne 12. 9. 2019 uvádí, že nelze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.
- Stanovisko Správy národního parku České Švýcarsko č. j. SNPCS 05425/2019 ze dne 19. 8. 2019 vyloučilo významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality či ptačí oblasti.
- Stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje č. j. KULK 60563/2019 ze dne 28. 8. 2019, ve kterém úřad významný negativní vliv na EVL a PO vyloučil.

Z porovnání výše uvedených vyjádření je zřejmá konzistentnost vyjádření příslušných úřadů.

Pro účely dokumentace EIA bylo rovněž zažádáno o aktuální stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Všechna aktuální stanoviska/sdělení jsou k dispozici v kapitole H. předkládané dokumentace EIA. Konkrétně se jedná o následující stanoviska:

- Sdělení Regionálního pracoviště Správy CHKO České Středohoří č. j. SR/2397/UL/2017-7 ze dne 14. 10. 2022 potvrdilo, že změny, resp. variantnost řešení v dokumentaci EIA neznamená významnou změnu z pohledu vlivu na soustavou NATURA 2000.
- Stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje č. j. KULK 69597/2022 ze dne 26. 9. 2022 pouze uvádí, že příslušným orgánem ochrany přírody pro toto území je dle § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, Agentura ochrany přírody a krajiny, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří.
- Stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje č. j. KUUK/139821/2022 ze dne 20. 9. 2022 pouze uvádí, že příslušným orgánem ochrany přírody pro toto území je dle § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, Agentura ochrany přírody a krajiny, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří.

Lokality soustavy NATURA 2000, které by mohly být dotčeny posuzovaným záměrem „I/13 Děčín – Manušice“, byly identifikovány s ohledem na jejich umístění a možné vlivy a rozsah působení a v souladu s výše uvedenými stanovisky:

Jedná se o EVL Dolní Ploučnice, která se nachází v přímém územním střetu se záměrem přibližně mezi km 1,900 a 2,800 staničení trasy přeložky I/13.

Posuzovaný záměr není v územním střetu s PO Labské pískovce. Nejbližší vzdálenost mezi hodnoceným předmětným záměrem, tj. začátek trasy záměru v km 1,825) a PO Labské pískovce je 2,4 km. Dále je trasa záměru vedena jihovýchodním směrem údolím Ploučnice a od území ptačí oblasti se postupně vzdaluje.

Záměr není v územním střetu s EVL Dobrná. Jedná se o plochý hřbet 1 km severozápadně od obce Ovesná a 2,5 km od centra Benešova nad Ploučnicí. Ovlivnění této EVL danou stavbou se nepředpokládá.

Posuzovaný záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice není ani v územním střetu s EVL Manušické rybníky. Nejbližší leží trasa přeložky silnice I/13 cca 850 m od severní hranice této EVL. Ovlivnění této EVL danou stavbou se nepředpokládá.

Vzhledem k možným dosahům vlivů posuzovaného záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice se nepředpokládá ovlivnění dalších evropsky významných lokalit (EVL) nebo ptačích oblastí (PO).

EVL Dolní Ploučnice

Kód lokality:	CZ0513505
Rozloha lokality:	615,9 ha
Biogeografická oblast:	kontinentální
Předmět ochrany:	vydra říční (<i>Lutra lutra</i>) kuňka obecná (<i>Bombina bombina</i>) losos obecný (<i>Salmo salar</i>)

EVL tvoří tok a část nivy Ploučnice od České Lípy až po Děčín. Tok ve východní části lokality meandruje v široké nivě a je obklopen fragmenty lužních lesů, podmáčených i sušších luk, mokřadů a zvodnělých terénních depresí v podobě tůní a rybníčků. Od okraje obce Stružnice je lokalita tvořena pouze tokem Ploučnice a jeho bezprostředním okolím, jen místy rozšířená o navazující louky. Dále Ploučnice vtéká do Českého středohoří, kde vytváří hlubší údolí. Tok má převážně přirozené koryto, regulační úpravy postihly přibližně 20–30 % jeho délky. Porosty doprovodných dřevin jsou relativně úplné a zachovalé.

Předměty ochrany EVL Dolní Ploučnice jsou tři druhy živočichů – losos obecný (*Salmo salar*), kuňka obecná (*Bombina bombina*) a vydra říční (*Lutra lutra*). Přímý zásah do území EVL (záběr) není z hlediska ochrany těchto druhů a jejich biotopů podstatný.

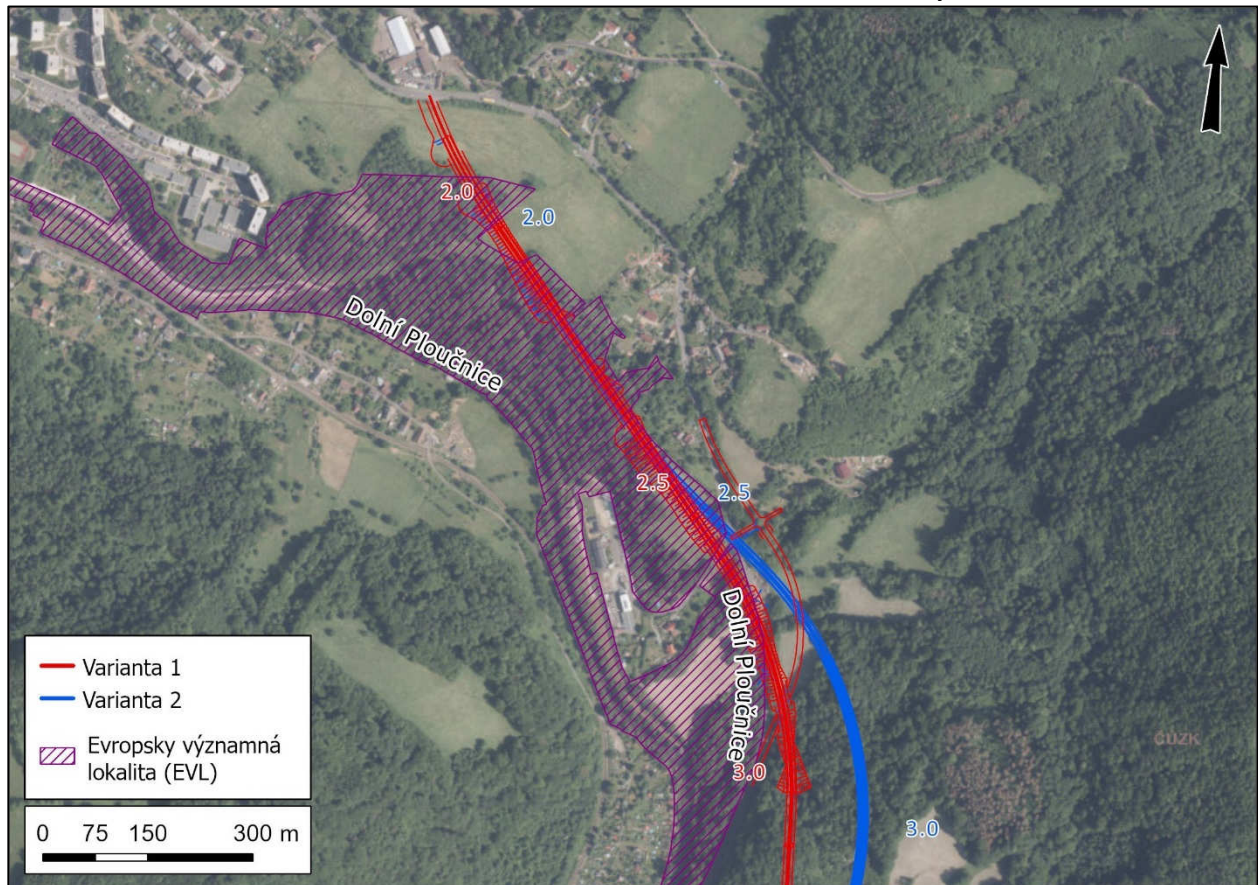
Území EVL Dolní Ploučnice obývá vydra říční (*Lutra lutra*). Celková početnost je vzhledem k velkým prostorovým nárokům vyder a relativně krátkému úseku toku v EVL nízká a pohybuje se v řádu jedinců. Jedná se o významný migrační koridor pro šíření německé metapopulace vydry říční do ČR.

V EVL Dolní Ploučnice v současnosti přežívá relativně slabá populace kuňky obecné (*Bombina bombina*). Výskyt kuňky obecné je v rámci EVL omezen na východní část lokality, kuňky se vyskytují v mokřadech v nivě Ploučnice na západním okraji České Lípy.

Tok Ploučnice slouží jako jediný migrační koridor při poproudém tahu juvenilních stádií (tzv. smoltů) lososa obecného (*Salmo salar*) do moře.

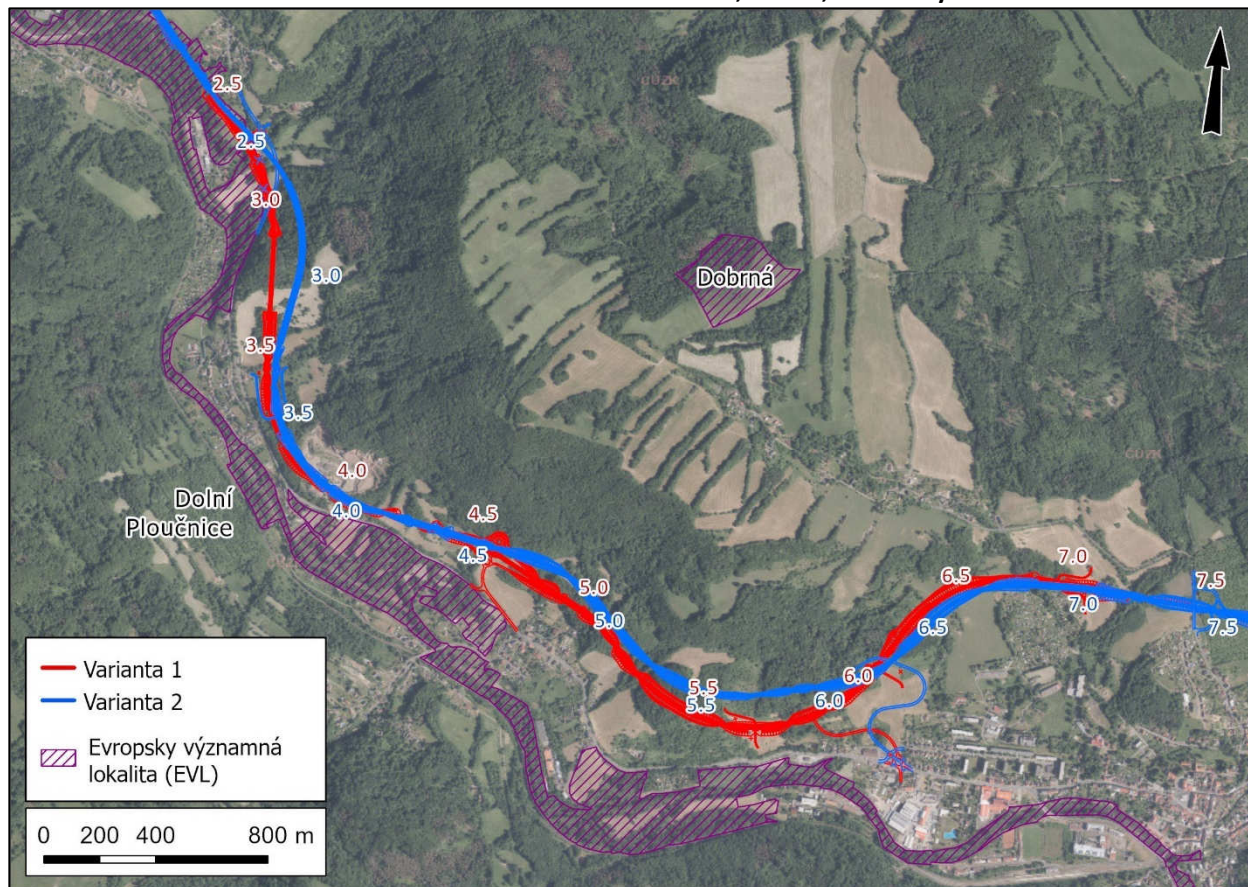
Vzájemná poloha záměru a jeho přímého střetu s EVL Dolní Ploučnice je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek 15 Poloha záměru ve vztahu k EVL Dolní Ploučnice – km 1,900 – 2,800 stavby



Podkladová mapa: ©TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

Obrázek 16 Poloha záměru ve vztahu k EVL Dolní Ploučnice – km 3,000 – 7,000 stavby



Podkladová mapa: ©TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

PO Labské pískovce

Kód lokality: CZ0421006

Biogeografická oblast: kontinentální

Rozloha lokality: 35 487,18 ha

Předmět ochrany: sokol stěhovavý (*Falco peregrinus*), velký (*Bubo bubo*), datel černý (*Dryocopus martius*), chřástal polní (*Crex crex*)

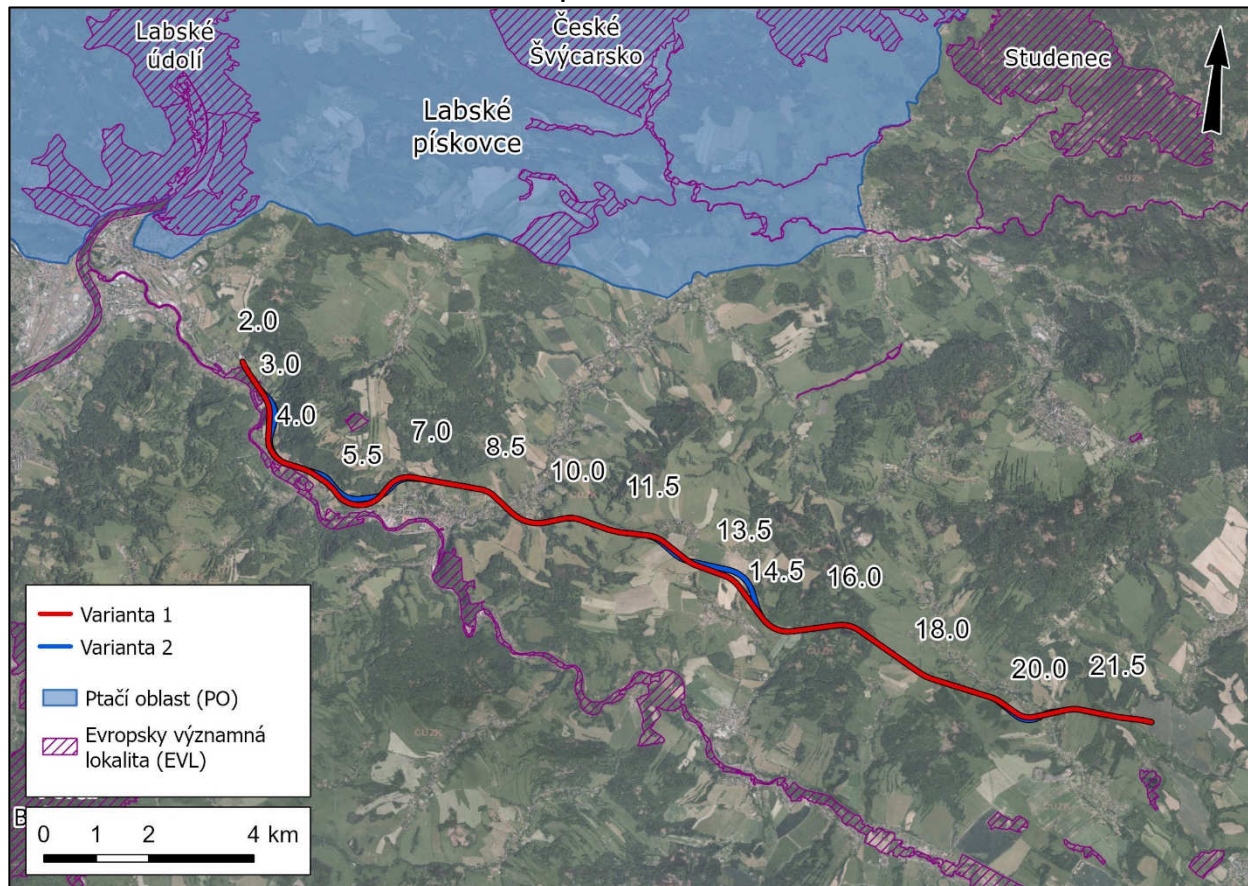
Ptačí oblast zaujímá rozsáhlé území podél státní hranice s Německem o celkové délce 43 km, v nejširším místě má 17 km a leží mezi obcemi Tisá, Děčín, Česká Kamenice a Mikulášovice. Překrývá se s NP České Švýcarsko, CHKO Labské pískovce a CHKO Lužické hory a dále přesahuje východním směrem mezi Chřibskou a Krásnou Lípou. Jedná se o lesnaté území s množstvím skalních útvarů, které představuje unikátní lesoskalní krajinu s širokou škálou biotopů. Naprostá většina vodních toků má přirozený charakter, nachází se zde také několik významných rybníků, mokřadů a nivních ploch a velmi důležité postavení má i pestrá zemědělská krajina. Důležitou roli hraje koridor nezamrzající řeky Labe, který slouží jako významná migrační trasa a také jako zimoviště či odpočinkové místo pro tažné druhy. Díky rozmanitým typům prostředí je druhová rozmanitost ptactva v oblasti bohatá, hnízdění nebo velmi pravděpodobné hnízdění bylo prokázáno u více než 140 druhů ptáků.

Předměty ochrany PO Labské pískovce jsou čtyři druhy ptáků a jejich biotopy. Výrazné skalní útvary, které jsou charakteristické pro území ptačí oblasti, slouží jako hnízdiště pro dva cílové druhy - sokola stěhovavého (*Falco peregrinus*) a výra velkého (*Bubo bubo*). Další chráněný druh datel černý (*Dryocopus martius*) je

typickým lesním zástupcem a vzhledem k velké lesnatosti území je poměrně hojně zastoupen. Zemědělská krajina si dodnes uchovala značnou pestrost a díky tomu hostí řadu druhů typických pro toto prostředí, včetně čtvrtého kritériového druhu chřástala polního (*Crex crex*).

Vzájemná poloha záměru a PO Labské pískovce je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek 17 Poloha záměru ve vztahu k PO Labské pískovce



Podkladová mapa: ©TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

EVL Dobrná

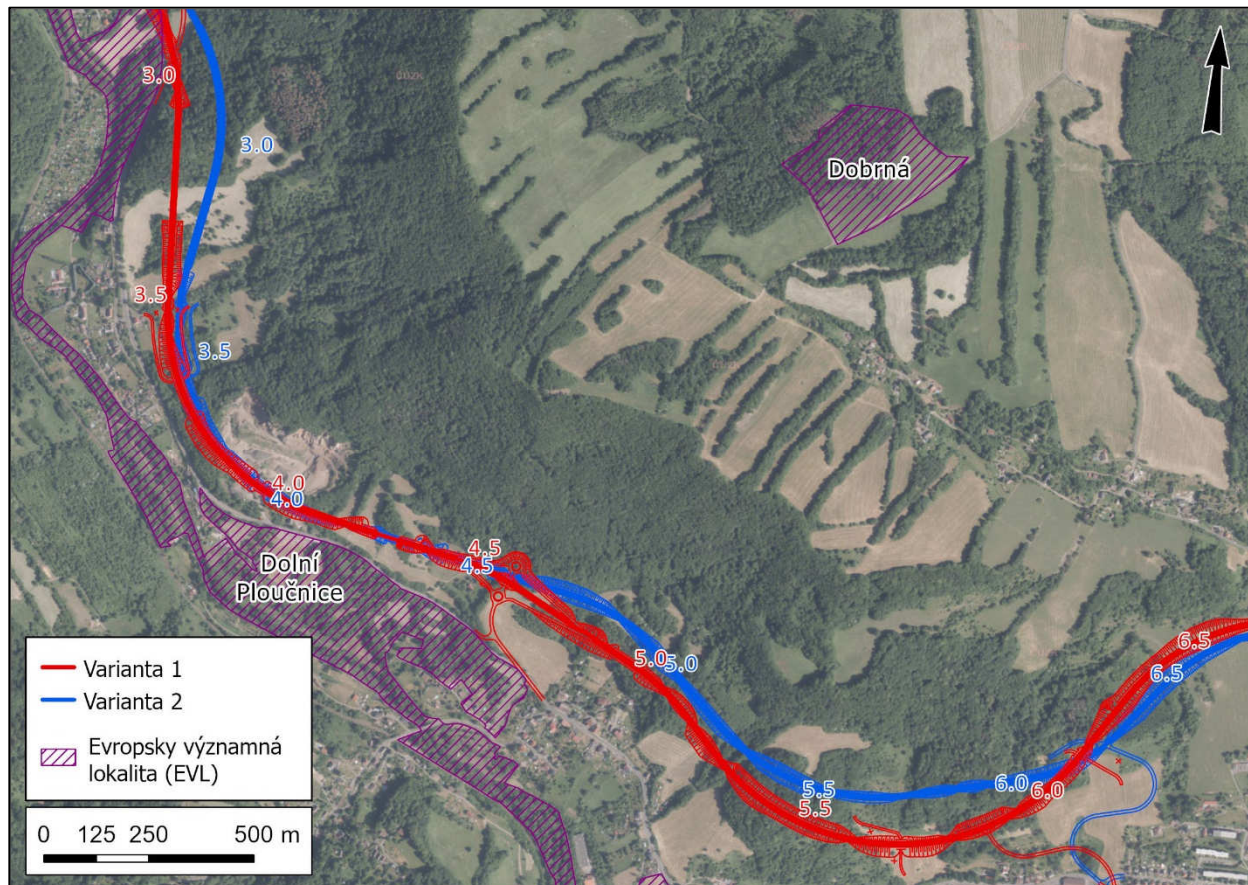
Kód lokality:	CZ0423206
Rozloha lokality:	7,7513 ha
Biogeografická oblast:	kontinentální
Předmět ochrany:	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>)

Plochý hřbet 1 km SZ od obce Ovesná a 2,5 km od centra Benešova nad Ploučnicí.

Mělké nádrže s přilehlými porosty orobince a rákosin, vrbovými porosty a polovlhkými loukami. Rákosiny lemující vodní plochu jsou obklopené středně vysokou vlhkomilnou vegetací (M1.1 rákosiny eutrofních stojatých vod, T1.10 vegetace vlhkých narušovaných půd).

Vzájemná poloha záměru a EVL Dobrná je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek 18 Poloha záměru ve vztahu k EVL Dobrná



Podkladová mapa: © TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

EVL Manušické rybníky

Kód lokality: CZ0513244

Rozloha lokality: 14,2564 ha

Biogeografická oblast: kontinentální

Předmět ochrany: kuňka obecná (*Bombina bombina*)

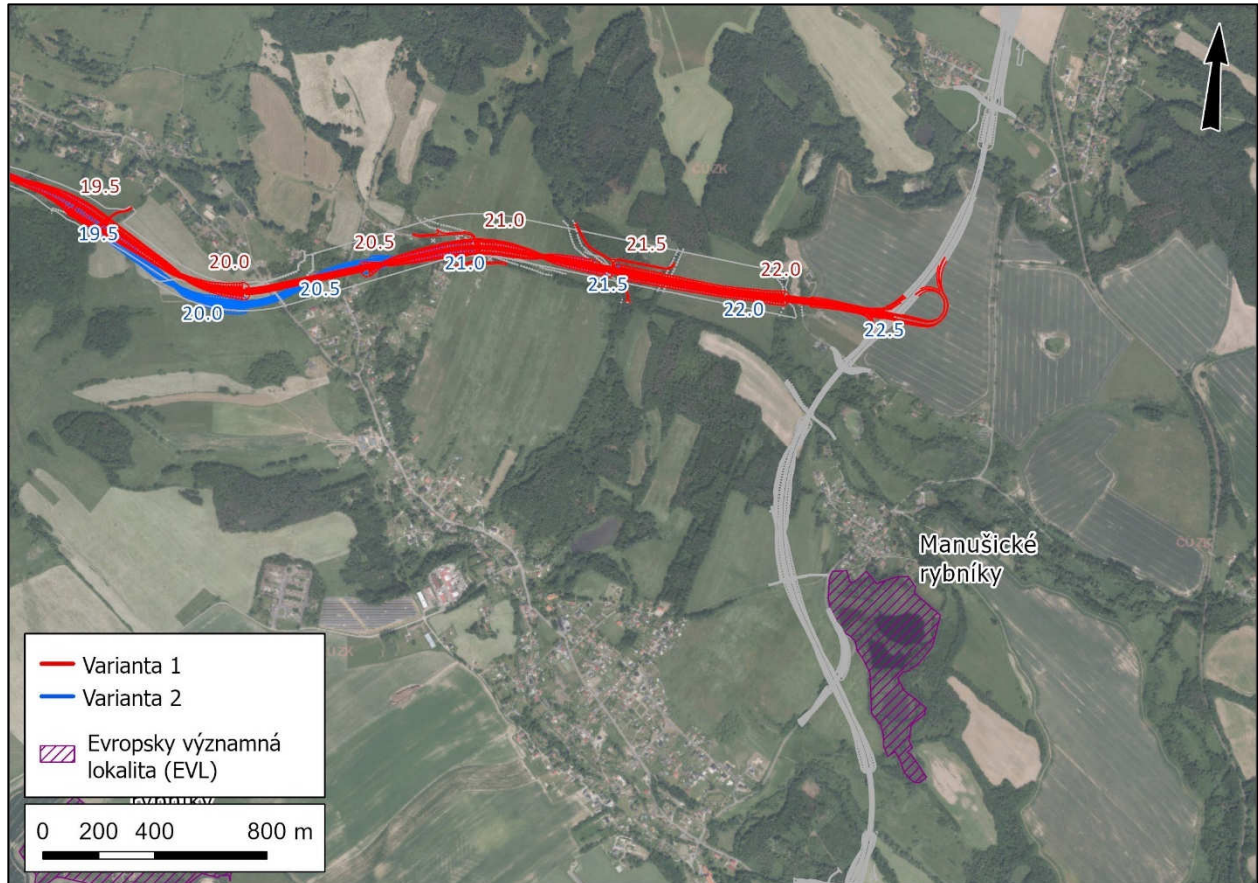
stanoviště 3150 – Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*

stanoviště 6410 – Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*)

Lokalitu tvoří soustava šesti menších rybníků situovaná jižně od obce Manušice. Rybníky jsou napájeny kanálem vycházejícím z toku Šporcky, do kterého se pod soustavou vrací zpět. Soustava rybníků je zasazena do zemědělsky využívané krajiny, částečně obklopena lesem a podmáčenými loukami.

Vzájemná poloha záměru a EVL Manušické rybníky je patrná z následujícího obrázku.

Obrázek 19 Poloha záměru ve vztahu k EVL Manušické rybníky



Podkladová mapa: ©TopGis; zdroj: © AOPK ČR, WMS

C. 1. 9. Zvláště chráněné druhy

V zájmové území byl prokázán výskyt řady zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů chráněných dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Problematice výskytu zvláště chráněných druhů v řešeném území se mj. věnuje kapitola C. 2. 5. Biologická rozmanitost.

C. 1. 10. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Horninové prostředí

Následující popis horninového prostředí v trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice vychází ze zpracované studie Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice v příloze č. 12 předkládané dokumentace EIA. Studie čerpa ze dvou základních materiálů, a to z provedeného podrobného geologického mapování Českého středohoří, které uskutečnil J. E. Hibsch a dále z geologické mapy 1 : 50 000.

Km 1,790–2,590	Předkvartérní podloží tvoří tufy aglomerátové (Brockentuf) překryté sprašovými a svahovými hlínami. V území mezi Horními Březinami a potokem Dobranka jsou zaznamenány tufity (km 2,35 – 2,50).
Km 2,500–2,850	Terciární písky, čemuž odpovídá i reliéf krajiny – výrazná eroze s lokálními akumulacemi zemin.

Km 2,850–3,200	Tunel v masívu aglomerátového tufu.
Km 3,200–3,650	Oblast mezi masivem aglomerátového tufu a čedičovým tělesem (lom Soutěsky) je budována sedimentárním souvrstvím písků a tufitů, tomu odpovídá morfologie terénu – deprese mezi vůči větrání odolnými vulkanickými masívy.
Km 3,650–4,700	Lom Soutěsky, v mapě komplex vulkanitů a jejich tufů, polohy sutí.
Km 4,100–5,000	Tufy, pravděpodobně aglomerátové + žíly vulkanitů.
Km 5,000–5,250	Terciérní písky a tufity.
Km 5,250–5,450	Čedičový masív
Km 5,450–5,800	Terciérní písky a tufity.
Km 5,800–6,300	Situace na mapě naznačuje území se svahovými pohyby. Kvartér tvořen proměnlivou polohou svahových a sprašových hlín, v podloží tufity a písky.
Km 6,300–6,800	Také v km 5,80–6,30, svahové pohyby nezřetelné.
Km 6,800–7,300	Tufy, pravděpodobně zpevněné aglomerátové, možný výskyt žilných vulkanitů.
Km 7,300–7,500	Čedičové těleso.
Km 7,500–9,176	Terciérní tufy a tufity jsou překryty polohou sprašových hlín o mocnosti několik metrů. V minulosti byla nedaleko cihelna (cca 300 m od trasy). Čedičový masív v závěru kilometráže překryt zčásti sprašovými hlínami.
Km 9,176–10,000	Pokračování sedimentárního komplexu tufitů a písků ukončené čedičovým tělesem, překrytém sprašovými hlínami.
Km 10,000–13,700	Oblast budovaná tefritovými tufy v prostoru Karlovky. Významná poloha sprašové hlíny.
Km 13,700–15,100	Předkvartérní podloží budují struskovité čediče. Kvartér tvoří kamenité a balvanité sutě s podílem hlinité složky.
Km 15,100–16,500	Trasa podél potoka v aluviálních hlínách, lokálně hlinitokamenité proudy.
Km 16,500–18,250	Jíly a lupky překryté polohou sprašových hlín. Podle J. E. Hibsche terciér (oligocén), podle dnešního členění svrchní křída.
Km 18,250–18,600	Oblast mezi vulkanickými tělesy se složitou stavbou – písky, jíly, sprašové hlíny.
Km 18,600–19,300	Vulkanické brekcie, tufy, jíly svrchní třídy pod polohou deluviálních hlinitokamenitých uloženin.
Km 19,300–19,500	Také v km 18,60-19,30, spolu s vulkanity vrchu Kamenec.
Km 19,500–20,000	Jíly svrchní křídly (březenské souvrství), kvartér svahové hlíny, v dolní části sprašové hlíny.
Km 20,000–22,413	Převážně písky a pískovce březenského souvrství, podél vodních toků aluviální náplavy.

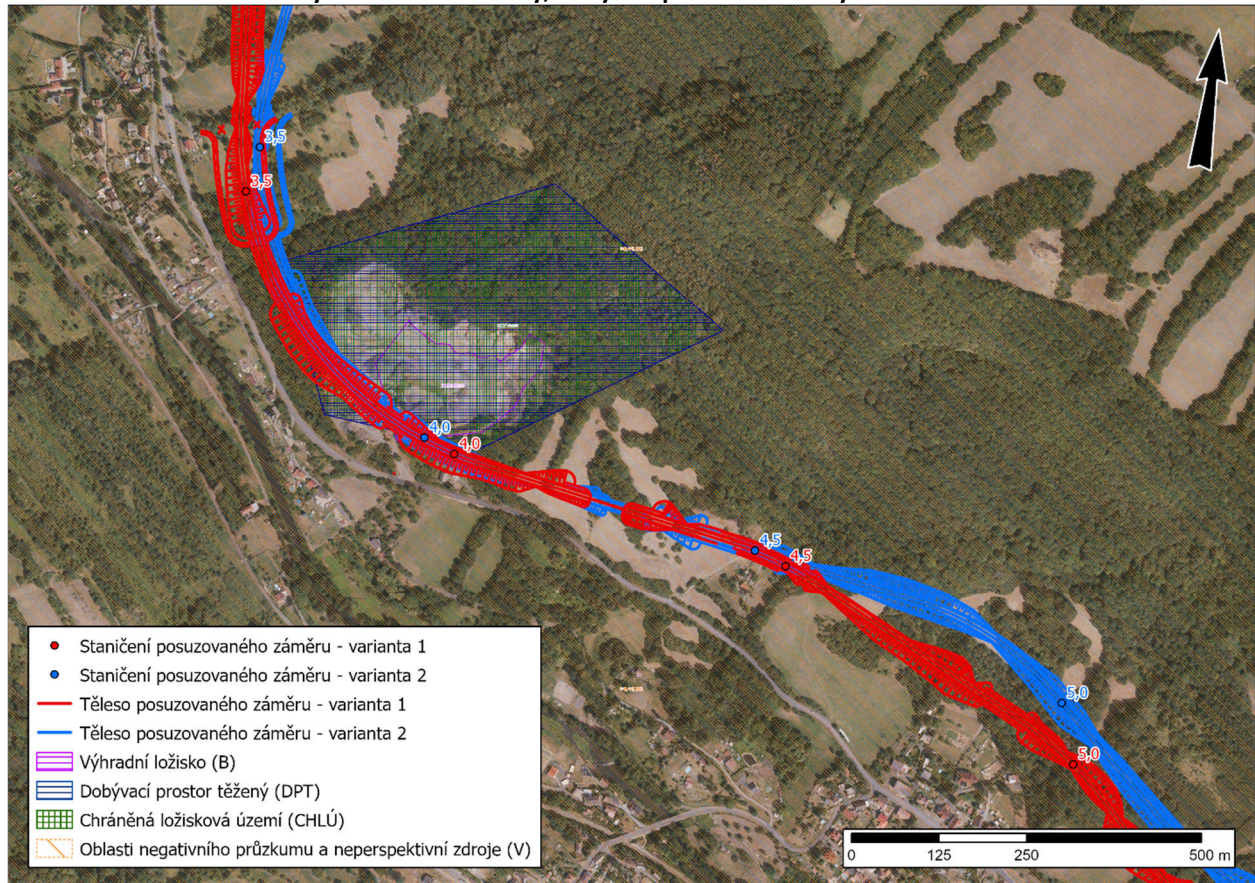
Ložiska nerostných surovin, dobývací prostory, chráněná ložisková území, nebilancované a prognózní zdroje, poddolovaná území

Trasa prochází v km 3,750–4,000 (varianta 1 i varianta 2) přes jižní okraj povrchově těženého dobývacího prostoru Soutěsky (ID 70267), ložiska nerostných surovin Soutěsky (ID 3096400) a chráněného ložiskového území Soutěsky (ev. č. 09640000), které se přimyká ke stávající silnici II/262 podél řeky Ploučnice. Ložisko Soutěsky je výhradním bilancovaným ložiskem stavebního kamene – čediče. Trasa navržené komunikace I/13 zasahuje do kamenolomu násypovými tělesy před a za mostním objektem (most o délce 20 m v km 3,905 ve variantě 1, resp. v km 3,950 ve variantě 2), který je navržen přes cestu vedoucí do kamenolomu. Obě varianty jsou v tomto řešení identické.

Ložisko Soutěsky leží v centrální části Českého středohoří na pravém břehu řeky Ploučnice a tvoří morfologicky výrazný hřbet SV–JZ směru příkře upadající k jihu až jihozápadu. Ložiskovou výplň představuje kompaktní hornina šedočerné barvy, petrograficky určená jako nefelinový bazanit s proměnlivým podílem analcimu a natrolitu. Vznik ložiska se předpokládá na období oživení vulkanické činnosti v Českém středohoří v průběhu miocenu. K výstupu magmatu došlo pravděpodobně na trhlíně v křídovém podloží. Čedičové magma se pak rozlilo do tektoniky predisponované deprese směrem do údolí Ploučnice.

Charakteristickým znakem ložiska je dokonalá sloupcovitá odlučnost. Sloupky dosahují průměru 15 až 30 cm, mají hladké a rovné hrany a dobrou štípatelnost kolmo k jejich ose. Hornina má hustě porfyrickou strukturu s ofitickou až granulofitickou strukturou základní hmoty. Obsahuje značné množství vyrostlic černého augitu, který tvoří sloupečkovité krystaly vyskytující se v hornině volně nebo drobných shlucích. V podstatně menší míře je zastoupen zelený olivín. Poměrně vzácně se v ložisku vyskytují mandličky a dutinky se zeolity a jílovými minerály.

Podle dochovaných údajů probíhá těžba v lomu Soutěsky od roku 1933. Těžba suroviny je prováděna výhradně bez použití trhavin, pouze tzv. ryprem umístěném na bagru.

Obrázek 20 Ložisko nerostných surovin Soutěšky, dobývací prostor Soutěšky

Zdroj: © ČÚZK, © ČGS; podkladová mapa: © ČÚZK

V km 6,600 (ve variantě 1 i variantě 2), severně od Benešova nad Ploučnicí, je dle informací České geologické služby evidováno poddolované území Ovesná ev. č. 2187 vzniklé po historické těžbě živcových surovin, do kterého zasáhne trasa předmětného záměru ve variantě 1. Varianta 2 do vymezeného poddolovaného území nezasahuje.

V km 14,500 (ve variantě 1 i variantě 2), severně od navržené trasy v lokalitě Velká Bukovina je dle informací České geologické služby evidován prognózní zdroj Velká Bukovina ev. č. 9237800, surovinou je stavební kámen – čedič. Jedná se o dosud netěženou lokalitu. Do vymezeného prognózního zdroje předmětný záměr nezasahuje.

Ve vzdálenosti 1,5 km severně od cca km 15,000 plánované trasy záměru nachází ložisko nevyhrazeného nerostu Karlovka 2 (ID 3245100), kde dříve probíhala povrchová těžba čediče.

Celý záměr se nachází v oblasti neperspektivního plošného zdroje radioaktivní suroviny – Děčín (ID 0414412).

V blízkém okolí trasy plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice se dle informací České geologické služby nenachází žádný další těžený, netěžený či zrušený dobývací prostor, chráněné ložiskové území (CHLÚ), ložisko nevyhrazeného nerostu, schválený prognózní zdroj či nebilancovaný zdroj či poddolované území.

C. 1. 11. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Území historického a kulturního významu

Trasa navrhovaného záměru Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice se nachází na území Ústeckého a Libereckého kraje. Konkrétně navrhovaný záměr prochází přes území následujících obcí: Děčín, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Dolní Habartice, Velká Bukovina, Žandov, Volfartice, Horní Libchava a Česká Lípa.

Děčín – Osídlení Děčínské kotliny je souvislé od doby laténské, jak dokládají archeologické nálezy jak na pravém břehu na Kvádrberku, v okolí Kamenické a Riegrovy ulice, tak na levém břehu mezi Rozbělesy a Podmokly v prostoru tzv. Velkého písku. Slovanské osídlení lze doložit archeologickými nálezy ze zámecké skály, Starého Města a Rozběles již od 7. století n. l. a první písemná zmínka o provincii Děčín (což předpokládá správní sídlo) je z roku 993. Osídlení bylo založeno v místech starého labského brodu, přes který procházela obchodní cesta.

Malá Veleň – Do roku 1945 existoval německý název pro osadu Malá Veleň = Kleinwöhlen. Prastaré pojmenování osady Hewelin pochází z Keltštiny. Kolem roku 1220 už Jedlka spadá pod panství Ostrý. K fořtovně, nebo také k lesnímu dvoru patřily pozemky po pravé straně Ploučnice, dědičné rychtářství v dnešním č. 1 a statek č. 2. Po roce 1945 se již název nemění – Malá Veleň.

Benešov nad Ploučnicí – Nad soutokem řek Ploučnice a Bystré byl postaven hrad Ostrý. Ve 13. století v podhradí vznikla osada, která se postupně rozrůstala a v roce 1392 byla povýšena na město. Do Benešova v roce 1426 vnikli husité. Město postihly požáry a to v 16., 18. a 19. století. Mezi majiteli města se vystřídal řada šlechtických rodů. V druhé polovině 19. století pracovala ve městě manufaktura na výrobu papíru. Tato byla v roce 1863 přebudována na tkalcovnu a v roce 1885 byla rozšířena o přádelnu. Benešov se stal známý svou textilní výrobou.

Dolní Habartice – Vznik osady Dolní Habartice se váže k německé kolonizaci území koncem 13. století a začátkem 14. století. Král a šlechta využili území dosud neobydleného a povolali do Čech kolonisty z Německa, který tehdy strádajícího přelidněním. Němečtí kolonisté zakládali celé skupiny osad lišících se od starých českých už svým dlouhým půdorysem (dlouhé osady).

Velká Bukovina – Obec Velká Bukovina se v pramenech poprvé připomíná v roce 1454 jako majetek Jana z Vartenberka. Přes tuto poměrně pozdní zmínku je zřejmé že území, kde dnes Velká Bukovina leží, kolonizovali příslušníci rodu Ronovici. V roce 1538 získali Žandov bratři Přibík a Petr Týnští z Týna. Ti ho v následujícím roce prodali s výjimkou Velké Bukoviny, kde vystavěli tvrz a vytvořili samostatný statek. V roce 1732 koupila Velkou Bukovinu Anna Marie Františka velkovévodkyně toskánská a připojila ji k Horní Polici, která byla součástí panství Zákupy.

Žandov – První písemná zmínka o Žandovu pochází z roku 1282. V držení Žandova se vystřídal mnoho šlechtických a zemanských rodů. Nejdéle ho vlastnili Berkové z Dubé a od roku 1428 Vartenberkové. Zikmund z Varntenberka získal v polovině 15. století pro Žandov městský statut. Po válce Žandov pomalu ztrácel svou městskou povahu a městem se znovu stal až v roce 1998.

Volfartice – Dle výpisu ze staré kroniky existovaly na místě dnešních Volfartic dvě šlechtická sídla. K těmto prý náležely dva zámečky, z nichž první stával naproti kostelu a dle pověsti byl vystavěn již kolem roku 1383, a druhý stával na Hladovém vrchu. Kostel je zasvěcen Petru a Pavlu a ve své první podobě byl postaven již roku 1336, po několika rekonstrukcích v průběhu staletí získal současnou podobu. Majitelem usedlostí byl pan Wilhelm z Ilburku kolem roku 1500. Druhá dolejší část panství a část hořejší, náležely zpočátku Sebastianu z Weissbachu, který později svůj díl prodal panu Zikmundu Špremberku. V roce 1718

koupil panství pan Gregor Albert z Horní Police, který přeměnil celou rytířskou usedlost v polní hospodářství. Oba díly obce tak patřily panstvu z Horní Police až do roku 1850, kdy byly sloučeny v jedinou obec jménem "Volfartice".

Horní Libchava – První zmínky o obci pocházejí z roku 1352. Ve 14. a 15. století byla Horní Libchava rozdělena mezi více držitelů svobodných nebo manských dvorců, podléhajících nejdříve Klinštejnu a později Lipé. V druhé polovině 14. století patřila jedna část Libchavy nižší šlechtě z Konojed, druhá bratrům ze Skalky a pouze třetí díl zůstal v přímém vlastnictví pánů z Klinštejna. Na začátku 16. století se Horní Libchava dostala do vlastnictví Salhausenů a nedlouho poté ji získal Prokop z Vartemberka, manžel Anny Salhausenové. Poté panství ještě několikrát změnilo majitele, až bylo roku 1653 přisouzeno maltézskému řádu.

Česká Lípa – První nejistá zmínka o České Lípě je v listině z roku 1263. Teprve listina z roku 1337 prokazuje bezpečně existenci České Lípy (původní název Lipá) jako města. Privilegiem z roku 1381 vydaným Hynkem Berkou z Dubé získalo město žitavské právo, což znamenalo téměř právní postavení města královského. Zahrnovalo privilegium vlastních hradeb, právo trhu, mílové a várečné právo. V poslední třetině 14. a v prvních dvou desetiletích 15. století se tak město zařadilo mezi nejvýznamnější poddanská města království.

Území archeologického významu

Na základě dat Státního archeologického seznamu ČR byla provedena analýza Území s archeologickými nálezy (UAN). UAN jsou rozdělena do čtyř kategorií:

I. („prokázaná území“) - území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů

II. („předpokládaná území“) - území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %

III. (území s možností nálezů“) - území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré ostatní/zbývající území státu kromě kategorie IV).

IV. („vytěžená území“) - území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženy nad předčtvrtohorním geologickým podložím).

Dle Státního archeologického seznamu ČR prochází navrhovaná trasa předmětného záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice jak prokázanými, tak předpokládanými územími s archeologickými nálezy.

Jedná se o následující lokality:

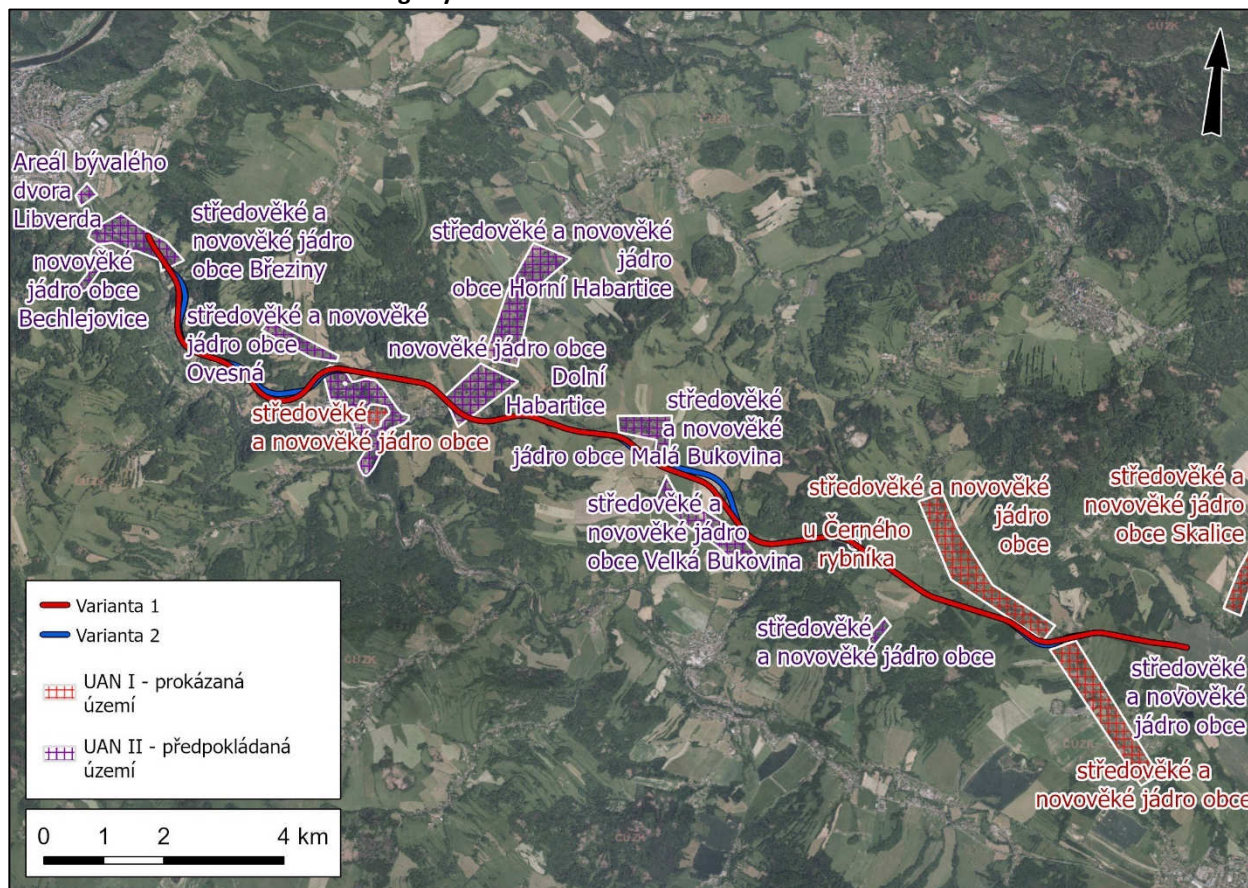
- středověké a novověké jádro obce Březiny – kategorie II. UAN (km ZÚ – 2,400 varianta 1 i varianta 2)
- středověké a novověké jádro obce Benešov nad Ploučnicí – kategorie I. a II. UAN (km 6,560 – 6,850 varianta 1 i varianta 2)
- novověké jádro obce Dolní Habartice – kategorie II. UAN (km 8,660 – 9,220 varianta 1, 8,590–9,150 varianta 2)
- středověké a novověké jádro obce Malá Bukovina – kategorie II. UAN (km 12,830 varianta 1, km 12,620 varianta 2)

- u Černého rybníka – kategorie I. a II. UAN (km 16,290–16,500 varianta 1, km 16,340–16,550 varianta 2)

Dále je trasa předmětného záměru navržena v blízkosti následujících území s archeologickými nálezy:

- středověké a novověké jádro obce Ovesná – kategorie II. UAN (pouze se přibližuje cca v km 6,770 varianta 1, km 6,720 varianta 2)
- středověké a novověké jádro obce Velká Bukovina – kategorie II. UAN (pouze se přibližuje cca v km 12,700–14,700)
- středověké a novověké jádro obce Volfartice – kategorie I. UAN (pouze se přibližuje cca v km 19,300–20,000)
- středověké a novověké jádro obce Horní Libchava – kategorie I. UAN (pouze přibližuje cca v km 20,100–20,500)
- středověké a novověké jádro obce Manušice – kategorie II. UAN (vzdálené cca 0,5 km od křižovatky Manušice na konci úseku)

Obrázek 21 Přehled území archeologických nálezů v dotčeném území



Podkladová mapa: © TopGis; zdroj: © Národní památkový ústav

C. 1. 12. Území hustě zalidněná, obyvatelstvo

V následující tabulce je uveden přehled o počtu obyvatel dle evidence Českého statistického úřadu k 31. 12. 2020 a k 31. 12. 2021 pro území obcí dotčených záměrem.

Tabulka 27 Demografická charakteristika dotčených obcí dle evidence Českého statistického úřadu

Obec	Počet obyvatel		Hustota osídlení [os/km ²]		Muži		Ženy	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Děčín	47 951	47 029	407	400	23 289	22 945	24 662	24 084
Malá Veleň	447	452	89	90	230	233	217	219
Benešov nad Ploučnicí	3 659	3 573	375	366	1 842	1 782	1 817	1 791
Dolní Habartice	586	588	105	106	295	300	291	288
Velká Bukovina	510	513	36	36	255	259	255	254
Žandov	1 888	1 917	69	70	941	956	947	961
Volfartice	713	713	54	54	346	360	367	353
Horní Libchava	809	825	78	79	419	427	390	398
Česká Lípa	37 361	36 740	565	556	18 181	17 945	19 180	18 795

C. 1. 13. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území

Neevidované skládky byly na základě provedeného průzkumu pro účely zpracování studie Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice v příloze č. 12 dokumentace EIA identifikovány na následujících lokalitách:

- cca km 1,980 skládka kalů ze Zámeckého rybníka v Děčíně na svahu pod silnicí (přeložkou)
- cca km 7,810 skládka komunálního odpadu
- cca km 17,600 skládka komunálního odpadu

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) jsou v blízkosti vedení trasy přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice evidována v jednotlivých katastrálních územích následující kontaminovaná, potenciálně kontaminovaná místa, skládky či jiné zátěže (viz popis kontaminovaných míst dále v textu). Přímo v trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice neleží žádné evidované zdroje znečištění.

Variantní řešení je ve vztahu ke skládkám a kontaminovaným místům srovnatelná. Úseky trasy předmětného záměru přibližující se ke skládkám jsou pro obě varianty identické ve své ose.

K. ú. Malá Veleň

9039001 Kovočas – skládka kalů (mimo trasu záměru, ve vzdálenosti cca 140 m jižně v km 4,500): Skládka galvanických kalů se nachází ve svahu orientovaném k jihu až jihozápadu. Vlastní skládka se nachází v nadmořské výšce kolem 187 m. Skládka se nachází v lokální, geomorfologicky výrazné depresi zaříznuté do svahu. Skládka byla provozována mezi lety 1964–1993 s povolením OkÚ RŽP Děčín. Na skládku byla ukládána směs galvanizačních kalů – kaly stabilizované vápnem, kaly s obsahem ropných látek (35 %), popisovány jsou i odpady s obsahem chlorovaných uhlovodíků. V případě vápnem stabilizovaných kalů z galvanických procesů lze předpokládat obsah těžkých kovů velmi proměnlivý v závislosti na původu.

9039002 Skládka popelovin Kovohutí Dc (mimo trasu záměru, ve vzdálenosti cca 120 m jižně v km 4,500): Skládka byla provozována mezi lety 1981 – 1989 s povolením ONV Děčín. Skládka se nachází na svahu, její plošné rozměry jsou cca 50 x 100 m, mocnost odpadu dosahuje až 10 m. Skládkové těleso je zcela zarostlé

vegetací, pod jejím čelem se nachází skládka kalů VD Kovočas. Skládkové těleso je tvořeno především popílky, které při stanovení ukazatelů ve vodném výluhu ve smyslu přílohy č. 1 a tabulky č. 2 přílohy č. 1 k Nařízení vlády číslo 513/92 Sb. nepřekročí limitní hodnoty b třídy vyluhovatelnosti I. Povrch skládky je upraven a ozeleněn, k dalšímu skládkování nedochází.

K. ú. Benešov nad Ploučnicí

245005 Skládka Benešov – u silnice (mimo trasu záměru, ve vzdálenosti cca 135 m jižně v km 6,000): Skládka se nachází v nivě řeky Ploučnice, sypáno bylo směrem od silnice do nivy Ploučnice, vytvořené těleso je široké 20–50 m, dlouhé 150 m, maximální mocnost dosahuje cca 10 m. Plocha skládky je upravena, zarostlá ruderním patrem, na čele místy vycházejí na povrch odpady. Pod skládkovým čelem je úzký pruh nevyužívané louky, za ní protéká Ploučnice.

245004 Skládka Benešov nad Ploučnicí (okrajově zasahuje do záměru cca v km 7,900): Skládka se nachází z části v těžebně, kde byly původně těženy polohy čistého, téměř bílého jílu, uložené ve coniacích jemnozrnných pískovcích a zčásti v erozní rýze, jejíž dno s generelním úklonem 12 stupňů je otevřeno k západu-jihozápadu a je zahloubeno 3 – 7 m oproti okolnímu terénu. V červnu 1993 byla provedena likvidace záparu – skládkové těleso bylo rozebráno z boku, rozprostřeno po celé délce svahu, přehutněno a překryto inertní zeminou. Voda obsahuje zvýšené obsahy amonných iontů, celkového železa a zinku. Zvýšená hodnota $CHSK_{Cr}$ spolu se ztrátou žiháním rozpuštěných látek indikuje výskyt nespécifikovaných organických látek (mimo zjišťované prioritní škodliviny).

K. ú. Dolní Habartice

2904001 Skládka U mostu přes potok (mimo trasu záměru, ve vzdálenosti cca 390 m severně v km 10,500): Nadlimitní skládka TKO u odbočky z hlavní silnice, která slouží jako odpočívadlo (2020) u přemostění občasně místní vodoteče, která zde vytváří velmi hlubokou rokli. Voda odpady roznáší podél velmi obtížně přístupné rokle, odpady lze nalézt i v okolním lese, není zde žádná výstraha.

C. 1. 14. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Území nadlimitně zatížená z hlediska kvality ovzduší – V zájmovém území jsou dle pětiletých aritmetických průměrů za roky 2017 až 2021 (data ČHMÚ) splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen pouze imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). K překročení benzo[a]pyrenu dochází pouze na území města Děčín v širším území posuzovaného záměru.

Území nadlimitně zatížená z hlediska hluku

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v počáteční akustické situaci v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 25,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 19,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 64,5$ dB.

Geologická rizika – Následující popis geologických, geotechnických a hydrogeologických rizik v trase předmětného záměru vychází ze zpracované studie Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (SG Geotechnika a.s., leden 2020).

Dle studie se v trase předmětného záměru se vyskytuje řada skutečností, které představují rizika pro plánovanou stavbu. Mezi tato rizika patří:

- a) výskyt uhelných slojek, vysoce plastických zemin a diatomitů, které mají nízké smykové parametry a charakter zemin;
- b) výskyt svahových deformací, konkrétně sedm potencionálních sesuvných území;
- c) výskyt svahových deformací vyvolaných hlubokými zářezy;
- d) výskyt propadů (v km 1,980 stavby) a důlního díla;
- e) výskyt hydrologických rizik, tj. pramenů, prameništ a OPVZ, meliorace.

Sesuvná území

V dotčeném území předmětného záměru byla identifikována níže uvedená sesuvná území a svahové nestability:

- Km 1,825–2,550 (varianta 1 i varianta 2) – Plošná svahová nestabilita č. 146, dočasně uklidněná
- Km 2,600–2,900 (varianta 1 i varianta 2) – Plošný sesuv č. 3279, potenciální
- Km 3,050–3,550 varianta 1, resp. km 3,090–3,120 varianta 2 – Plošný sesuv č. 139, potenciální
- Km 4,000–6,600 varianta 1, resp. km 4,300–6,590 varianta 2 – Plošný sesuv č. 170, potenciální
- Km 4,100–5,240 varianta 1, resp. km 4,140–5,320 varianta 2 – Plošná svahová nestabilita č. 7, dočasně uklidněná
- Km 7,700–7,980 varianta 1, resp. km 7,610–7,900 varianta 2 – Plošný sesuv č. 174, potenciální
- Km 18,280–19,000 varianta 1, resp. km 18,320–19,040 varianta 2 – Plošný sesuv č. 199, potenciální
- Km 18,460–18,570 varianta 1, resp. km 18,520–18,630 varianta 2 – Plošná svahová nestabilita č. 2, uklidněná

C. 2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C. 2. 1. Ovzduší

Rozptylové podmínky

Pro výpočet Rozptylové studie (příloha č. 3 dokumentace EIA) byly použity odhady větrných růžic pro 5 tříd stability a 3 rychlosti větru. Větrné růžice za období 1.1.2009 - 31.12.2018 zpracoval modelem CALMET. Celková podoba větrných růžic pro jednotlivé lokality (Děčín-Soutěsky, Soutěsky-Mala Veleň, Jedlka-Benešov nad Pl., Benešov nad Pl.-sever, Benešov nad Pl.-východ) je uvedena v příloze č. 3. dokumentace EIA.

Kvalita ovzduší

Hodnocení stávající imisní situace v řešeném území lze provést na základě map pětiletých průměrů imisních koncentrací Českého hydrometeorologického ústavu z let 2017–2021 ve čtvercové síti 1 x 1 km a aktuálních dat z Automatizovaného imisního monitoringu ČHMÚ.

Rozložení koncentrací pětiletých průměrů z let 2017–2021 (zjištěné minimální a maximální hodnoty) dokladuje následující tabulka. Podrobné rozložení koncentrací pětiletých průměrů 2017–2021 pro

jednotlivé dotčené čtverce v síti dokladuje tabulka v kapitole 3.7.2 Rozptylové studie, která tvoří přílohu č. 3 dokumentace EIA.

Níže uvedené imisní limity jsou uvedeny dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a vyhlášky č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích, v aktuálním znění.

Tabulka 28 Data pětiletých průměrů z let 2017–2021 ČHMÚ pro řešenou oblast přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice

Koncentrace sledovaných polutantů v dotčených čtvercích	NO _x – roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	NO ₂ – roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	PM ₁₀ – roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce [μg.m ⁻³]	PM _{2,5} – roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	Benzen – roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	Benzo[a]pyren – roční průměrná koncentrace [ng.m ⁻³]
Minimum	8.0	6.7	12.7	23.0	9.0	0.7	0.3
Maximum	27.9	17.3	23.0	42.0	18.1	1.0	1.4
Imisní limit	30	40	40	50	20	5	1

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Jak je patrné z výše uvedené tabulky, podle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen pouze imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). K překročení benzo[a]pyrenu dochází pouze na území města Děčín v širším území posuzovaného záměru.

V následujících odstavcích je uvedeno vyhodnocení stávající kvality ovzduší na základě tabelárních ročenek Automatizovaného imisního monitoringu ČHMÚ za rok 2021. Nejbližší měřicí stanice NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} je stanice Děčín (kód stanice UDCMA 1014), měřicí stanice pro zjišťování NO_x je stanice Sněžník (kód stanice USNZA 1570), měřicí stanice pro oxid uhelnatý stanice Ústí n. L. – Všebořická (kód stanice UULDA 1481), měřicí stanice pro benzen stanice Ústí n. L. – město (kód stanice UULMD 1662) a měřicí stanice pro benzo[a]pyren stanice Ústí n. L. – Prokopa Diviše (kód stanice UUDIP 2155).

Z tabelárních ročenek byla čerpána následující data, která popisují stávající imisní situaci v širším okolí zájmového území.

Tabulka 29 Data AIM ČHMÚ z tabelárních ročenek pro rok 2021

Stanice AIM ČHMÚ	Sněžník USNZA (1570)	Děčín UDCMA (1014)				Ústí n. L. – Všebořická UULDA (1481)	Ústí n. L. – město UULMD (1662)	Ústí n. L. – Prokopa Diviše UUDIP (2155)
		NO _x – roční průměr [μg.m ⁻³]	NO ₂ – roční průměr [μg.m ⁻³]	PM ₁₀ – roční průměr [μg.m ⁻³]	PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce [μg.m ⁻³]			
Sledované polutanty								
	9,5	18,1	22,2	38,8	18,6	1 554,3	1,6	0,4
Imisní limit	30	40	40	50	20	10 000	5	1

Dle dat z tabelárních ročenek Automatizovaného imisního monitoringu ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší.

Vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší je dále provedeno v kap. D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima.

C. 2. 2. Voda

Povrchová voda

Hydrologické zařazení

Území spadá do povodí řeky Ploučnice (č.h.p. 1-14-03-001, délka povodí 106,2 km a plocha povodí 1 194 km², délka toku 106 km), která je vodohospodářsky významným tokem a hlavním páteřním tokem zájmového území. Tok je z velké části přirozeného charakteru s meandrujícími úseky. Pramení na Ještědu, přitéká k Děčínu z jihovýchodu od Benešova nad Ploučnicí. Ploučnice se v Děčíně proti Podmoklům vlévá zprava do Labe, které je cílovým recipientem. V Benešově nad Ploučnicí má průměrný průtok 8,6 m³/s a vlévá se zde do ní Bystrá (č.h.p. 1-14-03-099, plocha povodí 52 km², délka toku 17,3 km, prům. průtok u ústí 0,61 m³/s), která přitéká z východu od Habartic a je také vodohospodářsky významným tokem.

Volfarticemi a Horní Libchavou protéká vodní tok Libchava (č.h.p. 1-14-03-058) a nachází se zde Černý rybník, který trasa obchází ze severu. Vodní tok ústí do písčité nivy vodního toku Šporky (č.h.p. 1-14-03-055), která je v oblasti opět vodohospodářsky významným tokem. Šporka má plochu povodí 70 km² a v k. ú. Dubice u České Lípy ústí do Ploučnice. Její průměrný průtok je 0,6 m³/s.

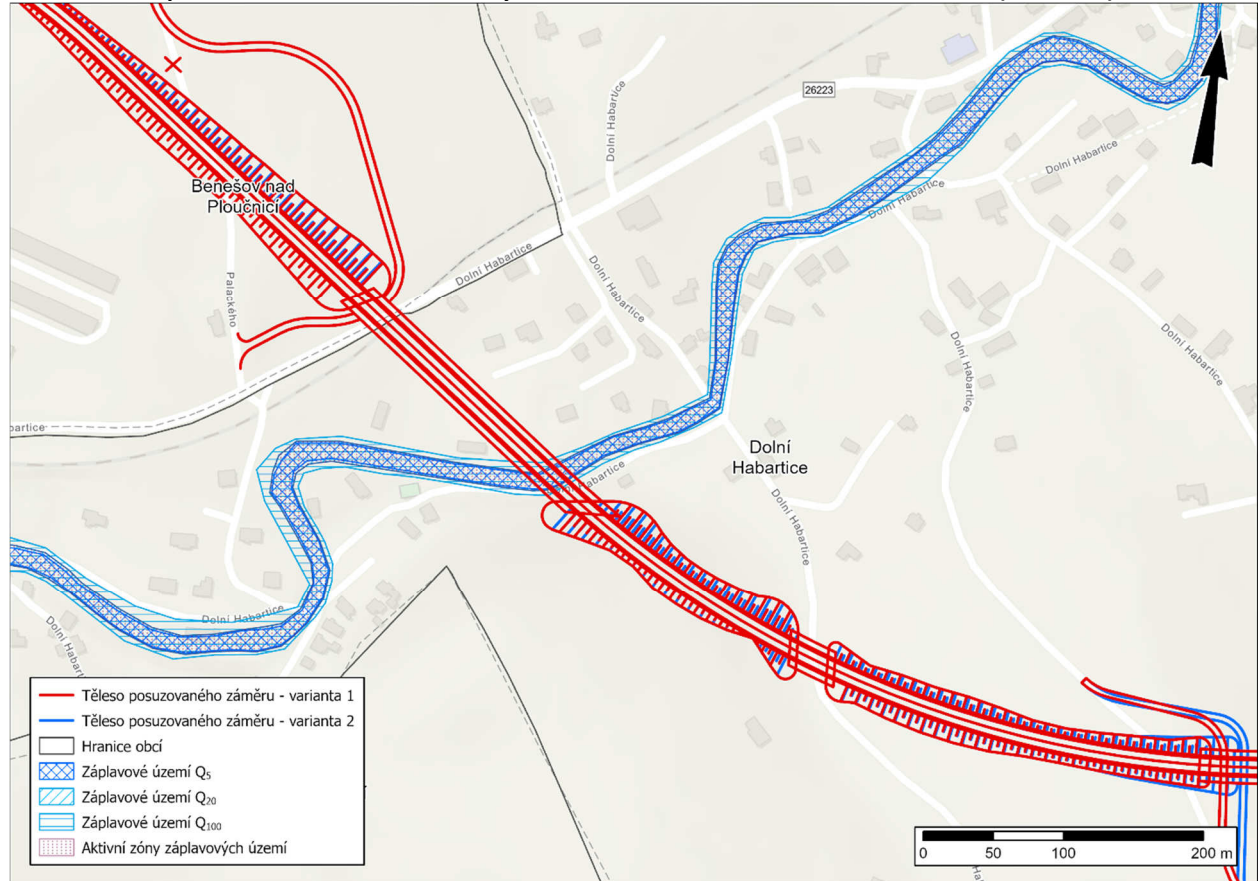
Nejbližší vodní plocha vůči plánované přeložce silnice I/13 se nachází v km 16,000–16,500 trasy plánované přeložky silnice I/13. Jedná se o Černý rybník, který leží jižně od stávající silnice III/26219 a je napájen levostranným přítokem Vrbového potoka (č.h.p. 1-14-03-087). Rozloha vodní plochy rybníka je 0,98 ha.

Záplavová území

Povodňová území jsou klasifikována dle kulminačního průtoku na:

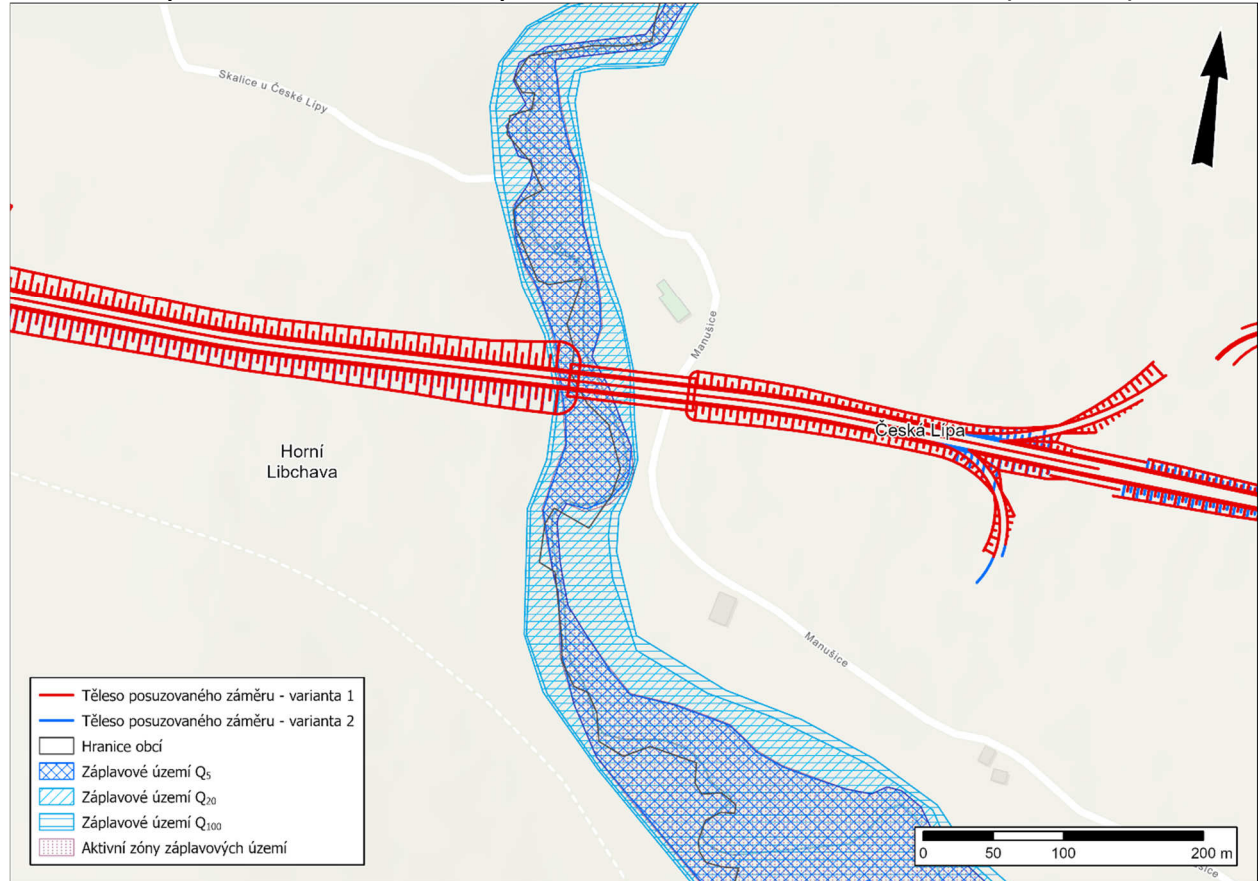
- Q₅ – označující povodeň a povodňové území, u kterého je v dlouhodobém průměru dosažen nebo překročen 1krát za 5 let
- Q₁₀ – označující povodeň a povodňové území, u kterého je k je v dlouhodobém průměru kulminační průtok dosažen nebo překročen 1krát za 20 let
- Q₁₀₀ – označující povodeň a povodňové území, u kterého kulminační průtok v dlouhodobém průměru dosažen nebo překročen 1krát za 100 let

Posuzovaný záměr zasahuje v území obce Dolní Habartice do záplavového území Q₅, Q₂₀, Q₁₀₀ vodního toku Bystrá v úseku mezi km 8,920 až 8,950 stavby. Komunikace je zde projektována jako mostní objekt o délce 240 m ve variantě 1 i variantě 2.

Obrázek 22 Záplavové území vodního toku Bystrá v místě křížení s I/13 Děčín – Manušice (km 8,920)

Zdroj: VÚV T.G.M., Valbek, spol. s r.o., březen 2021; grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o.; podkladová data: ©ESRI, © TopGis, s.r.o.

Dále posuzovaný záměr zasahuje v území obcí Manušice a Horní Libchava do záplavového území Q_5 , Q_{20} , Q_{100} vodního toku Šporka v úseku mezi km 22,020 až 22,080 stavby. Navrhovaný záměr kříží záplavové území cca v km 22,030 ve variantě 1, resp. v km 22,120 ve variantě 2. Záplavové území bude částečně dotčeno násypem před mostním objektem na I/13 přes Šporku o délce 90 m. Samotné údolí Šporky bude kříženo zmíněným mostním objektem.

Obrázek 23 Záplavové území vodního toku Šporcka v místě křížení s I/13 Děčín – Manušice (km 22,020)

Zdroj: VÚV T.G.M., Valbek, spol. s r.o., březen 2021; **grafická úprava:** EKOLA group, spol. s r.o.; **podkladová data:** ©ESRI, © TopGis, s.r.o.

Posuzovaný záměr vede v úvodním úseku trasy (cca km 1,800 až 6,000 stavby) v blízkosti řeky Ploučnice, u které je stanoveno záplavové území pro Q_5 , Q_{20} a Q_{100} a rovněž aktivní zóna záplavového území Q_{akt} . Záměr se vymezených záplavových území nedotkne, v některých částech se však přiblíží na desítky metrů.

Záplavové území včetně aktivní zóny je stanoveno pro vodní toky Bystrá a Šporcka, které přeložka I/13 ve svém návrhu kříží v km 8,870 a km 22,080. Přechod stavby přeložky I/13 přes tyto vodní toky je řešen přemostěním (Bystrá – most o délce 240 m, Šporcka – most o délce 90 m).

Zranitelné oblasti

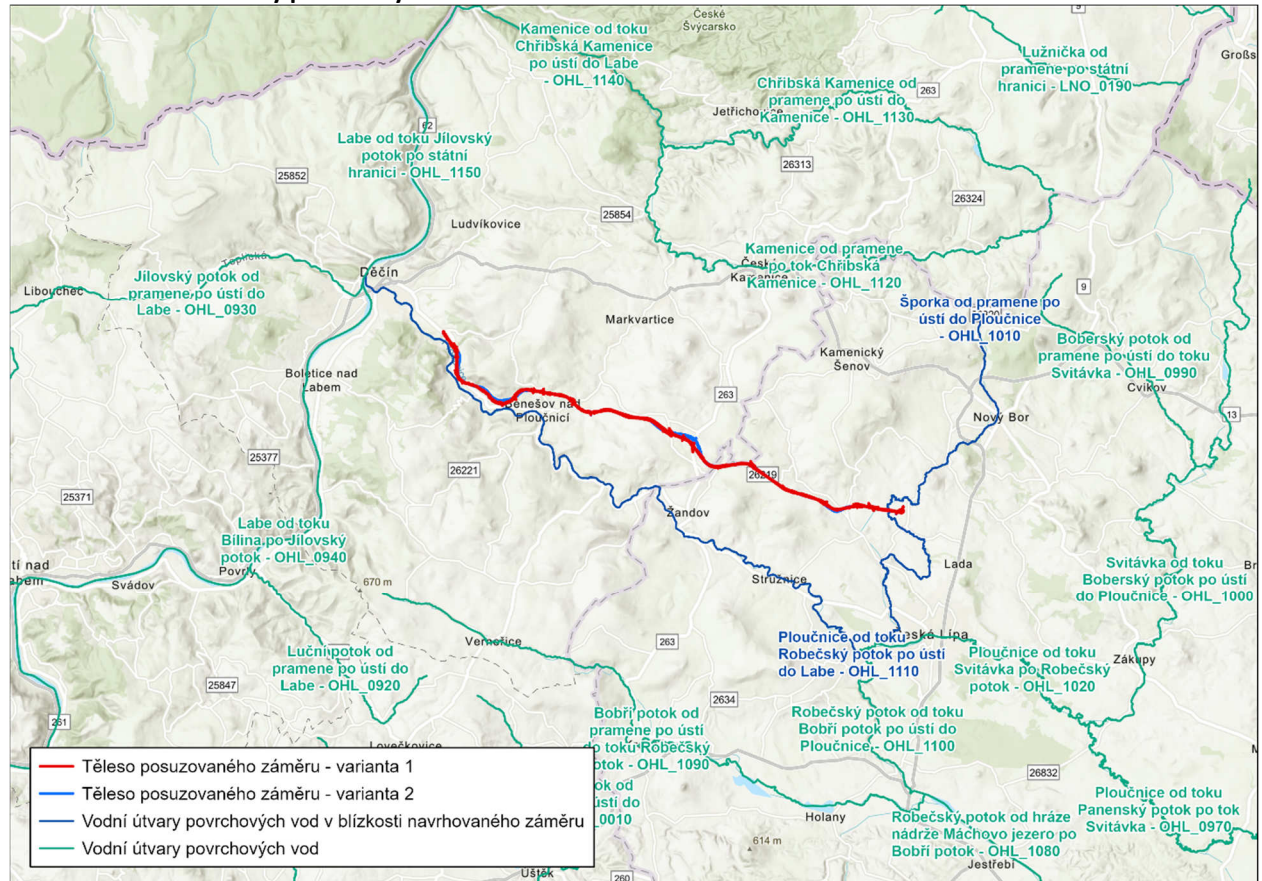
Trasa navrhovaného záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice neleží ve zranitelné oblasti vymezené nařízením vlády č. 235/2016 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem, ve znění pozdějších předpisů, kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

Dotčené útvary povrchových vod

Stavba přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice je situovaná v dílčím povodí následujících útvarů povrchových vod:

- Ploučnice od toku Robečský potok po ústí do Labe (OHL_1110)
- Šporcka od pramene po ústí do Ploučnice (OHL_1010)

Obrázek 24 Vodní útvary povrchových vod



Zdroj: VÚV T.G.M., Valbek, spol. s r.o., březen 2021; grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o.; podkladová data: ©ESRI, © TopGis, s.r.o.

Povodí Ploučnice od toku Robečský potok po ústí do Labe (OHL_1110) není vymezeno jako silně ovlivněný vodní útvar. Základní charakteristiky vodního útvaru převzaté z Plánu dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (2019) jsou uvedeny dále v tabulce.

Tabulka 30 Základní charakteristiky povodí vodního útvaru Ploučnice od toku Robečský potok po ústí do Labe (OHL_1110)

ID útvaru povrchových vod	OHL_1110
Název útvaru povrchových vod	Ploučnice od toku Robečský potok po ústí do Labe
Kategorie VÚ	Řeka
Typologie VÚ	1-2-2-2
Silně ovlivněný vodní útvar (HMWB)	Ne
Dílčí povodí	Ohře, dolní Labe a ostatní přítoky Labe

Podrobné vyhodnocení stavu vodního útvaru uvedené v následující tabulce bylo převzato z plánu Dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (2019).

Chemický stav tohoto vodního útvaru je hodnocen jako „nedosažení dobrého stavu“. Výsledný ekologický stav je vyhodnocen jako střední. Celkový stav vodního útvaru je hodnocen jako nevyhovující. Byly identifikovány překročené ukazatele u benzo[a]pyrenu, fluaranthenu, bisfenolu A a halogenů adsorbovatelných a organicky vázaných.

Povodí Šporka od pramene po ústí do Ploučnice (OHL_1010) není vymezeno jako silně ovlivněný vodní útvar. Základní charakteristiky vodního útvaru převzaté z Plánu dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (2019) jsou uvedeny dále v tabulce.

Tabulka 31 Základní charakteristiky povodí vodního útvaru Šporka od pramene po ústí do Ploučnice (OHL_1010)

ID útvaru povrchových vod	OHL_1010
Název útvaru povrchových vod	Šporka od pramene po ústí do Ploučnice
Kategorie VÚ	Řeka
Typologie VÚ	1-2-2-2
Silně ovlivněný vodní útvar (HMWB)	Ne
Dílčí povodí	Ohře, dolní Labe a ostatní přítoky Labe

Podrobné vyhodnocení stavu vodního útvaru uvedené v následující tabulce bylo převzato z plánu Dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (2019).

Chemický stav tohoto vodního útvaru je hodnocen jako „nedosažení dobrého stavu“. Výsledný ekologický stav je vyhodnocen jako střední. Celkový stav vodního útvaru je hodnocen jako nevyhovující. Byly identifikovány překročené ukazatele u olova Pb, jeho rozpustných sloučenin a železa Fe.

Podzemní voda

Níže uvedené základní charakteristiky podzemních vod vycházejí ze studie hydrogeologických rizik v trase přeložky silnice I/13 Děčín–Manušice v příloze č. 12 předkládané dokumentace EIA.

Ve smyslu hydrogeologické rajonizace ČR náleží zájmové území do hydrogeologického rajónu 4650 – Křída dolní Ploučnice a horní Kamenice (útvary podzemních vod – základní vrstva) o ploše 481, 409 km² a rajónu 4730 – Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále o ploše 949 km² (útvary podzemních vod – hlubinné vrstvy), které se nacházejí v povodí Labe a dílčích povodí Ohře, dolní Labe a ostatních přítoků Labe. Jedná se o litologický typ pískovce a slepence, průlino-puklinová propustnost, napjatá hladina vody, mineralizace 0,3-1 g/l a chemický typ Ca⁺HCO₃.

V komplexu coniak-santonských uloženin se vyskytují dva relativně samostatné kolektory: bazální s napjatou hladinou podzemní vody a svrchní s volnou hladinou podzemní vody. Tyto dva kolektory jsou odděleny relativně nepropustnou až polopropustnou polohou slínitého prachovce až slínovce.

V oblasti Českého Středohoří je z puklinových vod čedičů nebo pramenů čedičových sutí zásobena velká část menších obcí, neboť i přes relativní nízkou propustnost neovulkanitů jsou v této oblasti čedičové horniny v povrchové zóně značně rozpukané a otevřené pukliny umožňují dobrou cirkulaci podzemní vody a vytváření jejich kolektorů.

V kvartérních pokryvných útvarech se významnější zvodně vytvářejí pouze ve fluvialních uloženinách údolních niv. Tyto zvodně jsou většinou v přímé závislosti s výškou hladin ve vodotečích.

Oběh podzemní vody v průlino-puklinových kolektorech zastížených křídových hornin je vázaný především na přípovrchovou zónu rozpukání a rozpojení hornin (svrchní zvětralé a rozpukané pásmo skalního podkladu) a na tektonické zóny. Množství podzemních vod je závislé na atmosférických srážkách, které je dotují, na ploše hydrogeologického povodí, na morfologii terénu a na propustnosti hornin.

Regionální proudění podzemní vody probíhá v hlavním kolektoru BC_C (kolektor cenomanského-turonského stáří). Proudění podzemní vody v zóně přípovrchové zóny a v místech výskytu kolektoru D (kolektor coniakového stáří) je ovlivňováno morfologií terénu jednotlivých povodí. V oblastech výchozů méně propustných hornin se uplatňuje přípovrchové proudění podzemní vody. Propustnost kolektorů je

průlinově-puklinová, proudění podzemní vody (směr i velikost) ovlivňují zlomy, puklinové systémy a vulkanická tělesa.

Zdrojem podzemní vody je srážková infiltrace a přetoky podzemní vody přes hranice hydrogeologických rajonů. K odtoku podzemní vody dochází drenáží do říční sítě, do pramenů a do jímacích objektů. Převažují odběry z přípovrchové zóny a z kolektoru D.

Dle mapy Základního odtoku podzemní vody (Krásný et al. 1981) činí dlouhodobý specifický odtok podzemní vody v západní části plánované přeložky 2-3 l/s/km² (jednokolektorový zvodněný systém tvořený jedním nespojitým kolektorem přípovrchové zóny zvětralin a rozevřených puklin hornin neovulkanitů) a ve východní části 5-7 l/s/km² (zvodněný systém pánevního typu tvořený dvěma vrstvodnými, regionálně vymezenými křídovými kolektory). Hlavní drenážní bází je tok Labe. Směr proudění podzemní vody je směrem k drenážním bázím – hlavní k jihovýchodu k toku Labe, lokální k jihu do údolí k toku Ploučnice.

Sledované vrty v nejbližším okolí plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice

Sledované vrty (vrty státní pozorovací sítě ČHMÚ, odběrové objekty sledované od roku 2008) v nejbližším okolí přeložky jsou uvedeny v následujících tabulkách. Objekty státní monitorovací sítě celoplošně sledují úroveň hladiny a jakost podzemní vody za účelem hodnocení hydrologické bilance množství a jakosti. Lokalizace umístění vrtů ČHMÚ a odběrových objektů je patrná z mapových příloh uvedených v příloze č. 12 předkládané dokumentace EIA.

Tabulka 32 Sledované vrty ČHMÚ a další odběrové objekty

Označení ČHMÚ / Klíč GDO*	Zeměpisné souřadnice		Původní název	Lokalita	Hloubka vrtu [m]	Kolektor
	X	Y				
Vrty ČHMÚ s režimním pozorováním hladiny a jakosti podzemní vody						
VP1984	-969959	-741388	VP1956N	Benešov n. Pl.	11	Kvartér? (D)
VP9488	-972697	-734279	2H275	Žandov u Č. Lípy	760	Turon (B_C)
VP8487	-972705	-734275	2H274	Žandov u Č. Lípy	345	Coniak (D)
Sledované objekty – evidované odběry podzemní vody (Burda a kol. 2016)						
63646	-965870,00	-745908,00	HV-2	Březiny u Děčína	5,3	B_C
635758	-965880,11	-745453,85	DC-6 TERMO	Březiny u Děčína	545,0	B_C
63645	-965900,00	-745873,00	HV-1	Březiny u Děčína	5,45	B_C
64274	-969256,00	-740956,30	SK-1T	Benešov n. Pl. ²	1136	B_C
64219	-970101,00	-741010,00	HV-1	Benešov n. Pl. ²	370	B_C
692200	-972697,46	-734278,75	2H-275	Žandov u Č. Lípy ²	760	B_C
15354	-972723,00	-734268,30	SK-11T	Žandov u Č. Lípy ²	820	B_C
649198	-974662,00	-727078,00	M-1119/2	Horní Libchava	14,5	B_C
15316	-976884,30	-729669,20	HV-5	Dolní Libchava	8	B_C
15311	-976991,90	-729850,80	HV-1	Horní Libchava	7	B_C
705528	-965937,00	-736393,00	M-1	Horní Habartice ¹	18	D
60735	-969450,00	-739600,00	HV-2	Benešov n. Pl. ¹	20	D

Označení ČHMÚ / Klíč GDO*	Zeměpisné souřadnice		Původní název	Lokalita	Hloubka vrtu [m]	Kolektor
	X	Y				
60734	-969500,00	-739800,00	HV-1	Benešov n. Pl. ¹	26,5	D
64195	-969660,00	-741740,00	BE-1	Benešov n. Pl. ¹	221,1	D
62203	-969730,00	-742810,00	JA-3	Benešov n. Pl. ¹	5,5	D
62204	-969760,00	-742815,00	JK-1	Benešov n. Pl. ¹	30	D
692636	-969958,87	-741388,36	VP-1956N	Benešov n. Pl. ¹	11	D
64196	-969970,00	-741320,00	V-1956	Benešov n. Pl. ¹	14,6	D
60743	-972040,00	-733450,00	ZD-1	Velká Bukovina ¹	10,5	D
60744	-972040,00	-733540,00	ZD-2	Velká Bukovina ¹	10	D
60745	-972050,00	-733580,00	ZD-3	Velká Bukovina ¹	10,5	D
60281	-972241,30	-732303,00	RA-1	Volfartice	150	D
15515	-972630,00	-734710,00	VS	Velká Bukovina ¹	24	D
15516	-972680,00	-734300,00	Z-1	Velká Bukovina ¹	32	D
692638	-972711,18	-734271,94	2M-276	Žandov u Č. Lípy ¹	19	D
15507	-973010,00	-734500,00	Z-2	Žandov u Č. Lípy ¹	57,6	D
15209	-973180,00	-729280,00	HL-1	Horní Libchava	95	D
15046	-974225,00	-729000,00	VE-2	Horní Libchava	81	D
13781	-975322,90	-727051,40	HV-2	Dolní Libchava	8	D
13784	-975349,90	-727316,50	HV-4	Dolní Libchava	9	D
15092	-978788,00	-735035,00	VA-2	Heřmanice u Žandova	19,5	D
565421	-967518,60	-743836,80	HJ-103	Březiny u Děčína	23	D

Poznámka: ¹ odběrové objekty SČVK, ² vrty s termální vodou

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

Přibližně od km 17,200 trasy předmětného záměru do konce úseku náleží území do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Jedná se o rozsáhle vymezenou oblast a záměr zasahuje do jejího severozápadního okraje. Byla vyhlášena nařízením vlády č. 85/1981 Sb. v roce 1981 jako území s přirozenou akumulací vody. Grafické zobrazení předmětného záměru ve vztahu k CHOPAV Severočeská křída je zřejmé z mapy č. 3 v příloze č. 14 předkládané dokumentace EIA.

Ochranné pásmo vodního zdroje

Trasa projektované přeložky I/13 dále prochází v blízkosti či se přímo dotýká následujících ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ):

- OPVZ Benešov nad Ploučnicí, prameniště Koněvova ul.

V km cca 6,000–6,700 varianty 1 i varianty 2 – trasa stavby prochází cca 20 m od hranice OPVZ, k přímému střetu stavby s OPVZ nedojde. Ochranné pásmo zahrnuje tyto dílčí vodní zdroje:

- Sběrné prameniště pod obcí Ovesná zahrnuje čtyři jímky se zářezy

- Prameniště „Grohmanův pramen“ pod obcí Ovesná, jímka se zářezem
- Prameniště Benešov n. Pl. nad hřbitovem – jímka se zářezem
- Benešov n. Pl. čerpací stanice – jímka se zářezem a čerpací stanice
- OPVZ Benešov nad Ploučnicí prameniště

V km cca 6,000 varianty 1 i varianty 2 – OPVZ stupně 1 se nachází v těsné návaznosti na silniční přípojku do Benešova nad Ploučnicí;

V km cca 6,800–7,200 varianty 1, resp. v km 6,740–7,130 varianty 2 – okrajový střet s OPVZ stupně 2, těsný kontakt s OPVZ stupně 1;

V km cca 7,760 varianty 1, resp. v km 7,690 varianty 2 – OPVZ stupně 1 se nachází cca 100 m severně od záměru.
- OPVZ Benešov nad Ploučnicí prameniště Leninova ul.

V km 7,000 varianty 1 i varianty 2 – OPVZ se nachází cca 400 m jižně od záměru
- OPVZ Benešov nad Ploučnicí, Dolní Habartice prameniště

Poblíž km cca 10,500–10,800 varianty 1, resp. v km 10,430–10,730 varianty 2 – cca 105 m jižně od záměru se nachází hranice OPVZ stupně 2b. Jedná se o prameniště se čtyřmi vývěry se sběrnou jímkou.
- OPVZ Velká Bukovina prameniště

Poblíž km cca 14,000 varianty 1 i varianty 2 – cca 115 m jihozápadně od záměru. Jedná se o jímky se zářezy.
- OPVZ Žandov gravitace jímací zářezy

V km cca 15,250–15,360 varianty 1, resp. v km 15,310–15,420 – Těsný kontakt s OPVZ stupně 1. Jedná se o dva jímací zářezy s jímkou.
- OPVZ Radeč gravitace

V km 17,500 varianty 1 i varianty 2 – Jižně od navrhované stavby I/13 ve vzdálenosti cca 900 m se nachází OPVZ stupně 1.

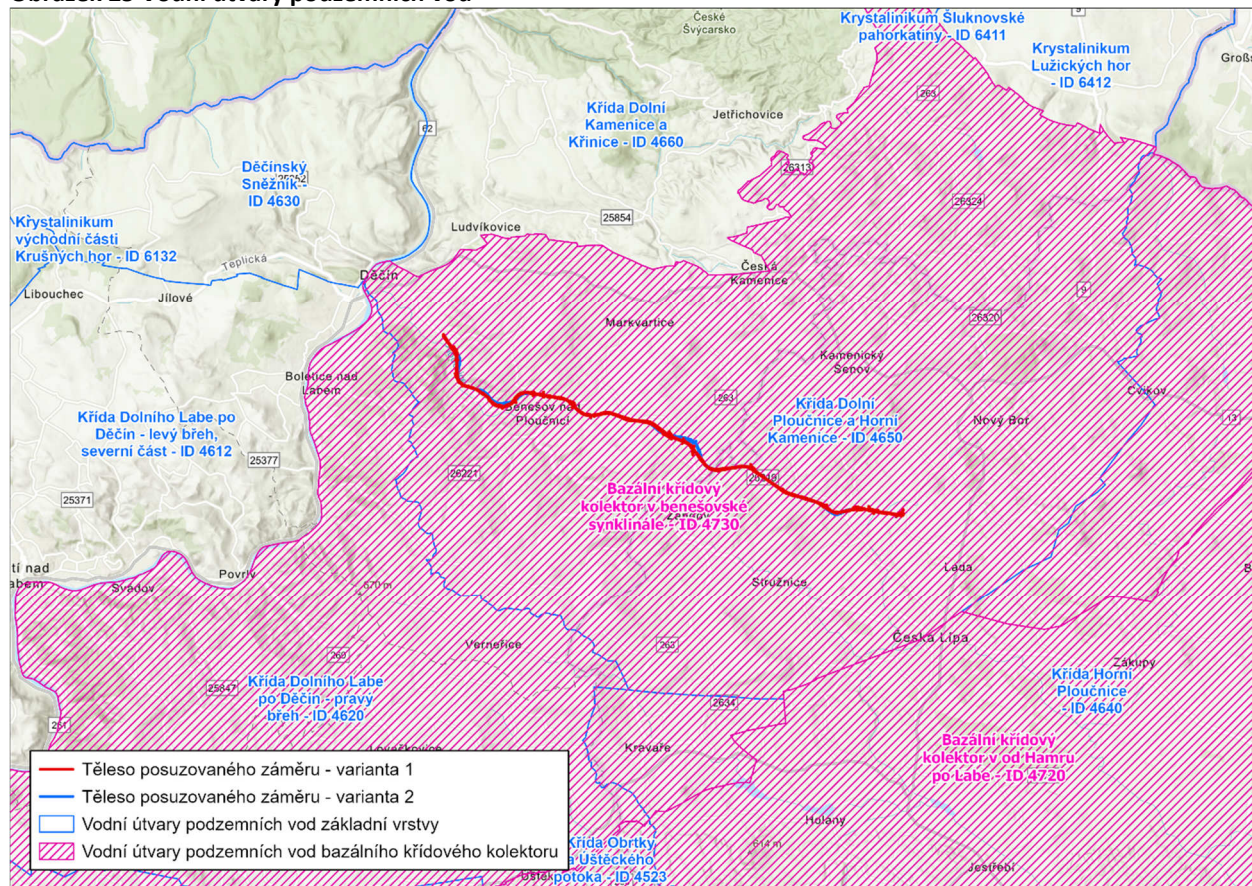
V zájmovém území se nevyskytují ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů ani minerálních vod.

Dotčené útvary podzemních vod

Stavba přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice se nachází na území následujících útvarů podzemních vod:

- Křída Dolní Ploučnice a Horní Kamenice (ID 46 500) – vodní útvar základní vrstvy
- Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále (ID 47 300) – vodní útvar hlubinné vrstvy

Obrázek 25 Vodní útvary podzemních vod



Zdroj: VÚV T.G.M., Valbek, spol. s r.o., březen 2021, grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o.; podkladová data: ©ESRI, © TopGis, s.r.o.

Tabulka 33 Základní charakteristika vodního útvaru základní vrstvy Křída Dolní Ploučnice a Horní Kamenice

ID útvaru hydrogeologického rajonu	4650
Název hydrogeologického rajonu	Křída Dolní Ploučnice a Horní Kamenice
ID útvaru	46500
Plocha (km ²)	481,409
Pozice	Rajon základní vrstvy
Geologická jednotka	Sedimenty svrchní křídý
Povodí	Labe
Dílčí povodí	Ohře, dolní Labe a ostatní přítoky Labe
Bilancovaný kolektor	kolektor D – březenské až merboltické souvrství, coniac až santon kolektor BC – bělohorské až jizerské souvrství, spodní až svrchní turon

V rámci podrobného vyhodnocení stavu dotčeného vodního útvaru základní vrstvy uvedeného v plánu Dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (2019) byl daný útvar vyhodnocen jako rizikový z hlediska chemického stavu, nerizikový z hlediska kvantitativního stavu, souhrnem pak celkově rizikový.

Tabulka 34 Základní charakter. vodního útvaru hlubinné vrstvy Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále

ID útvaru hydrogeologického rajonu	4730
Název hydrogeologického rajonu	Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále
ID útvaru	47 300
Plocha (km ²)	948,859
Pozice	Rajon hlubinné vrstvy
Geologická jednotka	Sedimenty svrchní křídý

Povodí	Labe
Dílčí povodí	Ohře, dolní Labe a ostatní přítoky Labe
Bilancovaný kolektor	kolektor A – perucko-korycanské souvrství, cenoman

Hydrogeologický rajon 4730 zahrnuje území mezi Labem, Litoměřicemi, Českou Lípou, Lužickými horami, Českou Kamenicí, Děčínem a Ústím nad Labem. Představuje tzv. hlubinný rajon, ve kterém je podzemní voda vázaná na kolektor A, resp. AB. V rajonu 4730 je vyčleněn jediný – bazální – kolektor v pískovcovém vývoji, sdružující písčité facie cenomanského kolektoru A a spongilitické slinité pískovce až jemnozrné křemenné pískovce kolektoru B. Je koncipován jako jednokolektorový rajon, bilancován je kolektor A, resp. kolektor AB – perucko-korycanské až bělohorské souvrství, cenoman až spodní turon. Vymezení rajonu 4730 je ve větší části plochy limitováno tokem Labe, které je hlavní a současně i jedinou erozivní bází kolektoru na západě a na jihu. Severovýchodní hranice je tvořena rozvodnicí podzemních vod. V jižní části je hranice vedena po tektonických prvcích s nejasnou hydrogeologickou funkcí.

Hydrogeologické poměry

Na území plánované přeložky silnice I/13 situované v jihozápadní části hydrogeologického rajonu 4650 - Křída dolní Ploučnice a horní Kamenice se vyskytují v různých hloubkových úrovních křídové hydrogeologické kolektory: turonský kolektor BC (bělohorské a jizerské souvrství stáří spodní až svrchní turon) a coniacký kolektor D (teplické, březenské a merboltické souvrství stáří svrchní turon, coniak a santon).

Hydrogeologický rajon 4650 - Křída dolní Ploučnice a horní Kamenice je situován nad hlubinným hydrogeologickým rajonem 4730 - Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále.

Základní charakteristiky dotčených kolektorů byly zpracovány na základě výsledků hydrogeologického výzkumu v HGR 4650 provedeného v rámci Rebilance zdrojů podzemních vod (Burda a kol. 2016).

Jednotlivé kolektory jsou odděleny izolátory. Regionální izolátor tvořený prachovci a slínovci bělohorského souvrství odděluje kolektory A a BC. Kolektory turonský (BC) a coniacký kolektor (D) odděluje izolátor, část teplického souvrství v prachovcovém, jílovcovém až slínovcovém vývoji s polohami pískovců. Kolektor D (coniacký) je místy oddělen od povrchu vložkami jílovců a prachovců.

Turonský kolektor (BC) dosahuje v místech nejhluběji zakleslé benešovské synklinály 400 m. Báze i strop jsou limitované propustností hornin a jejich tektonickou dispozicí. Průměrná hodnota transmisivity je 583 m²/den a její hodnota kolísá podle litofaciálních a tektonických podmínek.

Coniacký kolektor (D), v hydrogeologickém rajonu 4650 tvořený několika samostatnými tělesy, je litologicky vázán na střednězrné až jemnozrné křemenné pískovce, které se v oblasti faciálních přechodů mění na prachovité až jílovito-prachovité. Zachované neúplné mocnosti kolektorů se pohybují od desítek m na denudačních okrajích do 200 až 250–300 m v centrální části hydrogeologického rajonu. Střední hodnota transmisivity kolektoru D v rajonu je 287 m²/den.

Střídání kolektorů a izolátorů umožňuje vznik zavěšených zvodní, jejichž hladina může výrazně kolísat.

Hydrogeologické poměry výrazně ovlivňují projevy terciérního povrchového a žilného vulkanismu, které komunikaci podzemní vody často omezují. Neovulkanity mají propustnost puklinovou, zóna přípovrchového rozpojení puklin dosahuje obvykle mocnosti 20–30 m. Pyroklastika mají propustnost průlino-puklinovou, v zóně přípovrchového zvětrání převládá průlínová propustnost. Hydraulické vlastnosti neovulkanitů jsou velmi proměnlivé, transmisivita je v průměru nízká (Hazdrová a kol. 1980). Na bázi pyroklastik na styku s podložními slínovci dochází k vývěru pramenů jímaných pomocí pramených jímek se zářezy, např. Benešov nad Ploučnicí. Terciérní sedimenty paleogenního stáří u Volfartic (písky s

polohami jílovců a slepenců, výskyty písků, jílu, uhelných slojí a štěrků) představují zvodnělé nebo nesaturované kolektory s průlinovou propustností. Bazaltoidní horniny jsou puklinově propustné, zvodněné v přípovrchové zóně rozvolnění hornin a často nejsou zvodněny vůbec vzhledem k jejich vysokému stupni rigidity. Hlavní zvodnění se váže na sutě a přípovrchovou zónu rozvolnění na svazích kopců. Filtrační parametry hornin terciéru jsou řádově nižší než u křídových souvrství. Pyroklastika mají nízkou transmisivitu a velmi slabou propustnost.

Kvartérní sedimenty, deluviální sedimenty (sutě), holocenní fluviální sedimenty povrchových toků a pleistocenní terasy (např. Bystré u Benešova nad Ploučnicí), holocenní fluviální sedimenty podél toků řeky Ploučnice a Bystré o mocnosti až 5 m, tvoří jílovitopísčité, písčitolínité a jílovitokamenité sedimenty s průlinovou propustností. Sprašové hlíny představují izolátor (poloizolátor).

C. 2. 3. Půda

Vzhledem k velkému rozsahu a různorodosti zájmového území se v něm nachází více půdních typů. Půdní poměry jsou pestré, což je podmíněno kontaktem dvou odlišných území Verneřického Středohoří a Českolipské kotliny. Území na začátku záměru je tvořeno půdními typy kambizem modální a eutrofní (vyvíjejí se na podkladu neovulkanických hornin) a hnědozem modální a luvická. Kambizemě jsou vyvinuty převážně v hlavním souvrství magmatických a metamorfických svahovin a sedimentárních hornin. Na území obce Jedlka a Soutěsky převažuje kambizem modální. Dále pokračuje u území Benešova nad Ploučnicí luvizem modální s menšími úseky stavby na půdním typu geje modální, fluvizemě modální a pseudogleje modální (kolem toku Bystrá). V dalším úseku po Velkou Bukovinu se střídá kambizem a hnědozem. Území Volfartic převládá pseudogleje a gleje (především v blízkosti vodních toků Libchava a Šporka). V úplném závěru v okolí Šporky se nacházejí humuso-železité arenické podzoly na písčitéch nižších polohách.

Záměr si vyžádá trvalý zábor ZPF i PUPFL. Předpokládaný rozsah a procentuální podíl trvalého záboru stavbou předmětného záměru s rozdělením na jednotlivé druhy pozemků je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 35 Předpokládané trvalé zábery v obou variantách záměru s rozdělením na druhy pozemků

Druh pozemku	V1		V2	
	Předpokládaný trvalý zábor		Předpokládaný trvalý zábor	
	m ²	%	m ²	%
Orná půda	280 144	31,3	290 685	34,0
Zahrada	9 647	1,1	11 827	1,4
Ovocný sad	39 864	4,5	44 973	5,3
Trvalý travní porost	369 149	41,2	327 982	38,4
Lesní pozemek (PUPFL)	102 795	11,5	94 447	11,1
Vodní plocha	2 995	0,3	2 912	0,3
Zastavěná plocha a nádvoří	316	0,0	80	0,0
Ostatní plocha	90 855	10,1	81 443	10
Celkem	895 764	100,0	854 349	100,0

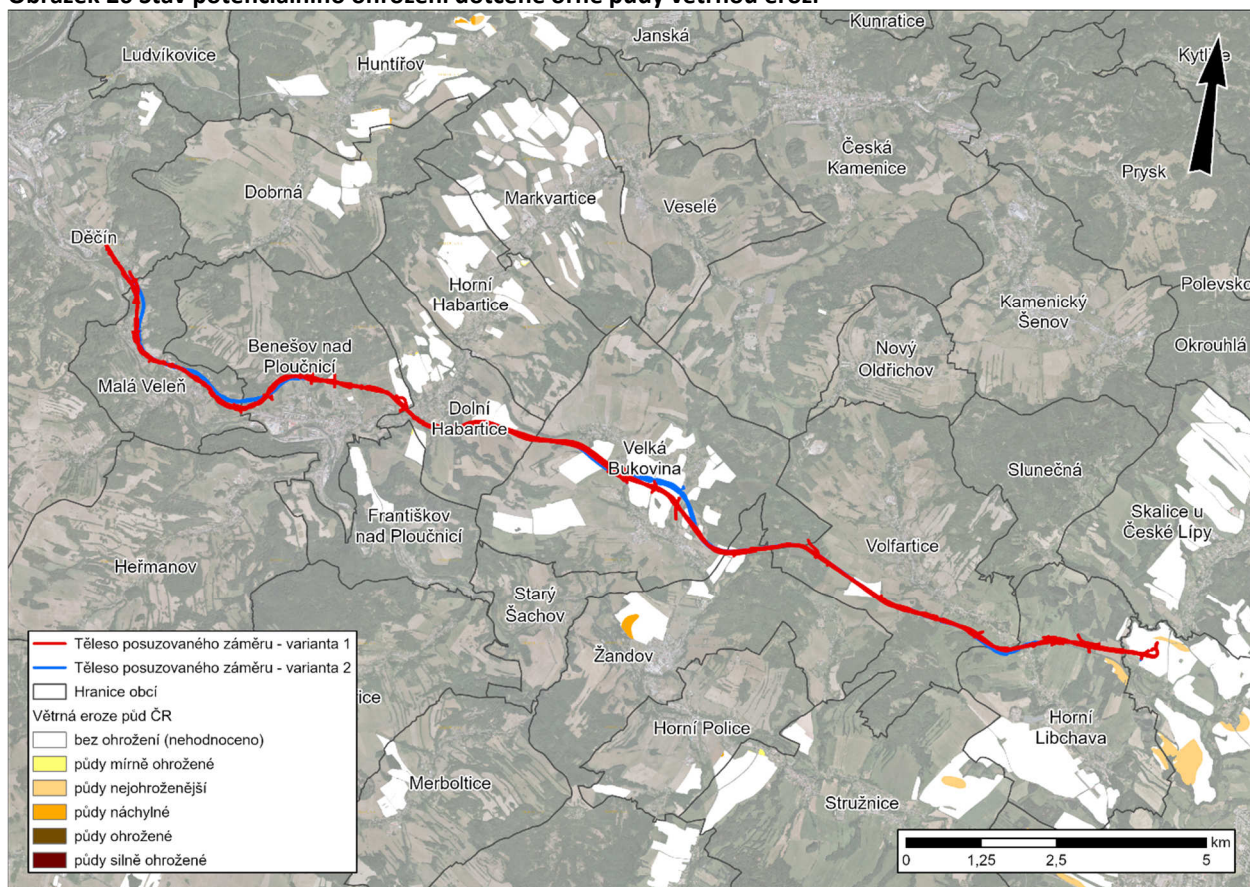
Výčet jednotlivých dotčených BPEJ v dotčených katastrálních územích včetně specifikace třídy ochrany ZPF je uveden v příslušné tabulce v kapitole B. II. 1. předkládané dokumentace EIA.

Charakteristika dotčených lesních porostů dle porostní mapy Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů je uvedena v kap. C. 2. 5. dokumentace EIA.

Stav eroze a erozního ohrožení a degradace půd

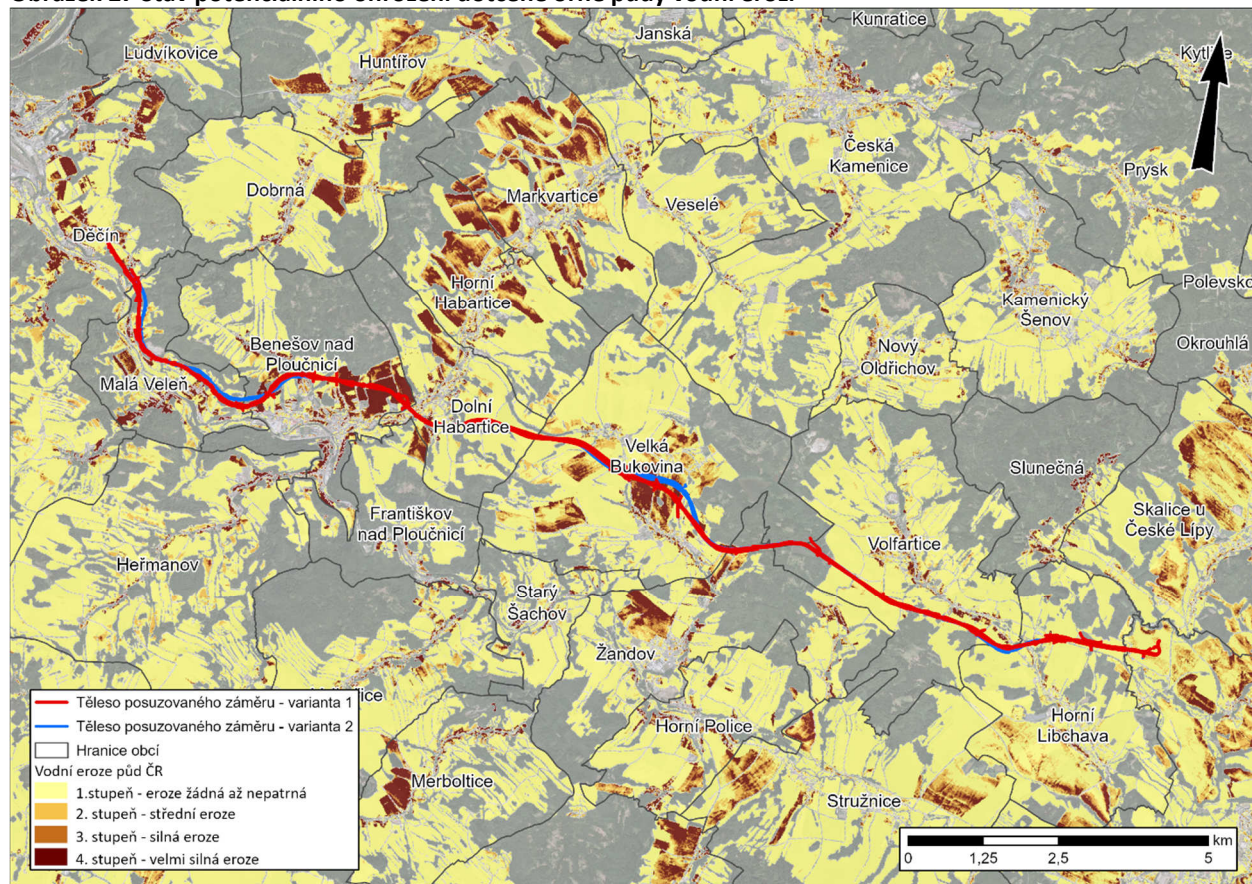
Stav potenciálního ohrožení dotčené orné půdy větrnou a vodní erozí je zřejmý z následujících obrázků.

Obrázek 26 Stav potenciálního ohrožení dotčené orné půdy větrnou erozí



Zdroj: WMS vumop.cz, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Dle výše uvedeného obrázku je zřejmé, že na území předmětného záměru se nachází orná půda převážně bez ohrožení větrnou erozí.

Obrázek 27 Stav potenciálního ohrožení dotčené orné půdy vodní erozí

Zdroj: WMS eagri.cz, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Dle výše uvedeného obrázku je zřejmé, že se na území předmětného záměru nachází orná půda od minimálního ohrožení vodní erozí až po půdy s potenciálem velmi silné vodní eroze (na začátku úseku v oblasti Soutěšky, v lokalitě mezi Benešovem n. Pl. a Dolními Habarticemi a v lokalitě Velká Bukovina).

C. 2. 4. Přírodní zdroje

Definice přírodních zdrojů vyplývá z § 7, odst. 1 a 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s realizací záměru I/13 Děčín – Manušice je třeba se zaměřit stávající stav následujících přírodních zdrojů: biota, vody (povrchové a podzemní), horninové prostředí a půdy.

Problematika stavu výše uvedených přírodních zdrojů je předmětem následujících kapitol dokumentace EIA:

- Biota – kap. C. 1. 3. a C. 2. 5.
- Povrchové a podzemní vody – kap. C. 1. 2. a C. 2. 2.
- Horninové prostředí – kap. C. 1. 10.
- Půda – kap. C. 2. 3.

C. 2. 5. Biologická rozmanitost

C. 2. 5. 1. Flóra

Potenciální přirozená vegetace a přírodní biotopy

Dle mapy potenciální přirozené vegetace ČR tvoří v řešeném území potenciální přirozenou vegetaci mozaika dubohabrových hájů (svaz *Carpinion betuli*), květnatých bučin (svaz *Fagion sylvaticae*) a kyselých doubrav (svaz *Quercion roboris*), maloplošně jsou v trase silnice rozšířeny i jasanovo-olšové luhy (svaz *Alnion incanae*). Dubohabřiny jsou plošně rozšířeny v západní až střední části trasy a jsou reprezentovány asociací *Melampyro nemorosi-Carpinetum* (černýšová dubohabřina, v novějším syntaxonomickém pojetí as. *Galio sylvatici-Carpinetum betuli*). Květnaté bučiny zasahují do území z vyšších svahových poloh a v mapě potenciální přirozené vegetace jsou řazeny do as. *Dentario enneaphylli-Fagetum* (bučina s kyčelníci devítilistou; v novějším syntaxonomickém pojetí se jedná o as. *Mercuriali perennis-Fagetum sylvaticae*). Z Českolipské kotliny do území zasahuje jednotka acidofilních a jedlových doubrav (as. *Luzulo albidae-Quercetum*, *Abieti-Quercetum*, v novějším systému je lze víceméně ztotožnit s as. *Holco mollis-Quercetum roboris*). Maloplošně je možné v území (i na zachovalých porostech) rozlišit ještě suťové lesy (svaz *Tilio platyphylli-Acerion*), případně mokřadní olšiny (svaz *Alnion glutinosae*).

Aktuální vegetace zájmového území

Podrobné kontroly území zaměřené na aktuální stav území a výskyt rostlin a živočichů a migraci v území byly provedeny 16. 4., 8. 5., 29. 5., 27. 6., 12. 7., 9. 8., 4. 9., 30. 9., 3. 11. 2022. Dále byla využita vlastní data z průzkumu území 29. 8., 10. 9., 30. 9. a 10. 10. 2019 pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Zohledněny jsou rovněž dřívější průzkumy, které provedla EVERNIA s.r.o. (2017). Cílem aktuálního botanického průzkumu bylo ověřit mj. výskyt zvláště chráněných druhů vyšších rostlin, se zohledněním dřívějších nálezů v území.

V následující části jsou uvedeny přehledy vybraných zjištěných druhů, rozdělených do zájmových skupin. Jsou uvedeny pouze ty druhy, které mají nebo mohou mít k zájmovému území konkrétní vztah (zjištěné anebo potenciální stanoviště pro rozmnožování, zimování, potravní stanoviště, tahová zastávka). Ostatní druhy, pro které je území netypické a jejichž výskyt lze charakterizovat jako náhodný nebo ojedinělý (vyskytují se v jiných typech prostředí), nejsou uváděny.

Stupeň ohrožení je u rostlin uváděn podle Červeného seznamu ohrožených druhů rostlin České republiky (Grulich 2012, Grulich & Chobot 2017) a podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění vyhlášky MŽP ČR č. 175/2006 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Zákonem chráněné druhy: O – Ohrožený druh, SO – Silně ohrožený druh, KO – Kriticky ohrožený druh.

V zájmovém území a nejbližším okolí bylo zjištěno osm druhů rostlin uvedených ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to v kategorii ohrožený druh a silně ohrožený druh.

Okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) – O, C4a. V území nejčastěji v lemech zachovalých dubohabřin, nejbliže byli pozorováni jednotliví jedinci na dvou lokalitách (celkem sedm rostlin) v lesním lemu mezi Jedlkou a lomem Soutěsky.

Čičorka pochvatá (*Coronilla vaginalis*) – SO, C2b. Dříve potvrzena na louce v km 3,5 v části Soutěsky, 17. 5. 2017 (Anonymus 2022). Jedná se o prudší travnaté svahy kařonu se zbytky starých ovocných sadů, místy porůstající náletem listnáčů, ochuzená luční vegetace s druhy svazu *Arrhenatherion*, místy sukcesi doprovází druhy lemů *Trifolion medii*.

Prstnatec májový pravý (*Dactylorhiza majalis* subsp. *Majalis*) – O, C3. Potvrzen na louce u stavby v km 20,5 a jižně Volfartic v blízkosti stavby.

Prstnatec Fuchsův (*Dactylorhiza fuchsii*) – O, C4a. Uváděn dřívější výskyt z jižního okraje Černého rybníka (Anonymus 2022). Aktuálně druh nebyl potvrzen, stavba do míst potenciálního výskytu nezasahuje.

Sněžinka podsnežník (*Galanthus nivalis*) – O, C3. Niva Šporky, roztroušeně. V území pouze druhotně, jako zplanělá z okrasných výsadeb v sídlech.

Bledule jarní (*Leucojum vernum*) – O, C3. Niva Šporky a potoka Libchava, loučka u stavby v km 20,5, roztroušeně, místy hojněji. V území se jedná pravděpodobně o přirozené výskyty, i když nelze vyloučit možnost splavení z dávnějších okrasných kultur.

Lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*) – O, C4a. V území typicky v remízích, zejména fragmentech dubohabřin a lemech suťových lesů, často i ve starých sadech. Potvrzena v remízu na svahu JV od Volfartic (cca km 18,8), maloplošný výskyt řádově desítek jedinců.

Tis červený (*Taxus baccata*) – SO, C3. V území pouze jako vysazená dřevina, nejedná se o autochtonní výskyt. V blízkosti trasy se ale nachází NPP Březinské tisy s početným přirozeným výskytem tisu v suťových lesích.

Druhy Červeného seznamu ČR

Zblochanec oddálený (*Puccinellia distans*) – C1t. Nejedná se o autochtonní výskyt, obligátní halofyt, v území pouze druhotné výskyty v zasolených krajnicích silnic.

Ptačinec bahenní (*Stellaria palustris*) – C2b. Uváděn z litorálu Černého rybníka (ANONYMUS 2022), aktuálně nepotvrzen.

Drchnička modrá (*Anagallis foemina*) – C3. V území potvrzena roztroušeně na louce podél polní cesty JV Volfartic.

Nepatrnc rolní (*Aphanes arvensis*) – C3. V území na políčku v lesním klínu východně od Velké Bukoviny, dříve rovněž při okraji pole u Sosnové (před km 1,0).

Ostřice odchylná (*Carex appropinquata*) – C3. Potvrzena v nivě Vrbového potoka pod hrází Černého rybníka.

Pcháč bělohlavý (*Cirsium eriophorum*) – C3. V území jednotlivé rostliny v lemu cesty u Malé Bukoviny.

Úpor peprný (*Elatine hydropiper*) – C3. Skupinky rostlin potvrzeny při okraji hráze Černého rybníka.

Vrbovka malokvětá (*Epilobium parviflorum*) – C3. Luční prameniště severně od Benešova nad Ploučnicí, maloplošně.

Chlupáček oranžový (*Hieracium aurantiacum*) – C3. V území v sušších lemech polních cest a luk jižně Volfartic.

Oman srstnatý (*Inula hirta*) – C3. Jednotlivě potvrzen na lesním svahu pod kótou Špičák západně Černého rybníka.

Sítina ostrokvětá (*Juncus acutiflorus*) – C3. Vlhké louky pod bývalou tratí v závěru trasy, východně Volfartic, roztroušeně.

Lipnice oddálená (*Poa remota*) – C3. Potvrzena pod hrází Černého rybníka.

Rdest vláskovitý (*Potamogeton trichoides*) – C3. Uváděn z Černého rybníka (ANONYMUS 2022).

Jabloň lesní (*Malus sylvestris*) – C3. V území jednotlivě v lemech remízků a ploch rozvolněných dubohabřin, registrována kolem lomu Soutěsky.

Kokrhel luštinec (*Rhinanthus alectorolophus*) – C3. V území v rámci chudších luk jižně Volfartic.

Vikev hrachovitá (*Vicia pisiformis*) – C3. V území ojediněle v západní části na skalních svazích východně Jedlky.

Jedle bělokorá (*Abies alba*) – C4a. V území vzácně, jednotlivě v lese severně Černého rybníka.

Česnek medvědí pravý (*Allium ursinum* subsp. *Ursinum*) – C4a. Potvrzený v nivě Šporky v závěru trasy, řídce roztroušeně.

Lopuch hajní (*Arctium nemorosum*) – C4a. V území roztroušeně zejména ve východní části území, lesy nad Černým rybníkem, remízky jižně od Volfartic.

Ostřice šáchorovitá (*Carex bohemika*) – C4a. Potvrzena v nivě Vrbového potoka (prameniště) v lesním okraji východně Černého rybníka.

Zeměžluč okolíkatá (*Centaureum erythraea*) – C4a. Na kulturních loukách mezi Dolními Habarticemi a Malou Bukovinou, místy dosti hojně.

Dymnivka bobovitá (*Corydalis intermedia*) – C4a. Roste v nivě Šporky, řídce roztroušeně.

Hvozdík svazčitý (*Dianthus armeria*) – C4a. Kamenolom Soutěsky, zarůstající cesta při JZ okraji.

Bahnička vejčitá (*Eleocharis ovata*) – C4a. Potvrzena v litorálu Černého rybníka.

Vrbovka bahenní (*Epilobium palustre*) – C4a. Druh byl potvrzen v nivě Vrbového potoka (prameniště) v lesním okraji východně Černého rybníka.

Přeslička největší (*Equisetum telmateia*) – C4a. V odřezu stávající silnice v Dolních Habarticích, v souvislém porostu.

Svízel severní pravý (*Galium boreale* subsp. *Boreale*) – C4a. Louky v poslední třetině trasy porůznu, místy hojně. Druh typický pro Českolipskou kotlinu.

Jestřábník průzračný (*Hieracium diaphanoides*) – C4a. Dřívější výskyt uváděn z východního úseku trasy, aktuálně nepotvrzen.

Mokřýš vstřícnohlý (*Chrysosplenium oppositifolium*) – C4a. Roste v nivě Vrbového potoka pod silnicí západně hráze Černého rybníka.

Sléz velkokvětý (*Malva alcea*) – C4a. V území jednotlivé výskyty, aktuálně potvrzen jižně Volfartic.

Strdivka sedmihradská (*Melica transsilvanica*) – C4a. V území potvrzena ve východním skalním lemu silnice severně Soutěsky.

Hlístník hnízdák (*Neottia nidus-avis*) – C4a. Ojediněle jednotlivé rostliny v lese severně Jedlky.

Hvozdíček prorostlý (*Petrorhagia prolifera*) – C4a. V území na sušších stráních, potvrzen ojediněle v západní části na skalních svazích východně Jedlky.

Mochna přímá (*Potentilla recta*) – C4a. Opuštěné louky nad Jedlkou, ojedinělé nálezy.

Prvosenka jarní pravá (*Primula veris* subsp. *Veris*) – C4a. Louky, lada a světlé lesy v západní části území, místy početněji.

Hrušeň polnička (*Pyrus pyraster*) – C4a. V sukcesních křovinách v západní i střední části trasy velmi roztroušeně, místy početněji.

Rybíz alpský (*Ribes alpinum*) – C4a. Potoční zářezy u Dolních Habartic, místy početněji. Též porůznu v lesích ve větší vzdálenosti od navržené silniční trasy.

Jeřáb břek (*Sorbus torminalis*) – C4a. Roste v lesích u Soutěsek a dále směrem k Benešovu řídce roztroušeně, vzrostlé stromy.

Sedmivítek evropský (*Trientalis europaea*) – C4a. V podmáčeném břízo olšovém remízu u Horní Libchavy, místy početně.

Jilm habrolistý (*Ulmus minor*) – C4a. V lesích i sukcesních remízích v západní části trasy roztroušeně, místy hojněji.

Kozlík dvoudomý (*Valeriana dioica*) – C4a. Zamokřené partie v topolové kmenovině východně od Černého rybníka, místy hojně.

Kozlík výběžkatý bezolistý (*Valeriana excelsa* subsp. *Sambucifolia*) – C4a. V březích Šporky v závěru trasy roztroušeně.

Rozrazil štítkovitý (*Veronica scutellata*) – C4a. Potvrzen v lemech Černého rybníka při severním okraji a u hráze.

Vrbovka Lamyova (*Epilobium lamyi*) – C4b. V území na více místech, zejména ruderalizované trávníky, lada, prameniště, řídce, roztroušeně.

Rozrazil břechtanolistý (*Veronica hederifolia*) – C4b. Mladý polní úhor východně od rozsáhlého jabloňového sadu nad Dolními Habarticemi, roztroušený výskyt.

Vlivy předmětného záměru na chráněné druhy rostlin dle přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a druhy červeného seznamu, které byly v zájmovém území předmětného záměru zaznamenány, jsou posouzeny v kapitole D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost předkládané dokumentace EIA.

Lesy

Kategorizace dotčených pozemků určených k plnění funkcí lesa je v souladu s § 6 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů a dále v souladu s § 7 až 9 zákona o lesích uvedena zvlášť pro každou z posuzovaných variant vedení přeložky v tabulkách níže.

Tabulka 36 Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL pro variantu 1 záměru s rozdělením na jednotlivé kategorie lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů

Kraj	Katastrální území	Trvalý zábor (m ²) Kategorizace lesů dle § 6 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích			Trvalý zábor (m ²) Kategorizace lesů dle § 7 až 9 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích*		
		Lesy hospodářské	Lesy ochranné	Lesy zvláštního určení	Lesy, které nejdou zařazeny v kategorii lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení	Lesy na mimořádně nepříznivých stanovištích	Lesy se zvýšenou funkcí půdoochrannou, vodoochrannou, klimatickou nebo krajinotvornou
Ústecký	Březiny u Děčína	1 491	0	0	1 491	0	0
	Malá Veleň	22 027	0	0	22 027	0	0
	Benešov nad Ploučnicí	14 925	0	0	14 925	0	0
	Ovesná	4 266	0	0	4 266	0	0
	Dolní Habartice	789	0	0	789	0	0
	Malá Bukovina	0	0	0	0	0	0
	Velká Bukovina	0	0	0	0	0	0
	Karlovka	453	0	13 925	453	0	13 925
Liberecký	Žandov u České Lípy	2 101	0	11 274	2 101	0	11 274
	Volfartice	23 589	0	0	23 589	0	0
	Horní Libchava	7 955	0	0	7 955	0	0
	Manušice	0	0	0	0	0	0
Celkem		77 596	0	25 199	77 596	0	25 199
		102 795			102 795		

Pozn. k tabulce: Z hlediska kategorizace lesů dle § 7 až 9 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, jsou řešeny jen ty kategorie lesních porostů, kterých se posuzovaný záměr z hlediska trvalého záboru dotkne.

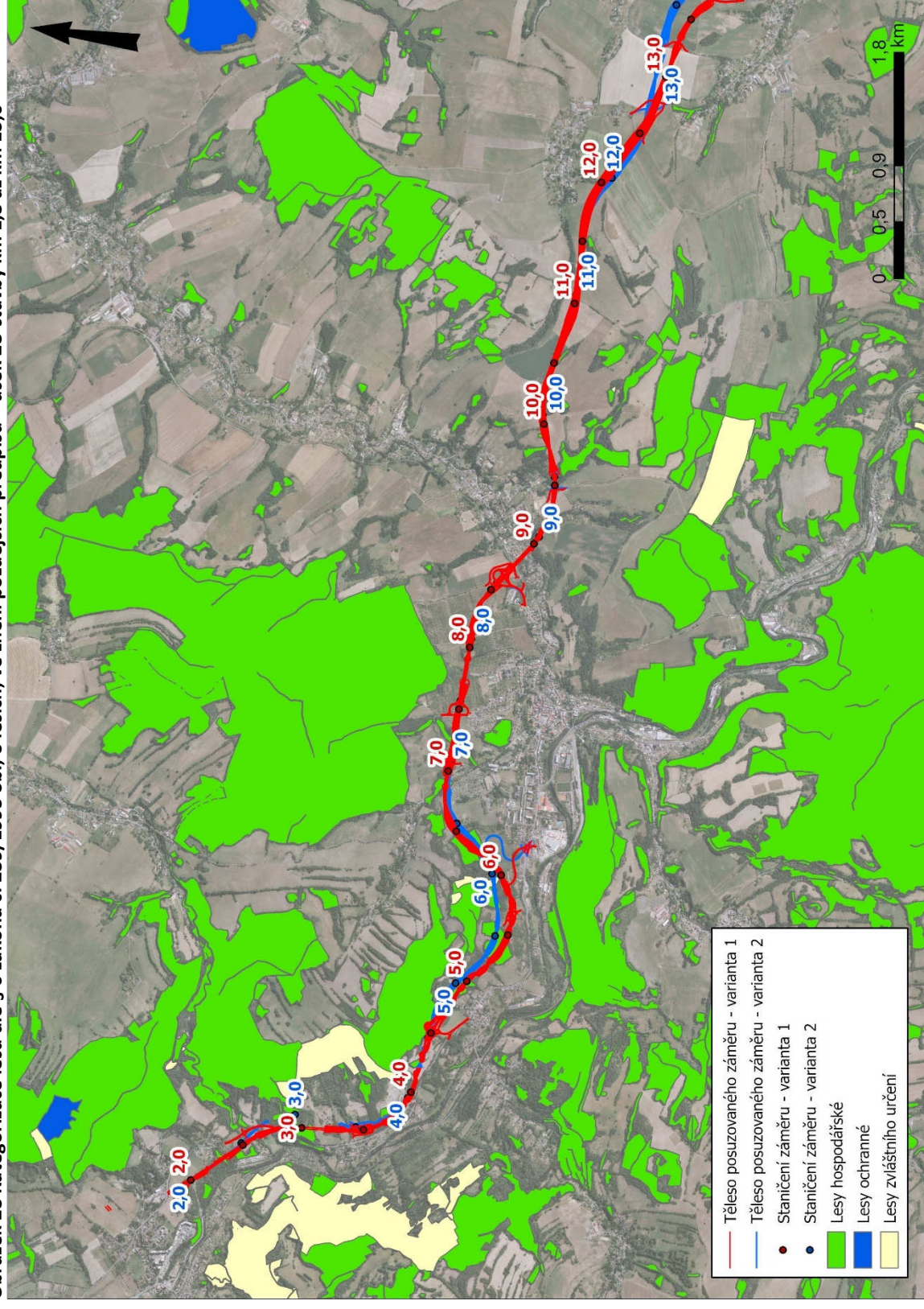
Tabulka 37 Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL pro variantu 2 záměru s rozdělením na jednotlivé kategorie lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů

Kraj	Katastrální území	Trvalý zábor (m ²) Kategorizace lesů dle § 6 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích			Trvalý zábor (m ²) Kategorizace lesů dle § 7 až 9 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích*		
		Lesy hospodářské	Lesy ochranné	Lesy zvláštního určení	Lesy, které nejdou zařazeny v kategorii lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení	Lesy na mimořádně nepříznivých stanovištích	Lesy se zvýšenou funkcí půdochrannou, vodochrannou, klimatickou nebo krajinotvornou
Ústecký	Březiny u Děčína	1 121	0	0	1 121	0	0
	Malá Veleň	16 818	677	0	16 818	677	0
	Benešov nad Ploučnicí	11 052	0	1 973	11 052	0	1 973
	Ovesná	3 903	0	0	3 903	0	0
	Dolní Habartice	460	0	0	460	0	0
	Malá Bukovina	0	0	0	0	0	0
	Velká Bukovina	0	0	0	0	0	0
	Karlovka	428	0	14 140	428	0	14 140
Liberecký	Žandov u České Lípy	2 379	0	11 677	2 379	0	11 677
	Volfartice	22 203	0	0	22 203	0	0
	Horní Libchava	7 616	0	0	7 616	0	0
	Manušice	0	0	0	0	0	0
Celkem		65 979	677	27 791	65 979	677	27 791
		94 447			94 447		

Pozn. k tabulce: Z hlediska kategorizace lesů dle § 7 až 9 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, jsou řešeny jen ty kategorie lesních porostů, kterých se posuzovaný záměr z hlediska trvalého záboru dotkne.

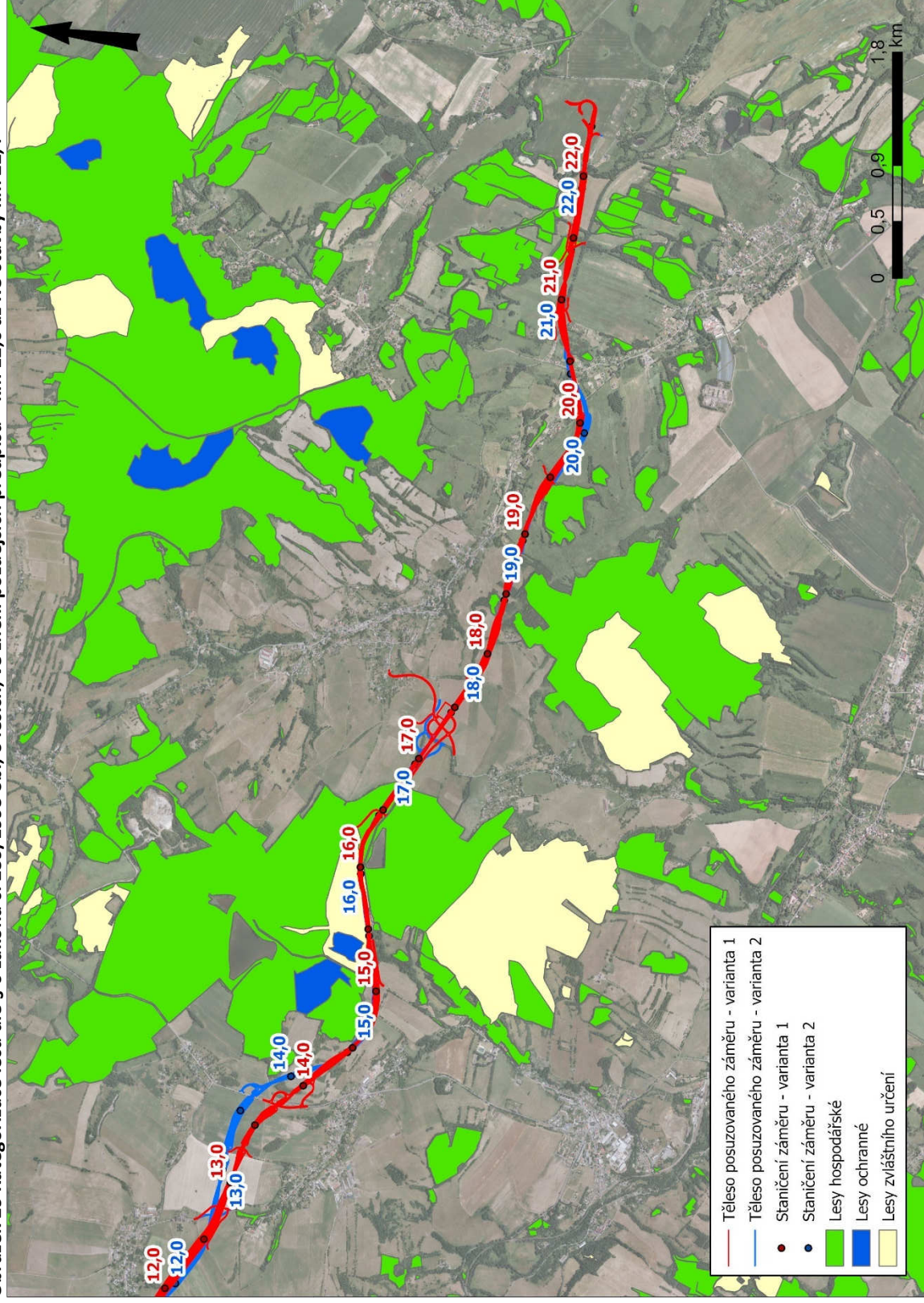
Z výše uvedených tabulek je zřejmé, že z hlediska dotčených ploch PUPFL v obou posuzovaných variantách vedení záměru dominují lesy hospodářské, resp. lesy, které nejsou zařazeny v kategorii lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení. Zábor této kategorie představuje zhruba 75 % z celkové plochy záboru. Většinový podíl ze zbývajících ploch záboru, konkrétně téměř 25 % reprezentují lesy zvláštního určení, resp. lesy se zvýšenou funkcí půdochrannou, vodochrannou, klimatickou nebo krajinotvornou.

Obrázek 28 Kategorizace lesů dle § 6 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů – úsek ZÚ stavby km 1,8 až km 13,0



Zdroj: ÚHÚL, grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o., podkladová mapa: © TopGis, s.r.o

Obrázek 29 Kategorizace lesů dle § 6 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů – km 12,0 až KÚ stavby km 22,4



Zdroj: ÚHÚL, grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o., podkladová mapa: © TopGis, s.r.o.

Z pohledu kategorizace biotopů dle Katalogu biotopů (Chytrý et al. 2010) je v území nejčastěji zastoupený lesní biotop L3.1 – hercynské dubohabřiny. Dále lze spíše vzácně očekávat dotčení biotopu L4 – Suťové lesy a L5.1 – Květnaté bučiny. Na lokalitě Černého rybníka budou dotčeny L7.2 - Vlhké acidofilní doubravy a v nivách toků L2.2 – údolní jasanovo-olšové luhy. Z antropicky podmíněných lesních biotopů se bude jednat o biotopy X9A – lesní kultury s nepůvodními jehličnatými dřevinami (smrkové a borové monokultury), X9B – lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami (fragmenty porostů dubu červeného *Quercus rubra*, topolů kanadských *Populus x canadensis* aj.), X10 – Lesní paseky a holiny (pouze lokálně), X12A – Nálety pionýrských dřevin, ochranný významné porosty (remízky u Soutěsky), X12B – Nálety pionýrských dřevin, ostatní porosty (na řadě míst v území, okolí obcí, zejména kolem Manušic, jižně od Volfartic).

Dřeviny rostoucí mimo les

Pro posouzení střetu navrhovaného záměru s dřevinami rostoucími mimo les byl zpracován dendrologický průzkum (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2022), který tvoří samostatnou přílohu č. 8 předkládané dokumentace EIA. Průzkum byl zaměřen na výčet a popis dendrologických lokalit a zhodnocení dendrometrických veličin a kvality porostů v území.

Celkově bylo na území identifikováno 91 dendrologických lokalit jejichž grafický zakres v souvislosti s posuzovanými variantami záměru je uveden v příloze č. 1 dendrologického průzkumu.

Tabulka níže obsahuje seznam zaznamenaných dřevin a keřů.

Tabulka 38 Druhové složení mimolesní zeleně

Stromy		Stromy	
Český název	Latinský název	Český název	Latinský název
slivoň	<i>Prunus sp.</i>	trnovník akát	<i>Robinia pseudacacia</i>
slivoň švestka	<i>Prunus domestica</i>	borovice černá	<i>Pinus nigra</i>
javor mléč	<i>Acer platanoides</i>	jilm drsný (horský)	<i>Ulmus glabra</i>
javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	lípa malolistá (srdčitá)	<i>Tilia cordata</i>
dub zimní	<i>Quercus petraea</i>	vrba křehká	<i>Salix fragilis</i>
jabloň domácí	<i>Malus domestica</i>	vrba bílá	<i>Salix alba</i>
jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>	buk lesní	<i>Fagus sylvatica</i>
javor babyka	<i>Acer campestre</i>	borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>
jabloň domácí	<i>Malus domestica</i>	smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>
habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	hrušeň obecná	<i>Pyrus communis</i>
dub letní	<i>Quercus robur</i>	hrušeň polnička	<i>Pyrus pyraeaster</i>
třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	jabloň lesní	<i>Malus sylvestris</i>
ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	jeřáb břek	<i>Sorbus torminalis</i>
olše lepkavá	<i>Alnus glutinosa</i>	smrk pichlavý	<i>Picea pungens</i>
vrba jíva	<i>Salix caprea</i>	topol černý	<i>Populus nigra</i>
topol osika	<i>Populus tremula</i>	zerav západní	<i>Thuja occidentalis</i>
bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>
Keře		Keře	
Český název	Latinský název	Český název	Latinský název
ostružiník	<i>Rubus spp.</i>	ptačí zob obecný	<i>Ligustrum vulgare</i>
růže šípková	<i>Rosa canina</i>	břečtan popínavý	<i>Hedera helix</i>
loubinec pětिलistý	<i>Parthenocissus quinquefolia</i>	svída krvavá	<i>Cornus sanguinea</i>
křídlatka japonská	<i>Raynouria japonica</i>	loubinec pětिलistý	<i>Parthenocissus quinquefolia</i>
hloh	<i>Crataegus sp.</i>	ostružiník křovinný	<i>Rubus plicatus</i>
líška obecná	<i>Corylus avellana</i>	bez chebdí	<i>Sambucus ebulus</i>

Stromy		Stromy	
Český název	Latinský název	Český název	Latinský název
bez černý	<i>Sambucus nigra</i>	pámelník bílý	<i>Symphoricarpos albus</i>
brslen evropský	<i>Euonymus europaea</i>	krušina olšová	<i>Frangula alnus</i>
plamének plotní	<i>Clematis vitalba</i>	vrba popelavá	<i>Salix cinerea</i>
líška obecná	<i>Corylus plicatus</i>	šeřík obecný	<i>Syringa vulgaris</i>
trnka obecná	<i>Prunus spinosa</i>	řešetlák počistivý	<i>Rhamnus cathartica</i>

V souvislosti s předmětným územím jsou dřeviny rostoucí mimo les zastoupeny variabilně, v úseku mezi místní částí Děčín XXVII – Březiny a Benešovem nad Ploučnicí převážně v podobě lokalit mimolesní zeleně, které jsou součástí zapojených lesních porostů ale nejsou klasifikovány jako PUPFL a okrajových částí zapojených lesních porostů v lokalitě. V úseku mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušicemi se jedná o lokality sadů v okolí Benešova nad Ploučnicí, zapojené pásy doprovodné zeleně vodních toků a cestní sítě, remízků, drobných skupin stromů a soliterních dřevin a křovin.

V rámci dendrologického průzkumu, který je přílohou č. 8 předkládané dokumentace EIA, byla provedena identifikace lokalit mimolesní zeleně, a bylo provedeno obecné zhodnocení stávajícího stavu dřevin a porostů, které mohou být v souvislosti se záměrem dotčeny. Detailní výčet dřevin je součástí uvedeného dendrologického průzkumu.

C. 2. 5. 2. Fauna

Biogeografické členění

Podle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) klasifikující oblasti na základě rozmístění bioty v prostoru, spadá zájmové území v první a podstatné části (km 1,825-20,000) do biogeografického regionu 1.15 Verneřický bioregion (plocha 651 km²) a ve druhé menší části (km 20,000 až křižovatka Manušice) do biogeografického regionu 1.34 Ralský bioregion (plocha 1 081 km²).

Verneřický bioregion má mezofilní charakter s převažujícím 4. bukovým stupněm (květnaté bučiny) a kraji náležícími až do 2. bukově-dubového stupně (dubohabřiny). Biota bioregionu je ovlivněna absencí řady xerothermních elementů a pronikáním hercynských lesních podhorských prvků. Netypické části bioregionu jsou tvořeny plochými kotlinami na slínech s dubohabřinami a výběžky teplých svahů s ostrovy teplomilných doubrav. V současnosti mají významné zastoupení přirozené lesy a mezofilní travní porosty. Hranice mezi Verneřickým a Ralským bioregionem je výrazná, daná rozdílnou nadmořskou výškou. Ralský bioregion je tvořen málo rozčleněnou pískovcovou tabulí s podmáčenými sníženinami a neovulkanickými kužely. Bioregion je mimořádně významný, azonálního charakteru s řadou reliktních a 92 exklávních prvků rozmanitého charakteru. Mezi všemi bioregiony pískovců má nejpestřejší biotu, podmíněnou zastoupením různých kvalit pískovců (vč. vápnitých) a střídáním suchých a mokřadních (rašelinných a slatinných) stanovišť a stanovišť na neovulkanitech. Biota náleží ke 4. bukovému vegetačnímu stupni, částečně jeho dubojehličnaté variantě. Potenciální vegetace náleží do borových doubrav, rašelinišť a olšin, vegetace neovulkanitů do květnatých bučin. V bioregionu dnes převažují rozsáhlé kulturní bory, které jsou blízké přirozeným, charakteristická jsou rašeliniště, vlhké louky a několik velkých rybníků.

Zoogeografické členění

Podle zoogeografického členění dle Zeleného (1972) zkoumaný úsek spadá do zóny B – zóna opadavých lesů, jeho převážná část leží ve faunistickém obvodu III (Polabí), faunistický okres 8 (České středohoří), východní konec již zasahuje do faunistického obvodu VI (Krkonošské podhůří) a faunistického okresu 15 (Lužické hory, Ralská pahorkatina).

Aktuální fauna

Pro předmětný záměr bylo zpracováno Hodnocení vlivů zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, které je součástí přílohy č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Aktuální komplexní přírodovědný průzkum pro účely Hodnocení byl z hlediska fauny zaměřen zejména na zjištění výskytu jednotlivých taxonů a posouzení vhodnosti území pro život a rozmnožování živočichů, zahrnující pohyby a migraci živočichů v území. Zohledněny byly dostupné údaje v rámci náleзовé databáze AOPK (Anonymus 2022). Aktuálně byly provedeny hlavní kontroly 16. 4., 8. 5., 29. 5., 27. 6., 12. 7., 9. 8., 4. 9., 30. 9., 3. 11. 2022. Dále jsou využita vlastní data z průzkumu území 29. 8., 10. 9., 30. 9. a 10. 10. 2019. Zohledněny jsou rovněž dřívější průzkumy, které provedla EVERNIA s.r.o. (2017).

Níže je uveden výčet zaznamenaných významných a zvláště chráněných druhů. U každého druhu je uveden stupeň ohrožení, a to podle přílohy č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a podle Červených seznamů ČR (Farkač et al. 2005, Šťastný & Bejček 2003, Zavadil & Moravec 2003, Anděl a & Červený 2003). Dále je uvedeno, zda se druh nachází v Příloze I Směrnice 2009/147/ES nebo v příloze II nebo IV Směrnice 92/43/EHS. Zákonem chráněné druhy: O – Ohrožený druh, SO – Silně ohrožený druh, KO – Kriticky ohrožený druh; Červené seznamy obratlovců ČR: EX – Vyhynulý, RE – Druh vymizelý na území ČR, EW – Vyhynulý nebo vyhubený ve volné přírodě, CR – Kriticky ohrožený druh, EN – Ohrožený druh, VU – Zranitelný druh, NT – Téměř ohrožený druh, LC – Málo dotčený druh, NE – nevyhodnocené druhy, DD – taxon, o němž jsou nedostatečné údaje. Kategorie LC není u obratlovců uváděna.

Bezobratlí

Rak kamenáč *Austropotamobius torrentium* – KO, CR, II, IV

Šídélko široskvrnné *Coenagrion pulchellum* – NT

Šídlatka brvnatá *Lestes barbarus* – NT

Šídlo sítinové *Aeshna juncea* – NT

Klínatka rohatá *Ophiogomphus cecilia* – SO, NT, II, IV

Slíďák tečkovaný *Hygrolycosa rubrofasciata* – VU.

Čmelák hájový *Bombus lucorum* – O

Čmelák zemní *Bombus terrestris* – O

Čmelák luční *Bombus pratorum* – O

Čmelák rolní *Bombus pascuorum* – O

Čmelák skalní *Bombus lapidarius* – O

Čmelák zahradní *Bombus hortorum* – O

Pačmelák cizopasný *Bombus rupestris* – SO

Pačmelák letní *Bombus vestalis* – O

Mravenci r. *Formica* – O

Přástevník kostivalový *Euplagia quadripunctari* – II

Srpokřídlec březový *Falcaria lacertinaria* – NT

Můrice březová *Tettheella fluctuosa* – VU

Bourovec prsténčivý *Malacosoma neustria* – NT

Modrásek lesní *Cyaniris semiargus* – VU

Ohniváček černočárny *Lycaena dispar* – SO, II, IV

Ohniváček modrolelý *Lycaena hippothoe* – NT

Ohniváček celíkový *Lycaena virgaureae* – NT

Modrásek bahenní *Phengaris nausithous* – SO, NT, II, IV

Modrásek očkovaný *Phengaris teleius* – SO, VU, II, IV

Modrásek černoletý *Plebejus argus* – NT

Modrásek ušlechtilý *Polyommatus amandus* – NT

Ostruháček švestkový *Satyrrium pruni* – NT

Ostruháček jilmový *Satyrrium w-album* – NT

Hřbetozubec topolový *Notodonta tritophus* – VU

Batolec červený *Apatura ilia* – O

Perleťovec prostřední *Argynnis adippe* – VU

Perleťovec dvanáctitečný <i>Boloria selene</i> – NT	Pýchavovník <i>Dapsa denticollis</i> – VU
Okáč strdivkový <i>Coenonympha arcania</i> – NT	Mihule potoční <i>Lampetra planeri</i> – KO, VU, II
Okáč rosičkový <i>Erebia medusa</i> – NT	Lipan podhorní <i>Thymallus thymallus</i> – NT
Okáč ječmínkový <i>Lasiommata maera</i> – NT	Vranka obecná <i>Cottus gobio</i> – O, NT, II
Bělopásek topolový <i>Limenitis populi</i> – O, VU	Mník jednovousý <i>Lota lota</i> – O, NT
Hnědásek jitrocelový <i>Melitaea athalia</i> – NT	Střevle potoční <i>Phoxinus phoxinus</i> – O, VU
Hnědásek kostkovaný <i>Melitaea cinxia</i> – VU	Mlok skvrnitý <i>Salamandra salamandra</i> – SO, VU
Otakárek fenyklový <i>Papilio machaon</i> – O	Čolek obecný <i>Lissotriton vulgaris</i> – SO, VU
Otakárek ovocný <i>Iphiclides podalirius</i> – O, NT	Čolek horský <i>Ichthyosaura alpestris</i> – SO, VU
Vřetenuška čičorková <i>Zygaena ephialtes</i> – NT	Čolek velký <i>Triturus cristatus</i> – SO, EN, II, IV
Prskavec větší <i>Brachinus crepitans</i> – O	Skokan hnědý <i>Rana temporaria</i> – VU
Prskavec menší <i>Brachinus explodens</i> – O	Ropucha obecná <i>Bufo bufo</i> – O, VU
Střevlík zlatý <i>Carabus auratus</i> – KO, VU	Kuňka obecná <i>Bombina bombina</i> – SO, EN, II, IV
Střevlík měděný <i>Carabus cancellatus</i> – NT	Rosnička zelená <i>Hyla arborea</i> – SO, NT, IV
Střevlík Scheidlerův <i>Carabus scheidleri</i> – O	Blatnice skvrnitá <i>Pelobates fuscus</i> – SO, NT, IV
Svižník lesomil <i>Cicindela sylvicola</i> – O	Skokan skřehotavý <i>Pelophylax ridibundus</i> – KO, NT
Tesařík pižmový <i>Aromia moschata</i> – NT	Skokan štíhlý <i>Rana dalmatina</i> – SO, NT
Lesák rumělkový <i>Cucujus cinnaberinus</i> – SO, VU, II, IV	užovka obojková <i>Natrix natrix</i> – O, NT
Křepčík obroubený <i>Cybister lateralimarginalis</i> – VU	Užovka podplamatá <i>Natrix tessellata</i> – KO, EN, IV
Vodomil černý <i>Hydrophilus piceus</i> – VU	Užovka hladká <i>Coronella austriaca</i> – SO, VU, IV
Zlatohlávek tmavý <i>Oxythyrea funesta</i> – O	Zmije obecná <i>Vipera berus</i> – KO, VU
Páchník hnědý <i>Osmoderma barnabita</i> – SO, VU, II, IV	Slepýš křehký <i>Anguis fragilis</i> – SO, NT
Nosorožík kapucínek <i>Oryctes nasicornis</i> – O, NT	Ještěrka obecná <i>Lacerta agilis</i> – SO, VU, IV
Drabčík <i>Tasgius pectorator</i> – VU	Ještěrka živorodá <i>Zootoca vivipara</i> – SO, NT
Drabčík <i>Ocypus macrocephalus</i> – NT	Potápka černokrká <i>Podiceps nigricollis</i> – O, CR
Drabčík <i>Platydracus fulvipes</i> – NT	Potápka malá <i>Tachybaptus ruficollis</i> – O, VU
Drabčík <i>Platydracus latebricola</i> – VU	Volavka popelavá <i>Ardea cinerea</i> – NT
Drabčík <i>Brachida exigua</i> – VU	Volavka bílá <i>Egretta alba</i> – SO, I
Drabčík <i>Parabolitobius inclinans</i> – VU	Čáp černý <i>Ciconia nigra</i> – SO, VU, I
Nosatec <i>Adexius scrobipennis</i> – VU	Čáp bílý <i>Ciconia ciconia</i> – O, NT, I
Nosatec <i>Brachysomus setiger</i> – NT	Kopřivka obecná <i>Anas strepera</i> – O, VU
	Morčák velký <i>Mergus merganser</i> – KO, CR

Luňák červený <i>Milvus milvus</i> – KO, CR, I	Drozd cvrčala <i>Turdus iliacus</i> – SO, NA
Luňák hnědý <i>Milvus migrans</i> – KO, CR, I	Břehule říční <i>Riparia riparia</i> – O, NT
Moták pochop <i>Circus aeruginosus</i> – O, VU, I	Pěnice vlašská <i>Sylvia nisoria</i> – SO, VU, I
Moták pilich <i>Circus cyaneus</i> – SO, CR, I	Lejsek šedý <i>Muscicapa striata</i> – O
Krahujec obecný <i>Accipiter nisus</i> – SO, VU	Lejsek černoohlavý <i>Ficedula hypoleuca</i> – NT
Jestřáb lesní <i>Accipiter gentilis</i> – O, VU	Žluva hajní <i>Oriolus oriolus</i> – SO
Sokol stěhovavý <i>Falco peregrinus</i> – KO, EN, I	Ťuhák obecný <i>Lanius collurio</i> – O, NT, I
Orel mořský <i>Haliaeetus albicilla</i> – KO, EN, I	Vrána černá <i>Corvus corone</i> – NT
Včelojed lesní <i>Pernis apivorus</i> – SO, EN, I	Krkavec velký <i>Corvus corax</i> – O
Křepelka polní <i>Coturnix coturnix</i> – SO, NT	Strnad luční <i>Miliaria calandra</i> – KO, VU
Slípka zelenonohá <i>Gallinula chloropus</i> – NT	Netopýr černý <i>Barbastella barbastellus</i> – KO, II, IV
Chřástal polní <i>Crex crex</i> – SO, VU, I	Netopýr severní <i>Eptesicus nilssonii</i> – SO, IV
Jeřáb popelavý <i>Grus grus</i> – KO, CR, I	Netopýr večerní <i>Eptesicus serotinus</i> – SO, IV
Sluka lesní <i>Scolopax rusticola</i> – O, VU	Netopýr vodní <i>Myotis daubentonii</i> – SO, IV
Holub doupňák <i>Columba oenas</i> – SO, VU	Netopýr velký <i>Myotis myotis</i> – KO, NT, II, IV
Výr velký <i>Bubo bubo</i> – EN, O, I	Netopýr vousatý <i>Myotis mystacinus</i> – SO, IV
Kulíšek nejmenší <i>Glaucidium passerinum</i> – SO, VU, I	Netopýr řasnatý <i>Myotis nattereri</i> – SO, IV
Rorýs obecný <i>Apus apus</i> – O	Netopýr rezavý <i>Nyctalus noctula</i> – SO, IV
Ledňáček říční <i>Alcedo atthis</i> – SO, VU, I	Netopýr parkový <i>Pipistrellus nathusii</i> – SO, IV
Dudek chocholatý <i>Upupa epops</i> – SO, EN	Netopýr hvízdavý <i>Pipistrellus pipistrellus</i> – SO, IV
Strakapoud malý <i>Dendrocopos minor</i> – VU	Netopýr ušatý <i>Plecotus auritus</i> – SO, IV
Žluna šedá <i>Picus canus</i> – VU, I	Vrápenec malý <i>Rhinolophus hipposideros</i> – KO, VU, II, IV
Datel černý <i>Dryocopus martius</i> – I	Plíšík lískový <i>Muscardinus avellanarius</i> – SO, IV
Strakapoud prostřední <i>Dendrocopos medius</i> – O, VU, I	Plech velký <i>Glis glis</i> – O, DD
Krutihlav obecný <i>Jynx torquilla</i> – SO, VU	Veverka obecná <i>Sciurus vulgaris</i> – O, DD
Skřivan lesní <i>Lullula arborea</i> – SO, EN, I	Bobr evropský <i>Castor fiber</i> – SO, II, IV
Vlaštovka obecná <i>Hirundo rustica</i> – O, NT	Vydra říční <i>Lutra lutra</i> – SO, NT, II, IV
Jiříčka obecná <i>Delichon urbica</i> – NT	Zajíc polní <i>Lepus europaeus</i> – NT
Bramborníček hnědý <i>Saxicola rubetra</i> – O	

Dle provedených průzkumů pro účely Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) a dříve vyhotovených průzkumů lze konstatovat, že se v zájmovém území vyskytují zvláště chráněné druhy živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, s vazbami na dotčené území.

V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 21 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy I Směrnice 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků uvedeny v seznamu chráněných druhů a poddruhů ptáků. Dále bylo zaznamenáno celkem 17 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy II Směrnice 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin v zájmu Společenství a jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany a 29 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy IV Směrnice 92/43/EHS v zájmu Společenství a vyžadují přísnou ochranu. Obecně lze konstatovat, že převážná většina výše uvedených druhů citovaných ve směrnici 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, resp. 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků je chráněna rovněž vyhláškou č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Výjimku tvoří pouze následující dva druhy, které nejsou uvedeny v citované vyhlášce: přástevník kostivalový (*Euplagia quadripunctaria*) a datel černý (*Dryocopus martius*).

Vliv na jednotlivé druhy zvláště chráněných živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které byly v zájmovém území předmětného záměru zaznamenány, jsou uvedeny v kapitole D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost předkládané dokumentace EIA.

Migrace

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována Rámcová migrační studie, ve které bylo zhodnoceno technické řešení záměru (na základě aktuální technické prověřovací studie) a aktuální stav dotčeného území. Rámcová migrační studie tvoří samostatnou přílohu č. 6 předkládané dokumentace EIA.

Území je v západní okrajové části součástí evropské sítě EECONET, konkrétně zóny zvýšené péče o krajinu (ZÚ – km 2,400). Předmětný záměr pak kříží dva vymezené koridory, které reprezentují nadregionální biokoridory K8 Stříbrný roh – státní hranice (cca km 3,000) a K5 Stříbrný roh – Studený vrch (cca km 15,900).

Dle vymezení polygonů UAT lokalita jen okrajově zasahuje do oblasti nefragmentovaných celků, a to v západní části území ZÚ – km 2,800, konkrétně celek 180.

Dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců je širší lokalita součástí území kategorie II. – území zvýšeného významu (na stupnici I.–V., kde I. je nejvýznamnější území pro migraci).

Dle podkladu AOPK ČR (2020) k migračně významným územím, dálkovým migračním koridorům a místům omezení v územním plánování, je lokalita součástí území zvýšené hodnoty pro trvalý výskyt nebo pro migraci druhů zvláště chráněných savců lesního ekosystému. Do jádrových území trasa nezasahuje. Za migrační koridor (biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců) můžeme označit prostory ve dvou úsecích záměru:

- V západní části území to je okrajová část území v km 2,800 až 3,300, a úsek 4,100 až 5,200, přičemž kritický je úsek v km 4,100 až 4,700 – vymezené kritické místo křížení (Malá Veleň). Trasa zde prochází více zalesněným územím východně od Děčína, severně od Malé Veleně.
- Druhým vymezeným biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců je prostor v ose západ-východ mezi Dolními Habarticemi a Malou Bukovinou v km 10,100 až 11,100.

Vliv předmětného záměru na migraci volně žijících živočichů v zájmovém území je uveden v kap. D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost předkládané dokumentace EIA.

Ekosystémy

Zastoupení přírodních biotopů je v území významné. Jedná se o přirozené fragmenty lesních společenstev, společenstva keřů a lesních lemů, louky a suché trávníky, pastviny, ovocné sady,

mokřadní společenstva podél potoků. Biotopy se na celé ploše často střídají a vytvářejí tak charakteristickou mozaiku a vzhled krajiny.

Luční porosty jsou reprezentovány především biotopem T1.1 – Mezofilní ovsíkové louky.

Biotop T1.5 – Vlhké pcháčové louky je v území zastoupen ojediněle, dotčena je jedna lokalita severovýchodně Horní Libchavy.

Biotop T1.10 – Vegetace vlhkých narušovaných půd je v území zastoupen ojediněle, jedná se o luční lemy stávající silnice východně lesa u Černého rybníka.

Biotop T3.1 – Skalní vegetace s kostřavou sivou (*Festuca pallens*). V území ojediněle v západní části na skalních svazích východně Jedlky.

Biotop T4.2 – Mezofilní bylinné lemy. V území ojediněle východně údolí LB přítoku Bystré.

Biotop K3 – Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny. V území roztroušeně na řadě míst, většinou jako lemové porosty ale i velkoplošnější biotopy zejména na zarůstajících lučních svazích (Soutěsky, západně a východně od Jedlky, u Benešova nad Ploučnicí, jihovýchodně od Dolních Habartic, východně od Velké Bukoviny, okolí Volfartic).

Biotop L2.2 – údolní jasanovo-olšové luhy – V území lokálně, zejména v nivách potoků a na podmáčených stanovištích (místa na podmáčených svazích v údolí Ploučnice, v nivě Dobrnského potoka a drobných přítoků, LB přítok Ploučnice, porosty východně Dolních Habartic, lesní oblast východně Černého rybníka, niva Libchavy, porosty severo východně Horní Libchavy, údolí Šporcky).

Biotop L3.1 – hercynské dubohabřiny. V území nejčastěji zastoupený lesní biotop. Dotčena je řada lesních fragmentů a okrajů větších lesních porostů (porosty na svazích v údolí Ploučnice, remízky a lesní fragmenty kolem lomu Soutěsky, východně od Jedlky, v úseku u Benešova nad Ploučnicí, východně od Dolních Habartic, okraj východně od údolí LB přítoku Bystré, les na jižních svazích Špičáku, fragmenty biotopů v rámci lesního okraje nad Černým rybníkem, lokální dotčení okraje lesa jižně od Volfartic).

Biotop L4 – Suťové lesy. V území plánované trasy vzácně, potvrzeny na svazích v údolí Ploučnice a na prudších svazích severně Černého rybníka.

Biotop L5.1 – Květnaté bučiny. Nacházejí se pouze lokálně severně od Benešova nad Ploučnicí. Fragment biotopu se rovněž nachází na svazích severovýchodně od Černého rybníka.

Biotop L7.2 - Vlhké acidofilní doubravy. V území ojediněle – porost severovýchodně od Černého rybníka. Rovněž jižněji v topolové kmenovině východně od Černého rybníka.

Celé území je do velké míry ovlivněné člověkem. V daném území neexistuje vysloveně přirozený, samovolně vytvořený biotop. Mnohé z biotopů lze ale považovat za přírodní. V rámci nejsilněji ovlivněných biotopů lze vytipoval ty, které člověk přetvořil nebo vytvořil:

X1 – urbanizovaná území (okolí obcí a silnic), X2 – intenzivně obhospodařovaná pole (menší pole kolem Dolních Habartic, pole jižně Malé Bukoviny a kolem Velké Bukoviny, pole severně Manušic), X5 – intenzivně obhospodařované louky (velká část luk, zejména kolem Volfartic), X6 – antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla (zarostlé pastviny a políčka, plocha lomu Soutěsky), X7a – Ruderální bylinná vegetace mimo sídla, ochranná významné porosty (plochy severního okraje sadu SV Benešova nad Ploučnicí, fragmenty luk jižně Volfartic), X7b – ruderální bylinná vegetace mimo sídla, ostatní plochy (louka v nivě Šporcky), X8 – Křoviny s ruderálními a nepůvodními druhy (živé ploty kolem silnic).

Dále X9A – lesní kultury s nepůvodními jehličnatými dřevinami (smrkové a borové monokultury), X9B – lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami (fragmenty porostů dubu červeného *Quercus rubra*, topolů kanadských *Populus x canadensis* aj.), X10 – Lesní paseky a holiny (pouze lokálně), X12A – Nálety pionýrských dřevin, ochranný významné porosty (remízky u Soutěsky), X12B – Nálety pionýrských dřevin, ostatní porosty (na řadě míst v území, okolí vesnic, zejména kolem Manušic, jižně Volfartic).

X13 – nelesní stromové výsadby mimo sídla (roztrošené po celé ploše, zejména ovocné dřeviny, staré ovocné sady SV Benešova nad Ploučnicí), X14 – vodní toky a nádrže bez ochranný významné vegetace (všechny dotčené vodoteče).

Vlivy na ekosystémy zasažené trasou předmětného záměru jsou uvedeny v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

C. 2. 6. Klima

Klimatické podmínky

Charakteristika klimatu v řešeném území je provedena na základě dále uvedených zdrojů. Historicky nejpoužívanějším zdrojem je klimatologická regionalizace podle Quitta (Quitt, 1971), která původně vychází z dat 1901–1950, v současnosti se však již jedná o zdroj s omezenou platností. Významnými a podstatně aktuálnějšími zdroji informací pak jsou:

- Atlas podnebí Česka z r. 2007 s použitím dat z let 1961–2000
- Atlas krajiny ČR z r. 2009, který uvádí klimatické oblasti zpracované s využitím metodiky E. Quitta a dat z let 1901–2000 (tzn. za 100letou časovou řadu)

Podle klimatologické regionalizace Quitta se předmětný záměr nachází ve čtyřech klimatických oblastech. Úsek od km 1,825 po 10,000 spadá do teplé oblasti T2, s výjimkou úseku mezi 2,500 až 4,500 km, který zasahuje do mírně teplé oblasti MT10. Záměr se dále nachází od km 10,000 po 21,500 v oblasti mírně teplé MT7. Konečná část záměru zasahuje do mírně teplé oblasti MT9.

Tabulka 39 Klimatické charakteristiky dotčeného území (Quitt, 1971)

Klimatická charakteristika	TEPLÁ	MÍRNĚ TEPLÁ			
	T2	MT2	MT7	MT9	MT10
Počet letních dní	50–60	20–30		40–50	
Počet dní s > 10 °C	160–170	140–160			
Počet mrazových dní	100–110	110–130			
Počet ledových dní	30–40	40–50		30–40	
Průměrná tep. leden	-2 – -3	-3 – -4	-2 – -3	-3 – -4	-2 – -3
Průměrná tep. duben	8–9	6–7			7–8
Průměrná tep. červenec	18–19	16–17		17–18	
Průměrná tep. říjen	7–9	6-7	7-8		
Počet dnů se srážkami >1 mm	90–100	120–130	100–120		
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350–400	450–500	400–450		
Srážkový úhrn v zimním období	200–300	250–300			200–250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40–50	80–100	60–80		50–60
Počet dní jasných ($\alpha > 0,8$)	120–140	150–160	120–150		
Počet dní zatažených ($\alpha < 0,2$)	40–50	40–50	40–50		

Z hlediska klimatického členění (Atlas podnebí Česka, 2007) náleží zájmové území do dvou klimatických oblastí. V pásu podél Ploučnice je to teplá oblast W2, kterou je možné charakterizovat průměrnou roční teplotou vzduchu 8–9 °C. Severněji leží území v klimatické oblasti mírně teplé MW7 s průměrnou roční teplotou 7–8 °C. Údolí Ploučnice má tedy poměrně teplý ráz, ale je podstatně vlhčí. Průměrný roční úhrn srážek je nejvyšší mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí a to okolo 700–800 mm, jinak 600–700 mm. Je zde ale zřetelný vliv návětrných systémů Děčínské vrchoviny a Krušných hor, členitý okolní terén představuje významnou cirkulační překážku a je příčinou místního ochlazování a zvlhčování. Česká Lípa má průměrnou roční teplotu 7,7 °C a srážky 687 mm. Plochý reliéf podmiňuje stagnaci chladného vzduchu a tvorbu teplotních inverzí.

V následujících odstavcích jsou uvedeny vybrané klimatické charakteristiky stávajícího stavu a data vývoje srážek pro dotčené území předmětného záměru. Podrobnější výčet informací o stávajícím stavu klimatu je uveden v příloze č. 11 předkládané dokumentace EIA – Vlivy na klima.

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou teplotou 7–9 °C, s průměrným ročním počtem dní s teplotou nad 34 °C v rozsahu 0,5 – 2 dny za rok a s průměrným ročním počtem dní s teplotou pod -20 °C v rozsahu 0 - 1,5 dny za rok.

Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace a je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 40 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	1986–2015	25	35	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	1986–2015	25	35	%

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou roční rychlostí větru < 5 m/s a v oblasti s 5–60 dny za rok s nárazy větru nad 20,8 m/s.

Zájmové území leží v oblasti s méně než 15 dny za rok s novým sněhem nad 5 cm.

Dny, kdy přechází teplota vzduchu přes 0 °C, se v největší míře vyskytují v období od října do dubna. Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C za období 1986–2015 byl v zájmové oblasti v rozsahu 60 – 80 dní.

Charakteristika území z pohledu četnosti a doby trvání smogových situací je uvedena v následujících tabulkách.

Tabulka 41 Charakteristiky zájmové oblasti – smogové situace – sezónní (listopad až březen) – část záměru nacházející se v Ústeckém kraji

Průměrný počet smogových situací za rok	2,1
Průměrné trvání jedné smogové situace (dny)	3,3
Průměrný počet dní se smogovou situací za rok (dny)	7,0
Průměrný počet regulací za rok	0,4
Průměrné trvání jedné regulace (dny)	3,0
Průměrný počet dní s regulací za rok (dny)	1,2

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Tabulka 42 Charakteristiky zájmové oblasti – smogové situace – sezónní (listopad až březen) – část záměru nacházející se v Libereckém kraji

Průměrný počet smogových situací za rok	0,6
Průměrné trvání jedné smogové situace (dny)	2,0
Průměrný počet dní se smogovou situací za rok (dny)	1,3
Průměrný počet regulací za rok	0,1
Průměrné trvání jedné regulace (dny)	1,0
Průměrný počet dní s regulací za rok (dny)	0,1

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Rozptylové podmínky v atmosféře indikuje parametr ventilačního indexu. V zájmové oblasti v letech 2010–2016 byla průměrná hodnota ventilačního indexu v rozmezí 8 006 – 9 317 m²/s počítaná z hodinových dat. Průměrný počet dní od 1. listopadu do 31. března, kdy denní průměr ventilačního indexu klesnul pod 1 100 m²/s, což odpovídá špatným rozptylovým podmínkám je 10–19 dní.

Údaje o srážkách v zájmovém území

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným úhrnem srážek 700 – 1000 mm.

Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti je zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 43 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný roční úhrn srážek – jaro	1986–2015	125	200	mm
Průměrný roční úhrn srážek – léto	1986–2015	225	300	mm
Průměrný roční úhrn srážek – podzim	1986–2015	150	250	mm
Průměrný roční úhrn srážek – zima	1986–2015	125	300	mm

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 44 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	1986–2015	16	28	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	1986–2015	3	8	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1986–2015	1	2	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Z výše uvedených charakteristik klimatu je zřejmé, že charakter počasí v zájmovém území nepředpokládá významnější anomálie z hlediska umístění záměru.

C. 2. 7. Stávající akustická situace

Ve dnech 20.–21. 10. 2021 bylo pro účely předkládané dokumentace EIA provedeno 24hodinové měření počáteční akustické situace ve třech místech měření včetně sčítání dopravy. Výsledky měření

sloužily pro zjištění stávající akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v blízkosti navrhované komunikace I/13 Děčín–Manušice a v blízkosti stávající silnice I/13 před realizací předmětného záměru.

Podrobný popis a znázornění situace míst měření (M01, M02 a M03), stejně tak i výsledky měření jsou uvedeny v Protokolu o zkoušce č. 2110040VP07, který je součástí přílohy č. 2 předkládané dokumentace EIA.

Tabulka 45 Souhrn výsledků měření počáteční akustické situace – hluk z dopravy

Místo měření	Adresa místa měření	Výška nad terénem (m)	Datum měření	Den $L_{Aeq, 16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq, 8h}$ (dB)
M01	Děčín – Nové Město, Folknářská č. p. 1043/2	4,9	20. 10. 2021	64,3± 2,0	56,7± 2,0
M02	Děčín XXVII – Březiny, Březiny č. p. 20	5,0	20. 10. 2021	63,7± 2,0	55,5± 2,0
M03	Kamenický Šenov, Kamenická č. p. 507	2,0	20. – 21. 10. 2021	69,8± 2,0	66,6*± 2,0 64,6± 2,0

Zdroj: Protokol o zkoušce č. 2110040VP07 (příloha č. 2 dokumentace EIA)

*Poznámka: * hodnota ovlivněna průjezdem hlučné nákladní soupravy*

Uvedené hodnoty $L_{Aeq,T}$ v místech měření jsou uvedeny včetně odrazu akustické energie od struktur fasád nacházejících se za místy měření a nemohou dle platné legislativy sloužit pro přímé porovnání s hygienickými limity, neboť nejsou korigovány pro účely hodnocení a stanovení výsledné hodnocené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A.

Podrobné vyhodnocení počáteční akustické situace na základě provedených výpočtů je uvedeno v kap. 7.2. Akustického posouzení, které je přílohou č. 2 předkládané dokumentace EIA.

Počáteční akustická situace z provozu silniční dopravy (rok 2022)

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v počáteční akustické situaci v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 25,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 19,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 64,5$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01–DE05 (Folknářská 1043, Krajová 1060, Benešovská 510, Benešovská 818), BR12 (Děčín XXVII–Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII–Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době), DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci zpracovaného Akustického posouzení, je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů BR12 (Děčín XXVII–Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII–Březiny 20) (výška 5,0 m), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2) a BE09 (Děčínská 283), kde je limit překročen v noční době a bodů BR13 (Děčín XXVII–Březiny 20) (výška 2,0 m), kde je limit překročen v denní i noční době.

V kontrolním výpočtovém bodě BE11 (náměstí Míru 42), kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen.

Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

C. 2. 8. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Výčet dotčených obcí a jejich demografických charakteristik je uveden v předchozí kapitole C. I. 11.

Pro účely hodnocení vlivů hluku a znečištění ovzduší na veřejné zdraví byla provedeno samostatné Vyhodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší na veřejné zdraví v příloze č. 4 předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivů předmětného záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví je předmětem kapitoly č. D. I. 1. předkládané dokumentace EIA.

C. 2. 9. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek

Kulturní památky

Dle portálu Památkového katalogu Národního památkového ústavu se záměr přímo nedotkne žádné národní kulturní památky, památkové rezervace či zóny.

Záměr se přibližuje k historickému jádru Benešova nad Ploučnicí, které je vyhlášeno památkovou zónou, na vzdálenost 205 m.

Níže je uveden seznam evidovaných nemovitých kulturních památek, které se nacházejí v blízkosti předmětného záměru. Grafické znázornění trasy předmětného záměru ve vztahu k památkové ochraně je zřejmé z přílohy č. 3 studie Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz v příloze č. 9 předkládané dokumentace EIA. Jedná se o:

- barokní kaple (k. ú. Děčín XXVII-Březiny), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 18665/5-3604 (cca v km 2,200 varianty 1 i varianty 2, ve vzdálenosti cca 160 m);
- socha sv. Matouše (k. ú. Děčín XXVII-Březiny), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 53619/5-3603 (cca v km 2,200 varianty 1 i varianty 2, ve vzdálenosti 160 m);
- venkovský dům č. p. 7 (k. ú. Děčín XXVI-Bechlejovice), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 46246/5-3606 (cca v km 2,000 varianty 1 i varianty 2, ve vzdálenosti 300 m);
- kostel sv. Anny v Jedlce a socha sv. Anny (k. ú. Malá Veleň), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 19934/5-3830 a 40140/5-3831 (cca v km 4,920 varianty 1, resp. v km 5,000 varianty 2, ve vzdálenosti 80 m);
- hrobka Mattauschů (k. ú. Benešov nad Ploučnicí), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 102539 (cca v km 8,000 varianty 1, resp. v km 7,930 varianty 2, ve vzdálenosti 270 m);
- kostel sv. Václava (k. ú. Malá Bukovina), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 40892/5-3822 (cca v km 12,570 varianty 1, resp. v km 12,500 varianty 2, ve vzdálenosti 195 m);
- venkovská usedlost č. p. 65 (k. ú. Velká Bukovina), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 17235/5-4045 (cca v km 12,800 varianty 1, resp. v km 12,720 varianty 2, ve vzdálenosti 305 m);
- hospodské stavení č. p. 8 (k. ú. Velká Bukovina), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 27421/5-4046 (cca v km 14,600 varianty 1, resp. v km 14,550 varianty 2, ve vzdálenosti 310 m);
- venkovský dům č. p. 124 (k. ú. Volfartice), kulturní památka rejst. č. ÚSKP 27877/5-3389 (cca v km 20,000 varianty 1, resp. v km 20,070 varianty 2, ve vzdálenosti 60 m).

Dále je možno zmínit vodní elektrárnu Bratrů Grohmannových vzdálenou 210 m od záměru (od cca km 3,800 stavby), která není pod památkovou ochranou.

Architektonické aspekty

V blízkém i širším okolí předmětného záměru jsou zřetelné architektonické dominanty, které jsou rovněž kulturními dominantami. Jde především o stavby kostelů, kaplí, zámků apod. V souvislosti s realizací předmětného záměru dojde k nejvýše slabému dotčení těchto kulturních dominant a hodnot. Konkrétně bylo identifikováno v souvislosti s realizací trasy záměru dotčení a narušení vizuálního působení areálu kostela sv. Anny a areálu barokního kostela sv. Václava do okolní krajiny. K přímému zásahu záměru do uvedených kulturních dominant nedojde.

Archeologické aspekty

Popis stávajícího stavu zájmového území z hlediska archeologických aspektů je uveden v kapitole C. I. 10. této dokumentace EIA.

Hmotný majetek

Realizací záměru přeložky silnice I/13 nedojde k významnému zásahu do hmotného majetku. Demolice objektů se nepředpokládají, problematické úseky (křížení obytné zástavby) jsou vzhledem k minimalizaci zásahu řešeny vhodným vedením pozemní komunikace a projektováním mostních objektů. Zejména se jedná o lokalitu Dolních Habartic a Volfartic/Horní Libchavy. V Dolních Habarticích je navrženo křížení zastavěného území obce mostním objektem o délce cca 240 m v km 8,870 varianty 1, resp. v km 8,790 varianty 2. Na lokalitě Volfartice/Horní Libchava je navrženo křížení zastavěného území obce mostním objektem o délce cca 430 m v km 20,285 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce cca 450 m v km 20,355 ve variantě 2.

Realizace záměru si vyžádá dočasné i trvalé přeložky stávajících komunikací II. a III. třídy, místních komunikací, polních cest, lesních cest, vodovodních/kanalizačních řadů, sdělovacích kabelů a dalších inženýrských sítí. Informace o přeložkách inženýrských sítí v souvislosti s realizací daného záměru nejsou v tomto stupni projektových příprav známy. Budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace. Přeložky pozemních komunikací vč. polních a lesních cest jsou uvedeny v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

C. 3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Předmětný záměr I/13 Děčín – Manušice zasahuje dle Katastru nemovitostí převážně do ploch chráněných jako zemědělský půdní fond (orná půda, trvalý travní porost, ovocný sad, zahrada), dále do lesních pozemků, ostatních ploch, vodních ploch a ploch zastavěných.

Z posouzení počáteční akustické situace hluku z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích, které bylo provedeno v Akustickém posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že hygienický které hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01–DE05 (Folknářská 1043, Krajová 1060, Benešovská 510, Benešovská 818), BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době), DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci Akustického posouzení, je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů

BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20) (výška 5,0 m), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2) a BE09 (Děčínská 283), kde je limit překročen v noční době a bodů BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20) (výška 2,0 m), kde je limit překročen v denní i noční době. V kontrolním výpočtovém bodě BE11 (náměstí Míru 42), kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen. Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Podle dat ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen pouze imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). K překročení benzo[a]pyrenu dochází pouze na území města Děčín v širším území posuzovaného záměru.

Z hlediska stávajícího stavu klimatu zájmového území se dle oficiálních podkladů ČHMÚ odchylky průměrných ročních teplot od normálu za roky 1961–2021 v zájmovém území pohybují v rozpětí od -0,4 °C do +1,2 °C. Roční úhrn srážek se v zájmovém území za více jak 60 let pohybuje v rozpětí 518–876 mm/rok. V území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

Přímo v místě navržené přeložky I/13 nebyly zjištěny žádné staré ekologické zátěže. V širším okolí se pak nachází několik lokalit, které jsou vedeny v Systému evidence kontaminovaných míst.

Dle evidence informačního serveru České geologické služby a databáze svahových nestabilit jsou v úsecích v km 1,825–6,600, v km 7,700–7,980 a v km 18,280–19,000 vymezena potenciální plošná sesuvná území.

Trasa prochází v km 3,750–4,000 (varianta 1 i varianta 2) přes jižní okraj povrchově těženého dobývacího prostoru Soutěsky (ID 70267), ložiska nerostných surovin Soutěsky (ID 3096400) a chráněného ložiskového území Soutěsky (ev. č. 09640000), které se přimyká ke stávající silnici II/262 podél řeky Ploučnice. Ložisko Soutěsky je výhradním bilancovaným ložiskem stavebního kamene – čediče. Trasa navržené komunikace I/13 zasahuje do kamenolomu násypovými tělesy před a za mostním objektem (most o délce 20 m v km 3,905 ve variantě 1, resp. v km 3,950 ve variantě 2).

Posuzovaný záměr zasahuje v území obce Dolní Habartice do záplavového území Q₅, Q₂₀, Q₁₀₀ vodního toku Bystrá v úseku mezi km 8,920 až 8,950 stavby. Dále posuzovaný záměr zasahuje v území obcí Manušice a Horní Libchava do záplavového území Q₅, Q₂₀, Q₁₀₀ vodního toku Šporka v úseku mezi km 22,020 až 22,080 stavby. Navrhovaný záměr kříží záplavové území cca v km 22,030 ve variantě 1, resp. v km 22,120 ve variantě 2.

Trasa posuzovaného záměru neleží ve zranitelné oblasti vymezené nařízením vlády č. 235/2016 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem, ve znění pozdějších předpisů, kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

Přibližně od km 17,200 trasy předmětného záměru do konce úseku náleží území do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída.

Trasa projektované přeložky I/13 dále prochází v blízkosti či se přímo dotýká několika ochranných pásem vodních zdrojů – OPVZ Benešov nad Ploučnicí, prameniště Koněvova ul., OPVZ Benešov nad Ploučnicí prameniště, OPVZ Benešov nad Ploučnicí prameniště Leninova ul., OPVZ Benešov nad Ploučnicí, Dolní Habartice prameniště, OPVZ Velká Bukovina prameniště, OPVZ Žandov gravitace jímací zářezy, OPVZ Radeč gravitace.

Vlivem realizace záměru lze očekávat zábor ZPF o celkové výměře 69,88 ha ve variantě 1, resp. 67,55 ha ve variantě 2. V zájmovém území jsou zastoupeny půdy té nejvyšší kvality až po půdy té nejnižší kvality.

Vlivem realizace záměru lze očekávat zábor lesních porostů (ploch PUPFL) o celkové výměře 10,28 ha ve variantě 1, resp. 9,45 ha ve variantě 2. Převážně se jedná o lesy hospodářské, v malé míře budou dotčeny lesy zvláštního určení. V případě varianty 2 bude dotčen les kategorizovaný jako ochranný.

Z hlediska fauny a flóry byly v zájmovém území zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin ve smyslu přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území.

Zastoupení přírodních biotopů je v území významné. Jedná se o přirozené fragmenty lesních společenstev, společenstva keřů a lesních lemů, louky a suché trávníky, pastviny, ovocné sady, mokřadní společenstva podél potoků. Biotopy se na celé ploše často střídají a vytvářejí tak charakteristickou mozaiku a vzhled krajiny. Celé území je do velké míry ovlivněno člověkem. V daném území neexistuje vysloveně přirozený, samovolně vytvořený biotop. Mnohé z biotopů lze ale považovat za přírodní.

Celé zájmové území navrhovaného záměru leží v CHKO České středohoří, a to střídavě ve IV. (nejnižší) a III. zóně ochrany.

Předmětný záměr nezasahuje na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území se nevyskytují žádné památné stromy, chráněné skupiny stromů nebo stromořadí.

Předmětný záměr mezi km 1,900 a 2,800 zasahuje na území EVL Dolní Ploučnice. S dalšími lokalitami soustavy NATURA 2000 není předmětný záměr v přímém územním střetu. V okolí se dále nachází PO Labské pískovce, EVL Dobrná, a EVL Manušické rybníky.

Dále se v území nachází celá řada prvků ÚSES a VKP „ze zákona“. Z prvků ÚSES lze upozornit zejména na křížení nadregionálního biokoridoru NRBK K8 „Stříbrný roh (19) – státní hranice“ cca v km 2,900, nadregionálního biokoridoru NRBK K5 „Stříbrný roh (19) – Studený vrch (82)“ cca v km 16,000, regionálního biokoridoru RBK 556 cca v km 19,000 a dotčení regionálního biocentra RBC 1357 „Výsluní“ cca v km 15,000. Z VKP bude dotčena celá řada lesních porostů (zejména v úseku Děčín – Benešov n. Pl.) a vodních toků jejich údolních niv (Dobrný potok, přítoky Ploučnice, Bystrá a její přítoky, Vrbový potok a jeho přítoky, Libchava a její přítoky, Šporka, přítok Bukovinského potoka).

Předmětný záměr přímo nezasahuje do žádné vodní nádrže. Nejbližší navrženému záměru se nachází přírodně cenný Černý rybník (ve vzdálenosti nejbližší cca 40 m v km 16,000). Dále pak Manušické rybníky, Velký rybník v k. ú. Karlovka a rybníky v obci Malá Bukovina.

Charakteristickým rysem prostorových vztahů krajiny, ve kterém se předmětný záměr nachází, je dle typologického členění české krajiny převážně lesozemědělská krajina a urbanizovaná krajina.

Dle Státního archeologického seznamu ČR prochází navrhovaná trasa předmětného záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice jak prokázanými, tak předpokládanými územími s archeologickými nálezy.

Zatížení dotčeného území, resp. širšího okolí, v okolí stávající silnice I/13 v koridoru Děčín – Huntířov – Česká Kamenice – Kamenický Šenov – Nový Bor, je úměrné jeho charakteru a způsobu stávajícího využití. Zatížení obyvatelstva v okolí stávající silnice I/13 souvisí především s tranzitní dopravou, což je

patrné i z vyhodnocení stávající akustické situace, kdy u řady kontrolních výpočtových bodů bylo prokázáno ve stávajícím stavu překročení příslušného hygienického limitu.

Z vyhodnocení ostatních složek životního prostředí nevyplývá, že by byly zatíženy nad únosnou míru.

V případě neprovedení záměru I/13 Děčín – Manušice by nedošlo k nápravě nevyhovujícího směrového a výškového řešení silnice I/13 vč. nápravy konfliktů s obytnou zástavbou. Tím by nedošlo k odvedení velké části tranzitní dopravy mimo stávající silnici I/13 ani minimalizaci souvisejících rizik – nehody vozidel, chodců a cyklistů s vozidly, imisní a hlukové zátěže obce.

U ostatních složek životního prostředí se ani v případě neprovedení záměru neočekává vývoj v podobě jejich zatížení nad únosnou míru.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D. I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

D. I. 1. 1. Vlivy na obyvatelstvo

Fáze výstavby

Během období výstavby záměru a v období před zprovozněním záměru lze očekávat dočasně zhoršenou akustickou a rozptylovou situaci v oblasti, spojenou s navýšením dopravy přepravující stavební materiál a samotnou stavební činností. Období výstavby záměru proto může být z hlediska faktoru pohody obyvatelstva po přechodnou dobu zatěžující. Toto negativní působení výstavby lze při užití vhodně navržených opatření minimalizovat. Obyvatele sídlící v těsné blízkosti stavby či vozovek využívaných těžkou technikou budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit. Dostatečným informováním o stavební činnosti a jejím účelu lze zajistit příznivější reakci místních obyvatel na zhoršené hlukové podmínky a znečištění ze staveniště.

Výstavba záměru bude pozitivně ovlivňovat nabídku a četnost pracovních příležitostí v okolí. Realizace záměru nabídne zdroj práce pro stavební, projekční a dopravní firmy. Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení. Současně se zvýší poptávka po stavebních materiálech, čímž bude podpořen obchod s tímto druhem zboží, přičemž zvýšená poptávka pozitivně ovlivní i výrobce potřebných materiálů.

Fáze provozu

Stávající silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze silně zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy. Stávající silnice mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými, a hlavně spádovými poměry a velmi často je v konfliktu s obytnou zástavbou (Děčín, Ludvíkovice, Huntířov, Markvartice, Dolní Kamenice, Česká Kamenice, Horní Kamenice, Kamenický Šenov a Prácheň). Na stávající silnici jsou v zástavbě napojeny jednotlivé objekty. Navrhovaná přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice povede údolím řeky Ploučnice po severním svahu údolí v souběhu se stávající silnicí II/262 a bude obcházet Benešov nad Ploučnicí v trase severního obchvatu. Tím zároveň dojde rovněž ke zlepšení imisní a hlukové situace v obcích, kterými v současné době prochází komunikace II/262 (např. Benešov nad Ploučnicí, Františkov nad Ploučnicí, Starý Šachov, Žandov, Horní Police).

Navrhovaná přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž se podstatně zlepší životní podmínky jejich obyvatel, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů s vozidly a celkově dojde k poklesu hlukové zátěže a znečištění ovzduší v dotčených obcích. Přínosem záměru pro řidiče je realizace a zprovoznění úseku moderní komunikace I. třídy, splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Tato modernizace se týká rozvoje systémů ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, systémů ke zvýšení plynulosti silniční dopravy a inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě.

Rekreační potenciál území

Rekreační potenciál území je úzce spjatý se skutečností, že stavba se nachází na území CHKO České středohoří, záměrem je konkrétně dotčena III. a IV. zóna CHKO. Tyto zóny jsou z hlediska ochrany přírodních a krajinářských hodnot silně člověkem pozměněné, hospodářsky využívané a patří zde i souvisle zastavěná území větších sídel. Důležité je zmínit zvýšený rekreační potenciál hluboce zaříznutého údolí Ploučnice mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí, dále pak např. lesní komplex mezi Velkou Bukovinou a Volfarticemi. Krajinářsky hodnotný je i lesní komplex nad obcí Slunečná.

Rekreační potenciál území spočívá kromě přírodního prostředí i ve větším počtu objektů individuální rekreace, nacházejících se soustředěných u některých sídel (např. Horní Libchava, Volfartice, Velká Bukovina a Benešov nad Ploučnicí). Mezi turisticky zajímavá místa nacházející se v blízkosti plánovaného záměru můžeme zmínit termální koupaliště v Benešově nad Ploučnicí, naučná stezka „Okolím Karlovarských rybníků“, Farská louka Slunečná u České Lípy nebo například Fara maltézských rytířů v Horní Libchavě. Část trasy mezi Dolními Habarticemi, Velkou Bukovinou lze charakterizovat jako území s omezeným rekreačním potenciálem, a to s přihlédnutím i na s pěší turistikou spojené turistické trasy. Trasa zde prochází převážně přes ornou půdu.

Rekreační potenciál území rovněž úzce souvisí s kulturními a historickými cíli přítomnými v zájmové lokalitě. V případě posuzovaného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ se jedná především o národní kulturní památku státního zámku Benešov nad Ploučnicí, resp. zámeckého komplexu (ÚSKP č. 258) a památkovou zónu města Benešov nad Ploučnicí. Rekreační potenciál těchto lokalit nebude s ohledem na vzdálenost a typ záměru přímo nebo nepřímo, negativně ovlivněn.

Prostupnost většiny turistických stezek, které se v okolí nacházejí, zůstane i po realizaci posuzovaného záměru zachována realizovanými mostními objekty buď přímo na křížení těchto stezek, nebo v jejich blízkosti. Přírodní ani kulturně-historické turistické cíle v zájmovém území nebudou významněji negativně ovlivněny.

V tabulce níže jsou uvedeny vlivy variantního řešení na turistické stezky, které jsou záměrem dotčeny.

Tabulka 46 Vliv variantního řešení záměru na dotčené turistické stezky

Turistická stezka	Varianta 1	Varianta 2
Zelená turistická stezka Malá Veleň – Havraní kameny – Medvěďova vyhlídka – Ovesná	Prostupnost stezky bude zajištěna mostním objektem délky 80 m v km 4,875, který se nachází v bezprostřední blízkosti uvedené stezky.	Prostupnost stezky není v místě zajištěna. Trasa je v tomto úseku řešena jako zemní těleso s násypem (viz opatření v kap. D. IV.).
Žlutá turistická stezka Benešov nad Ploučnicí – Grohmannova vyhlídka – Brložec	Prostupnost stezky bude zajištěna pod mostním objektem v km 7,450, který je projektován nad silnicí III/26224.	Řešení je v tomto úseku shodné s variantou 1.

Turistická stezka	Varianta 1	Varianta 2
Cyklostezka č. 3056	Cyklotrasa povede nadále v souběhu s posuzovanou stavbou I/13. Na stávající komunikaci, po které je cyklotrasa vedena, dojde ke dvěma přeložkám, konkrétně v cca v km 15,050 – 15,400 a 16,700 až po křižovatku Volfartice (km 17,215). Spojitost cyklotrasy bude zajištěna.	Řešení je v úseku 15,050 – 15,400 shodné. Křižovatka Volfartice je ve variantě 2 řešena jiným způsobem, opět však dochází k přeložce komunikace. Spojitost cyklotrasy bude zajištěna.
Modrá turistická stezka Žandov – Volfartice – Kamenická Šenov	Prostupnost stezky bude zajištěna spolu s cyklostezkou č. 3056, se kterou v místě křížení se záměrem je souběžná.	Prostupnost stezky bude zajištěna spolu s cyklostezkou č. 3056, se kterou v místě křížení se záměrem je souběžná.
Žlutá turistická stezka Radeč – Volfartice – Nová Ves	Prostupnost stezky bude zajištěna přeložkou silnice III/26219 a mostním objektem na přeložce této silnice přes trasu posuzované silnice I/13, konkrétně v km 17,315.	Prostupnost stezky bude zajištěna s přeložkou silnice III/26219 a mostním objektem na přeložce této silnice, která se od varianty 1 liší a nachází se v km 17,250 trasy.
Cyklostezka č. 211	Prostupnost cyklotrasy bude zajištěna mostním objektem délky 430 m cca v km 20,285.	Prostupnost cyklotrasy bude zajištěna mostním objektem délky 450 m cca v km 20,355 stavby.
Cyklostezka Varhany, která je součástí cyklotrasy č. 3054	Přeložka cyklistické stezky o délce 390 m bude zajištěna samostatným stavebním objektem. Trasu posuzované silnice I/13 bude cyklostezka překonávat mostním objektem v km 20,910 o délce 40 m.	Řešení je v tomto úseku shodné s variantou 1.
Modrá turistická trasa Manušice – Slunečná	Prostupnost stezky bude zajištěna přeložkou polní a lesní cesty, po které ve stávajícím stavu prochází. Trasu této přeložky polní a lesní cesty bude silnice I/13 překonávat v km 21,400 mostním objektem o délce 50 m. Uvedená přeložka a mostní objekt se nachází ve vzdálenosti cca 150 m od uvedené stezky.	Řešení je v tomto úseku shodné s variantou 1.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že posuzovaný záměr ve variantě 1 významně negativně neovlivní rekreační potenciál zájmového území, naopak se může pozitivně projevit zlepšení dostupnosti regionu. U varianty 2 lze z hlediska prostupnosti turistických tras uvažovat o omezení jedné turistické trasy, proto je navrženo opatření pro zachování prostupnosti trasy v kap. D.IV.

Pozitivním sociálním a ekonomickým vlivem záměru bude zlepšení životních podmínek obyvatel žijících v blízkosti stávající silnice I/13 a částečně také v blízkosti stávající silnice II/262. Navrhovaná přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž dojde k poklesu hlukové zátěže a znečištění ovzduší v dotčených obcích. Pozitivem bude i zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení dostupnosti regionu. V období výstavby nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel. Je třeba vhodně organizovat stavební práce tak, aby tento vliv byl minimalizován. Významné ovlivnění rekreačního potenciálu území se nepředpokládá.

D. I. 1. 2 Vlivy na veřejné zdraví

Podrobné posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví ve spojitosti s realizací posuzovaného záměru I/13 Děčín – Manušice je provedeno v rámci samostatné studie, která tvoří přílohu č. 4 předkládané dokumentace EIA.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru I/13 Děčín – Manušice může dojít k potenciálnímu ovlivnění především těchto faktorů:

- zvýšení hladiny akustického tlaku,
- zvýšení znečištění ovzduší.

Posouzení vlivu záměru na akustickou situaci a znečištění ovzduší na základě zpracovaných samostatných odborných studií je podrobně rozebráno v kapitolách D. I. 2. a D. I. 3. dokumentace EIA.

Z hlediska potenciálních zdravotních rizik jsou stěžejní výsledky Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) a Rozptylové studie (příloha č. 3 dokumentace EIA), které pro jednotlivé hodnocené stavy (viz kap. B. I. 5. dokumentace EIA) uvádí předpokládanou hlukovou zátěž ze související dopravy a imisní příspěvek oxidu dusičitého, prašného aerosolu frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu.

Vyhodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) zpracovaných pro stávající stav a pro stavy v roce 2035 a 2050 bez záměru a se záměrem (pro variantu 1 i pro variantu 2). Hodnocení bylo zaměřeno na obyvatele obytné zástavby v dotčených katastrálních území podél stávající i nově navrhované přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice.

Zdrojem hluku souvisejícím s provozem záměru je silniční doprava. Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo v souladu s autorizačním návodem AN 15/04, verze 5 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku“ zaměřeno na porovnání počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem, vysoce rušených ve spánku hlukem a počtu případů kardiovaskulárních onemocnění (případů infarktu myokardu) v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy ve výhledových stavech 2035 a 2050.

Z hlediska celkového počtu obyvatel posuzovaných katastrálních území lze konstatovat, že ve výhledových stavech v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem v obou posuzovaných variantách 1 a 2 dojde ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy. Mezi jednotlivými variantami nejsou z hlediska ovlivnění počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy významné rozdíly, rozdíly jsou max. v řádu jednotek obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy.

Z výsledků výpočtů obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy v jednotlivých katastrálních územích vyplývá nejvyšší navýšení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy v k. ú. Děčín. I v tomto případě se ale jedná o navýšení max. v řádu jedinců. V ostatních posuzovaných stavech a variantách se záměrem se v jednotlivých katastrálních územích jedná o změny (navýšení) v počtu vysoce obtěžovaných obyvatel max. o 1 – 2 obyvatele oproti stavům bez záměru. Naopak k významnějšímu snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy dochází zejména v k. ú. Benešov nad Ploučnicí, Žandov u České Lípy, Prácheň, Kamenický Šenov a Česká Kamenice.

Z hlediska celkového počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem v celém hodnoceném území ze silniční dopravy lze konstatovat, že posuzované stavy v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem ve variantách 1 i 2 jsou příznivější než stavy bez záměru. V jednotlivých posuzovaných katastrálních územích dochází ve většině případů ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy, v případě navýšení se jedná max. řádově o jednotky případů.

Z hlediska celkového počtu obyvatel posuzovaných katastrálních území lze konstatovat, že ve výhledových stavech v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem v obou posuzovaných variantách 1 a 2 dojde ke snížení počtu obyvatel vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy. Mezi jednotlivými variantami nejsou z hlediska ovlivnění počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy významné rozdíly, rozdíly jsou max. v řádu jednotek obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy.

Z výsledků výpočtů obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy v jednotlivých katastrálních územích vyplývá nejvyšší navýšení počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy v k. ú. Děčín v obou posuzovaných variantách (varianta 1 i varianta 2). I v tomto případě se ale jedná o navýšení v řádu jedinců. V ostatních posuzovaných stavech a variantách se v jednotlivých katastrálních územích jedná o změny (navýšení) v počtu vysoce rušených obyvatel max. o 1 – 2 obyvatele. Naopak k významnějšímu snížení počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy dochází zejména v k. ú. Kamenický Šenov a Česká Kamenice, Žandov u České Lípy a Prácheň.

Z hlediska celkového počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy lze konstatovat, že posuzované stavy v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem ve variantách 1 i 2 jsou příznivější než stavy bez záměru. V jednotlivých posuzovaných katastrálních územích dochází ve většině případů ke snížení počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy, v případě navýšení se jedná řádově max. o jednotky případů.

Z hlediska celkového počtu obyvatel posuzovaných katastrálních území lze konstatovat, že ve výhledových stavech v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem v obou posuzovaných variantách 1 a 2 lze očekávat snížení počtu případů infarktu myokardu v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy. Snížení činí cca 3 případy/5 let v obou posuzovaných výhledových stavech se záměrem (rok 2035 a rok 2050) i v obou posuzovaných variantách (varianta 1 i varianta 2). Mezi jednotlivými variantami nejsou z hlediska ovlivnění počtu případů infarktu myokardu ze silniční dopravy hodnotitelné rozdíly, rozdíly jsou max. v desetinách případu.

Z výsledků výpočtů počtu případů infarktu myokardu v jednotlivých katastrálních území vyplývá, že ve většině posuzovaných katastrálních území lze očekávat mírné snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění, resp. případů infarktu myokardu, ve všech případech se ale jedná o nehodnotitelné změny v max. desetinách případu/5 let. K významnější změně (snížení počtu případů infarktu myokardu) dochází pouze v k. ú. Kamenický Šenov, očekávané snížení je cca 1 případ IM/5 let. K relativně nejvyššímu navýšení ve stavech se záměrem dochází v k. ú. Děčín, i v tomto případě se ovšem jedná o nehodnotitelné změny v desetinách případu/5 let oproti stavům bez záměru.

Z hlediska celkového počtu případů kardiovaskulárních onemocnění (případů infarktu myokardu) lze konstatovat, že posuzované stavy v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem ve variantách 1 i 2 jsou příznivější než stavy bez záměru.

Vyhodnocení vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Hodnocení vlivu imisních koncentrací látek z plánovaného záměru „I/13 Děčín–Manušice“ bylo provedeno na základě odhadu imisních koncentrací uvedených v Rozptylové studii (příloha č. 3 dokumentace EIA). Vyhodnocení bylo provedeno pro výhledové stavy 2035 a 2050 se záměrem.

Hodnocení bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele v okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí z dopravy v současném stavu a v roce 2035 a 2050 po realizaci záměru: rizika suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu. Rizika byla hodnocena podle standardních metodik WHO a Evropské komise.

Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byl použit konzervativní expoziční scénář, to znamená, že vypočtené nejvyšší příspěvky imisí v obytné zástavbě byly použity pro vyhodnocení zdravotních rizik obyvatel celého zájmového území.

Na základě provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} záměru budou mít pro obyvatele nejbližšího okolí zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo. Realizace plánovaného záměru znamená jen nepatrnou změnu ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, která neovlivní hodnocené ukazatele, tedy celkovou úmrtnost ani výskyt dalších souvisejících zdravotních symptomů.

Byl zjištěn zanedbatelný vliv nových příspěvků záměru na zdravotní obtíže související s akutní a chronickou expozicí NO₂ a modelové příspěvky nepředstavují významné zdravotní riziko.

Vypočtené imisní příspěvky osmihodinových koncentrací oxidu uhelnatého po realizaci záměru budou nízké a nelze očekávat významné riziko toxických účinků.

Imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je 5 µg/m³ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou nevýznamné a neovlivní přijatelnou úroveň karcinogenního rizika.

Imisní pozadí benzo[a]pyrenu nepřekračuje v současné době v území plánovaného záměru státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví. Příspěvky benzo[a]pyrenu po realizaci záměru jsou o řád nižší než současné imisní pozadí a nebudou tedy představovat zvýšení zdravotního rizika pro obyvatele posuzované lokality.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Závěr

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací záměru nedojde k významnému zvýšení rizika pro lidské zdraví. Realizace navrženého záměru v obou řešených variantách bude mít příznivý vliv v obcích podél stávající I/13.

V období výstavby nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel. Je třeba vhodně organizovat stavební práce tak, aby tento vliv byl minimalizován.

D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima

D. I. 2. 1. Vlivy na ovzduší

Hodnocení vlivů záměru „I/13 Děčín – Manušice“ na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3 předkládané dokumentace EIA.

Ovlivnění ovzduší v řešeném území lze očekávat jak ve fázi výstavby, tak i ve fázi provozu záměru.

Provedeno bylo posouzení stávající imisní zátěže zájmového území, dále pak příspěvků záměru k imisní zátěži v roce 2035 (horizont zprovoznění záměru) a v roce 2050 (vzdálený výhledový horizont).

Podrobný popis vstupních podkladů pro výpočet je uveden v kap. 3 Rozptylové studie.

Imisní limity

Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Jejich hodnoty jsou pro jednotlivé znečišťující látky stanoveny přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

V případě krátkodobých (hodinových či denních) koncentrací je vedle výše limitu stanoven i tolerovaný počet překročení limitní hodnoty v průběhu kalendářního roku.

Tabulka 47 Imisní limity pro ochranu zdraví lidí

Látka	Časový interval	Imisní limit	Maximální tolerovaný počet překročení za rok
Oxid dusičitý	1 rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	1 hod	200 $\mu\text{g.m}^{-3}$	18
Benzen	1 rok	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Suspendované částice PM ₁₀	1 rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	1 den	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$	35
Suspendované částice PM _{2,5}	1 rok	20 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Oxid uhelnatý	8 hodin	10 000 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Benzo[a]pyren *	1 rok	1 ng.m^{-3}	–

* Imisní limit dle bodu 3 přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (k úrovni znečištění se přihlíží).

Tabulka 48 Imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace

Látka	Časový interval	Imisní limit
Oxidy dusíku *	1 rok	30 $\mu\text{g.m}^{-3}$

* Součet objemových poměrů (ppbv) oxidu dusnatého a oxidu dusičitého vyjádřený v jednotkách hmotnostní koncentrace oxidu dusičitého.

Hodnocené polutanty

S ohledem na stanovené imisní limity dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a charakter posuzovaného záměru byly v rámci předložené rozptylové studie hodnoceny průměrné roční koncentrace NO_x, průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace benzenu, průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5},

maximální osmihodinové koncentrace oxidu uhelnatého a průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Výpočtová oblast/výpočtové body

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl proveden ve výpočtové čtvercové síti 19 000×11 000 metrů o kroku 100 m, která představuje celkem 21 201 výpočtových bodů (1–21 201) a v 18 modelových výpočtových bodech reprezentujících blízké hygienicky významné objekty – obytná zástavba stávající (30 001–30 017). Kromě výpočtu ve zvolených bodech výpočtové sítě a bodů mimo síť byl ve vztahu k ochraně ekosystémů zvolen 1 výpočtový bod VB 30 018.

Ve výpočtové síti bylo provedeno hodnocení v 1,6 m nad zemí (dýchací zóna člověka).

V následující tabulce je uveden přehled výpočtových bodů mimo výpočtovou síť.

Tabulka 49 Přehled výpočtových bodů mimo výpočtovou síť

Označení výpočtového bodu	Popis
VB 30001	st. p. č. 134, Huntířov č.p. 143, OkB, k. ú. Huntířov u Děčína
VB 30002	st. p. č. 512, Dukelských hrdinů č.p. 390, RD, k. ú. Česká Kamenice
VB 30003	st. p. č. 365, Kamenická č.p. 156, OkB, k. ú. Kamenický Šenov
VB 30004	st. p. č. 400/1, Palackého č.p. 1047, RD, k. ú. Kamenický Šenov
VB 30005	st. p. č. 226, Jedlka č.p. 53, RD, k. ú. Malá Veleň
VB 30006	st. p. č. 372, Palackého č.p. 371, OkB, k. ú. Benešov nad Ploučnicí
VB 30007	st. p. č. 690, Děčínská č.p. 546, OkB, k. ú. Benešov nad Ploučnicí
VB 30008	st. p. č. 126, Františkov nad Ploučnicí č.p. 73, OkB, k. ú. Františkov n. P.
VB 30009	st. p. č. 70/1, Malá Bukovina č.p. 63, RD, k. ú. Malá Bukovina
VB 30010	st. p. č. 343, Velká Bukovina č.p. 198, RD, k. ú. Velká Bukovina
VB 30011	p. č. 166, Děčínská č.p. 307, BD, k. ú. Žandov u České Lípy
VB 30012	p. č. 278, Radeč č.p. 51, RD, k. ú. Radeč u Horní Police
VB 30013	p. č. 509/1, Volfartice č.p. 303, OkB, k. ú. Volfartice
VB 30014	st. p. č. 1, Horní Libchava č.p. 107, RD, k. ú. Horní Libchava
VB 30015	st. p. č. 10, Manušice 16, RD, k. ú. Manušice
VB 30016	Plánovaná bytová výstavba Horní Libchava
VB 30017	Plánovaná bytová výstavba Dolní Habartice
VB 30018	ÚSES u křižovatky Velká Bukovina

Pozn. k tabulce: OkB = objekt k bydlení; RD = rodinný dům; BD = bytový dům

Vyhodnocení vlivu výstavby záměru

V době vypracování předkládané rozptylové studie nebyl znám zhotovitel stavby a nebyly známy ani zásady organizace výstavby, ze kterých by bylo patrné nasazení stavební techniky či další důležité informace pro vyhodnocení vlivu výstavby na kvalitu ovzduší. Proto byla pro etapu výstavby

formulována doporučení, která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby, resp. zohledněna v Zásadách organizace výstavby (ZOV) a které by měly směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší. Tato opatření jsou uvedena v Rozptylové studii a v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Vyhodnocení vlivu provozu záměru

Výpočtově byla v Rozptylové studii vyhodnocena varianta 1 posuzovaného záměru, jelikož je navržena v trase blíže k obytné zástavbě. V souvislosti s ochranou veřejného zdraví, lze u varianty 2 očekávat menší vlivy předmětného záměru na kvalitu ovzduší v obytných oblastech. U varianty 2 se navíc neočekává odlišné zatížení řešených úseků komunikační sítě. Posouzení tak bylo provedeno na straně bezpečnosti.

Výsledky výpočtu pro jednotlivé hodnocené stavy jsou sumarizovány v tabulkách v kap. 4 Rozptylové studie.

Oxidy dusíku – průměrné roční koncentrace

Pro NO_x je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 30 µg.m⁻³.

Stávající stav, rok 2022

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 3,74 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 1,66 µg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Stav s realizací záměru v roce 2035

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 3,64 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 1,04 µg.m⁻³.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2035 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 50 Porovnání příspěvků NO_x k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
NO _x - Aritmetický průměr /1 rok (µg.m ⁻³)	-0.75495	-1.07822	-1.25365	-0.36924	0.33188	0.71055
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
NO _x - Aritmetický průměr /1 rok (µg.m ⁻³)	-0.19757	-0.10879	-0.03442	-0.10108	-0.19759	0.07043
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
NO _x - Aritmetický průměr /1 rok (µg.m ⁻³)	0.03782	0.62809	0.97436	0.03526	0.25379	0.04624

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro NO_x ve vztahu k ochraně ekosystémů, jak je modelově dokladováno na výpočtovém bodě 30018.

Stav s realizací záměru v roce 2050

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 4,10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 1,05 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2050 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 51 Porovnání příspěvků NO_x k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 x stav v roce 2050

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
NO_x - Aritmetický průměr /1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.75183	-1.07453	-1.25051	-0.37591	0.35888	0.72397
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
NO_x - Aritmetický průměr /1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.24869	-0.11422	-0.01055	-0.09706	-0.14509	0.07275
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
NO_x - Aritmetický průměr /1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.12796	0.64969	0.99164	0.06285	0.26003	0.04878

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2050 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro NO_x ve vztahu k ochraně ekosystémů, jak je modelově dokladováno na výpočtovém bodě 30018.

Oxid dusičitý průměrné roční koncentrace a maximální hodinové koncentrace

Pro NO_2 je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a 200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Stávající stav, rok 2022

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,46 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,21 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 10,90 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 4,25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Stav s realizací záměru v roce 2035

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,39 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,12 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 8,67 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 2,19 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2035 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 52 Porovnání příspěvků NO_2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 x stav v roce 2035

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
NO_2 - Aritmetický průměr /1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.09037	-0.12866	-0.15187	-0.04615	0.04036	0.07378

NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (μg.m ⁻³)	-2.76356	-1.06238	-2.87080	-0.72907	-0.06900	0.84013
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (mg.m ⁻³)	-0.02791	-0.01403	-0.00931	-0.01616	-0.02398	0.00701
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (mg.m ⁻³)	-1.19078	-0.38574	0.20979	-0.65880	-0.56597	0.25374
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (mg.m ⁻³)	0.00235	0.06318	0.10076	0.00135	0.02738	0.00412
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (mg.m ⁻³)	0.20971	1.92551	1.42681	0.07813	0.37647	0.27343

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je patrné, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro NO₂.

Stav s realizací záměru v roce 2050

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,63 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,12 μg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 11,73 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 2,21 μg.m⁻³.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2050 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 53 Porovnání příspěvků NO₂ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 x stav v roce 2050

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (μg.m ⁻³)	-0.09062	-0.13522	-0.15271	-0.04789	0.04316	0.07414
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (μg.m ⁻³)	-2.77452	-1.96411	-2.93075	-0.73856	-0.02807	0.86193
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (mg.m ⁻³)	-0.03586	-0.01495	-0.00657	-0.01614	-0.01770	0.00715
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (mg.m ⁻³)	-1.25437	-0.41052	0.22110	-0.65442	-0.43670	0.26154
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (mg.m ⁻³)	0.02357	0.06500	0.10144	0.00567	0.02779	0.00428
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (mg.m ⁻³)	0.22174	1.94702	1.42944	0.09225	0.38580	0.27919

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2050 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je patrné, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro NO₂.

Oxid uhelnatý – maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8 hod

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu z hlediska maximálního denního klouzavého aritmetického průměru/8 hod 10 000 μg.m⁻³.

Stávající stav, rok 2022

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k aritmetickému 8 hod. průměru se pohybuje do 143 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 62 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Stav s realizací záměru v roce 2035

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k aritmetickému 8 hod. průměru se bude pohybovat do 106 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 53 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2035 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 54 Porovnání příspěvků CO k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	- 18.7281 0	- 17.2169 8	- 35.1455 2	- 7.0285 2	13.7336 6	20.0426 8
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.36829	0.21982	11.3899 3	1.6705 3	-6.71693	7.16878
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	6.22051	9.42163	37.0853 4	5.9878 7	13.1729 8	7.93728

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z uvedeného porovnání je patrné, že příspěvky k imisní zátěži lze označit za malé a málo významné. Je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází k prokazatelnému snížení příspěvků k imisní zátěži, podél navrhované komunikace lze příspěvky v porovnání stávajícího a cílového stavu označit za málo významné. Imisní limit nebude ovlivněn.

Stav s realizací záměru v roce 2050

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k aritmetickému 8 hod. průměru se bude pohybovat do 106,34 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 54 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2050 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 55 Porovnání příspěvků CO k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	- 18.2061 1	- 16.74391	- 34.80604	- 6.92120	14.1010 5	20.4453 5
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.70268	0.39059	11.63147	1.89374	-6.60879	7.27999
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	6.33618	10.10785	37.58591	6.13042	13.4339 3	8.07412

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z uvedeného porovnání je patrné, že příspěvky k imisní zátěži lze označit za malé a málo významné. Je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází k prokazatelnému snížení příspěvků k imisní zátěži, podél navrhované komunikace lze příspěvky v porovnání stávajícího a cílového stavu označit za málo významné. Imisní limit nebude ovlivněn.

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 µg.m⁻³, pro 24hodinový aritmetický průměr potom 50 µg.m⁻³ (avšak s možností překročení této koncentrace 35 krát za kalendářní rok).

Stávající stav, rok 2022

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru PM₁₀ pohybuje do 2,83 µg.m⁻³ ve výpočtové síti a do 0,99 µg.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

Příspěvek k 24hodinovému aritmetickému průměru frakce PM₁₀ se pohybuje do 25,94 µg.m⁻³ ve výpočtové síti, u bodů mimo výpočtovou síť do 13,30 µg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Stav s realizací záměru v roce 2035

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru PM₁₀ bude pohybovat do 3,07 µg.m⁻³ ve výpočtové síti a do 1,45 µg.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

Příspěvek k 24hodinovému aritmetickému průměru frakce PM₁₀ se bude pohybovat do 15,69 µg.m⁻³ ve výpočtové síti a do 14,70 µg.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2035 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 56 Porovnání příspěvků PM₁₀ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 x stav v roce 2035

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 1 rok (µg.m ⁻³)	-0.20368	-0.24452	-0.58011	-0.22216	0.46387	1.11550
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 24 hod (µg.m ⁻³)	-3.16228	-2.11520	-6.93934	-1.72590	1.33405	7.02422
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 1 rok (µg.m ⁻³)	0.05789	-0.03656	0.03660	0.06916	-0.10566	0.11808
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 24 hod (µg.m ⁻³)	-1.30310	-0.77890	2.38742	-0.87582	-1.20149	1.99960
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 1 rok (µg.m ⁻³)	0.10307	0.95249	1.08899	0.09689	0.33589	0.09956
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 24 hod (µg.m ⁻³)	1.38259	13.33656	8.44388	1.71952	5.11920	2.95455

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází k prokazatelnému snížení příspěvků k imisní zátěži z hlediska 24hodinových příspěvků k imisní zátěži. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro PM₁₀.

Stav s realizací záměru v roce 2050

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru PM_{10} bude pohybovat do $3,45 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $1,48 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Příspěvek k 24hodinovému aritmetickému průměru frakce PM_{10} se bude pohybovat do $17,82 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $17,03 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2050 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 57 Porovnání příspěvků PM_{10} k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 x stav v roce 2050

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
PM_{10} - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.18955	-0.23156	-0.56580	-0.22367	0.58033	1.14861
PM_{10} - Aritmetický průměr 24 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-2.97077	-2.21326	-6.82342	-1.67261	1.19671	7.32266
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
PM_{10} - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.00966	-0.04410	0.10138	0.06784	0.15480	0.12395
PM_{10} - Aritmetický průměr 24 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-1.69307	-0.92047	2.44798	-0.80234	2.05839	2.10526
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
PM_{10} - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.12174	0.99625	1.11901	0.14054	0.34734	0.10663
PM_{10} - Aritmetický průměr 24 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	4.31479	15.66829	8.64319	2.25306	5.35987	3.07859

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2050 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází k prokazatelnému snížení příspěvků k imisní zátěži z hlediska 24hodinových příspěvků k imisní zátěži. Realizaci záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro PM_{10} .

Stanovení četnosti překročení 24hodinového imisního limitu pro suspendované částice PM_{10}

Dle výpočtu v Rozptylové studii (příloha č. 3 dokumentace EIA) je zřejmé, že vlivem předmětného záměru v roce 2035 nedojde k významnější změně z hlediska počtu překročení 24hodinového imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} . Maximální počet překročení 24hodinového imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} činí ve stávajícím stavu i ve stavu po realizaci záměru 7 překročení/rok. Realizace záměru by měla přispět k nevýznamnému snížení doby překročení 24hodinového imisního limitu pro suspendované částice PM_{10} především podél stávajících hlavních komunikací se soustředěnější obytnou zástavbou.

 $PM_{2,5}$ – průměrné roční koncentrace

Pro $PM_{2,5}$ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Stávající stav, rok 2022

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru $PM_{2,5}$ pohybuje do $0,88 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $0,32 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území. I z vypočtených příspěvků stávajícího stavu z dopravy je patrné, že doprava zjevně nemá rozhodující podíl na stávajícím imisním pozadí v zájmovém území.

Stav s realizací záměru v roce 2035

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru $PM_{2,5}$ bude pohybovat do $1,01 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $0,40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2035 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 58 Porovnání příspěvků $PM_{2,5}$ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
$PM_{2,5}$ - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.08366	-0.11833	-0.20689	-0.07233	0.13480	0.30417
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
$PM_{2,5}$ - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.00488	-0.01440	0.00728	0.01238	-0.03506	0.03217
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
$PM_{2,5}$ - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.00488	-0.01440	0.00728	0.01238	-0.03506	0.03217

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází ke snížení příspěvků k imisní zátěži z hlediska ročních příspěvků k imisní zátěži $PM_{2,5}$. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

Stav s realizací záměru v roce 2050

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru $PM_{2,5}$ bude pohybovat do $1,04 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $0,41 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2050 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 59 Porovnání příspěvků $PM_{2,5}$ k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
$PM_{2,5}$ - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.07987	-0.11453	-0.20316	-0.07323	0.16562	0.31326
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
$PM_{2,5}$ - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.01576	-0.01663	0.02467	0.01830	0.03314	0.03387
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
$PM_{2,5}$ - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.03751	0.27669	0.32435	0.03827	0.09628	0.02860

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází ke snížení příspěvků k imisní zátěži z hlediska ročních příspěvků k imisní zátěži $PM_{2,5}$. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

Benzen – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Stávající stav, rok 2022

Samotné imisní příspěvky lze označit za malé a nevýznamné, pohybující se maximálně do 0,051 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 0,024 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Stav s realizací záměru v roce 2035

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru benzenu bude pohybovat do 0,048 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 0,013 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2035 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 60 Porovnání příspěvků benzenu k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
benzen - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.00788	-0.01338	-0.01479	-0.00545	0.00574	0.00796
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
benzen - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.00238	-0.00097	-0.00165	-0.00137	-0.00216	0.00078
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
benzen - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.00052	0.00632	0.01190	0.00003	0.00284	0.00050

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Příspěvky k imisní zátěži benzenu se budou pohybovat hluboce pod hodnotou imisního limitu, a tudíž je patrné, že imisní limit v souvislosti s posuzovaným záměrem v řešeném časovém horizontu nebude překročen. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro benzen.

Stav s realizací záměru v roce 2050

Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru benzenu bude pohybovat do 0,048 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 0,013 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2050 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 61 Porovnání příspěvků benzenu k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
benzen - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.00780	-0.01326	-0.01469	-0.00534	0.00596	0.00817
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
benzen - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	-0.00251	-0.00097	-0.00155	-0.00131	-0.00191	0.00081
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
benzen - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0.00167	0.00660	0.01217	0.00026	0.00291	0.00053

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2050 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Příspěvky k imisní zátěži benzenu se budou pohybovat hluboce pod hodnotou imisního

limitu, a tudíž je patrné, že imisní limit v souvislosti s posuzovaným záměrem v řešeném časovém horizontu nebude překročen. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro benzen.

Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzo(a)pyrenu 1 ng.m⁻³.

Stávající stav, rok 2022

Příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu se pohybují hluboce pod hodnotou imisního limitu. Samotné imisní příspěvky lze označit za malé a nevýznamné, pohybující se maximálně do 0,071 ng.m⁻³ ve výpočtové síti a do 0,0302 ng.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť; uvedené příspěvky lze označit za nevýznamné a jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Stav s realizací záměru v roce 2035

Příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu se budou pohybovat hluboce pod hodnotou imisního limitu. Imisní příspěvky lze označit za malé a nevýznamné, budou se pohybovat maximálně do 0,096 ng.m⁻³ ve výpočtové síti a do 0,027 ng.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2035 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 62 Porovnání příspěvků BaP k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2035

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr 1 rok (ng.m ⁻³)	-0.00860	-0.01155	-0.01948	-0.00593	0.00911	0.02164
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr 1 rok (ng.m ⁻³)	0.00098	-0.00009	0.00085	0.00112	-0.00119	0.00209
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr 1 rok (ng.m ⁻³)	0.00190	0.01590	0.02550	0.00170	0.00732	0.00179

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Stav s realizací záměru v roce 2050

Příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu se budou pohybovat hluboce pod hodnotou imisního limitu. Imisní příspěvky lze označit za malé a nevýznamné, budou se pohybovat maximálně do 0,105 ng.m⁻³ ve výpočtové síti a do 0,029 ng.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

V dále uvedené tabulce je provedeno porovnání stavu v roce 2050 se záměrem se stavem v roce 2022 (bez záměru).

Tabulka 63 Porovnání příspěvků BaP k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť – stávající stav v roce 2022 × stav v roce 2050

Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr 1 rok (ng.m ⁻³)	-0.00815	-0.01096	-0.01904	-0.00588	0.01006	0.02291
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr 1 rok (ng.m ⁻³)	0.00041	-0.00007	0.00159	0.00149	0.00012	0.00224
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr 1 rok (ng.m ⁻³)	0.00325	0.01697	0.02673	0.00227	0.00776	0.00195

Zdroj: Rozptylová studie (příloha č. 3 dokumentace EIA)

Nyní platná legislativa ochrany ovzduší umožňuje umístování zdrojů znečišťování ovzduší i do území, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek za situace, kdy příspěvky z provozu zdrojů k ročním koncentracím znečišťující látky nedosahují úrovně 1 % limitu roční průměrné koncentrace. Z výsledků výpočtu rozptylové studie vyplývá, že příspěvek záměru (jako rozdíl mezi stávajícím stavem (2022) a novým stavem pro výpočtové roky 2035 a 2050 k imisní zátěži bude znamenat u obytné zástavby nevýznamný příspěvek k imisní zátěži, a to významně pod 1 % imisního limitu u nejbližších objektů obytné zástavby.

Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035, respektive 2050 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází ke snížení příspěvků k imisní zátěži z hlediska ročních příspěvků k imisní zátěži B(a)P. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zámjovém území.

Kompenzační opatření ke snížení vlivu záměru na kvalitu ovzduší

V následujícím textu je provedeno posouzení nutnosti aplikace kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů ve vztahu k hodnocenému záměru.

Podle ustanovení § 11 odst. 1 písm. b zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší vydává Ministerstvo životního prostředí (MŽP) závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let.

Doprava v návrhovém období řešeného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ nepřesáhne intenzitu 15 tisíc vozidel/24 hodin v zastavěném území obce.

Proto se na záměr nevztahuje povinnost na realizaci kompenzačních opatření ve smyslu § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Pozitivní vliv předmětného záměru na kvalitu ovzduší lze očekávat v souvislosti s vegetačními úpravami podél předmětných komunikací, jejichž návrh bude proveden v rámci navazujících stupňů projektových příprav.

Národní program snižování emisí ČR ve vztahu k hodnocenému záměru

Příloha č. 3 Aktualizace Národního programu snižování emisí ČR (listopad 2019) vyhodnocuje plnění opatření stanovených v rámci Národního programu snižování emisí ČR z listopadu 2015. Jako jedno z vyhodnocených opatření je uvedeno opatření AB1 – Výstavba pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu a AB2 – Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí. Opatření AB1 a AB2 jsou v rámci Národního programu snižování emisí ČR nadále platná.

Stávající silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy. Stávající silnice mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými a hlavně spádovými poměry a velmi často je v konfliktu s obytnou zástavbou (Děčín, Ludvíkovice, Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Srbská Kamenice a Prácheň). Na stávající silnici jsou v zástavbě napojeny jednotlivé obytné objekty. Úpravy ve stávající trase nelze provést bez podstatných zásahů do stávající zástavby. S ohledem na složitou konfiguraci terénu není

rovněž možné ve stávající trase, ani v jejím okolí, upravit podélný profil na požadované normové hodnoty silnice I. třídy. Odstranění řady dopravních závad a nehodových míst na stávající silnici by se neobešlo bez rozsáhlých demolic, významných zásahů do krajiny, případně bez odchylek z normového uspořádání. Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice je navržena tak, aby byla vedena mimo stávající zástavbu v tomto území a zároveň splňovala technické parametry silnice I. třídy.

Podpůrná opatření k aktualizovaným programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+ ve vztahu k hodnocenému záměru

Podpůrná opatření k aktualizovaným programům zlepšování kvality ovzduší jsou určena k předcházení a omezování znečišťování ovzduší nad rámec opatření nezbytných k dosažení imisních limitů obsažených v kap. C. jednotlivých programů zlepšování kvality ovzduší (aktualizace 2020). Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Severozápad – CZ04 (aktualizace 2020) a Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Severovýchod – CZ05 (aktualizace 2020) v kap. C definují nová opatření Programu týkající se sektoru lokálního vytápění pro omezení znečištění ovzduší částicemi benzo[a]pyrenem. Vzhledem k charakteru předmětného záměru bylo provedeno vyhodnocení ve vztahu k podpůrným opatřením.

Vztah k hodnocenému záměru I/13 Děčín–Manušice mají především následující opatření:

- opatření PZKO_2020_P_9 – Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obydlené části obcí,
- opatření PZKO_2020_P_17 – Omezení resuspenze z dopravy
 - Úklid a údržba komunikací,
 - Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně,
- opatření PZKO_2020_P_21 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Nejvýznamnějším opatřením, které je třeba ve vztahu k posuzovanému záměru zmínit, je opatření *PZKO_2020_P_9 – Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obydlené části obcí*. V popisu opatření je mj. uvedeno následující:

- Funkční silniční síť je nejen důležitým předpokladem rozvoje území, ale má také potenciál přispět i ke zlepšení kvality ovzduší snížením množství výfukových emisí, otěrů i resuspenze v obydlených oblastech, zejména v kombinaci s dalšími opatřeními k omezení individuální automobilové dopravy. Realizací (resp. dobudováním) funkční silniční sítě dojde k převedení podstatné části tranzitní dopravy na komunikace, které jsou svou polohou, kapacitou a parametry k tomu určeny.

Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice zajistí převedení významného podílu silniční dopravy ze stávající silnice I/13 procházející intravilánem obcí (Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Srbská Kamenice a Prácheň) do území převážně bez obytné zástavby. Z tohoto pohledu předmětný záměr naplňuje opatření *PZKO_2020_P_9 – Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obydlené části obcí* definovaného v rámci podpůrných opatření.

Samozřejmou součástí provozu I/13 Děčín – Manušice bude i pravidelný úklid a péče o technický stav komunikace a kvalitu jejího povrchu. Přímo součástí předmětného záměru, resp. její projektové dokumentace bude rovněž návrh sadových úprav podél komunikace. Bude tak naplněno opatření *PZKO_2020_P_17 – Omezení resuspenze z dopravy* definované v rámci podpůrných opatření.

V souvislosti s výstavbou záměru I/13 Děčín – Manušice bude realizována celá řada opatření k omezení negativních vlivů výstavby na kvalitu ovzduší. Tato opatření jsou podrobně popsána v kapitole B. I. 6.

dokumentace EIA a plně korespondují s opatřením *PZKO_2020_P_21 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti*, resp. s Metodickým pokynem Odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

Shrnutí

Z hlediska vlivů na ovzduší bylo provedeno posouzení stávající imisní zátěže zájmového území, dále pak příspěvků záměru k imisní zátěži ve stávajícím stavu, v roce 2035 (horizont zprovoznění záměru) a v roce 2050 (vzdálený výhledový horizont).

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen pouze imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). K překročení benzo[a]pyrenu dochází pouze na území města Děčín v širším území posuzovaného záměru.

Pro etapu výstavby formulována doporučení, která budou do směřovat k minimalizaci vlivů výstavby na kvalitu ovzduší. Tato opatření jsou uvedena v Rozptylové studii a v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Vlivem realizace záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází ke snížení příspěvků k imisní zátěži hodnocených polutantů. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

Ve vztahu k předmětnému záměru nevyplývá potřeba realizace kompenzačních opatření dle § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Závěr

Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je záměr I/13 Děčín – Manušice akceptovatelný.

D. I. 2. 2. Vlivy na klima

Pro vyhodnocení vlivů provozu předmětného záměru I/13 Děčín – Manušice na klimatický systém Země

a rovněž zhodnocení rizik spojených s klimatickými změnami z hlediska jejich vlivu na uvedený záměr byla vypracována studie Vlivy na klima, která tvoří přílohu č. 11 předkládané dokumentace EIA. V následujícím textu je uvedeno stručné shrnutí závěrů této studie.

Při hodnocení možných vlivů záměru na klima je nutno uvažovat klima v jednotlivých prostorových měřítcích, tj. v měřítku makroklimatu, mezoklimatu, místního klimatu a mikroklimatu.

U stavby tohoto rozsahu lze teoreticky uvažovat ovlivnění mikroklima.

Identifikace a posouzení adaptačních opatření

Pro identifikaci a posouzení adaptačních opatření vycházela studie Vlivy na klima z Odborného podkladu k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury (Český hydrometeorologický ústav a Matematicko-fyzikální fakulta Univerzity Karlovy, květen 2017).

V Odborném podkladu byly použity modelové simulace pro dva různé emisní scénáře označované jako RCP4.5 a RCP8.5.

Scénář RCP4.5 představuje středně optimistickou variantu vývoje emisí skleníkových plynů s mírným nárůstem do poloviny 21. století a poté s předpokládaným pomalým poklesem. Druhý použitý scénář RCP8.5 předpokládá naopak poměrně rychlý růst emisí skleníkových plynů v průběhu celého 21. století.

V následujících odstavcích je shrnut předpokládaný vývoj vybraných klimatických charakteristik a srážek na základě výše uvedených emisních scénářů pro dotčené území řešeného záměru. Podrobnější výčet informací o předpokládaném vývoji klimatu je uveden v příloze č. 11 předkládané dokumentace EIA.

Předpokládaný vývoj – klimatické charakteristiky

Průměrná roční teplota vzduchu – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5. dojde k nárůstu průměrné teploty o 0,9940 °C. Scénář emisí RCP8.5. představuje nárůst průměrné teploty o 1,1860 °C.

Průměrný roční počet dní s maximální teplotou nad 34 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5. dojde k nárůstu tohoto počtu o 0,6604 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 představuje nárůst o 0,4890 dne za rok.

Průměrný roční počet dní s minimální teplotou pod -20 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5. dojde k poklesu tohoto počtu o 0,1731 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 představuje pokles o 0,1970 dne za rok.

Sucho – Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace.

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP4.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 64 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6měsíčního SPEI v % za duben až září	30	40	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	25	40	%

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP8.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 65 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti – RCP 8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	30	40	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	30	40	%

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Průměrná roční rychlost větru – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o -0,0182 m/s. Scénář emisí RCP8.5 představuje pokles o -0,0032 m/s.

Průměrný sezónní (listopad – březen) počet dní s novým sněhem 5 cm a více – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o -0,1781 dne. Scénář emisí RCP8.5 představuje pokles o -0,0616 dne.

Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C – Pro oba emisní scénáře je očekáván pokles, pro mírnější scénář RCP4.5 je v oblasti očekáván pokles o -9,7525 dne dní, pro druhý scénář RCP8.5 se jedná o -12,7831 dní.

Změny v rozptylových podmínkách – Pro scénář RCP4.5 jsou predikovány následující změny v rozptylových podmínkách (následující charakteristiky nejsou pro model RCP8.5 k dispozici):

Tabulka 66 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti

Počet dní s nepříznivými rozptylovými podmínkami	Pokles o -2,33	dne
Ventilační index	Pokles o -245,99	m ² .s ⁻¹
Výška mezní vrstvy	Pokles o -2,94	m
Průměrná rychlost větru v mezní vrstvě	Pokles o -0,32	m.s ⁻¹

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Předpokládaný vývoj – srážky

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným úhrnem srážek 700 – 1 000 mm. Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu množství srážek na 730 – 1 043 mm. Scénář emisí RCP8.5 představuje nárůst průměrného množství srážek na 747 – 1 068 mm.

Emisní model RCP4.5 vede k následujícím změnám průměrných sezónních srážek:

Tabulka 67 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek–jaro	130,1262	208,2018	mm
Průměrný roční úhrn srážek–léto	228,1075	304,1433	mm
Průměrný roční úhrn srážek–podzim	155,9940	259,9900	mm
Průměrný roční úhrn srážek–zima	136,4871	327,5690	mm

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Emisní model RCP8.5 vede k následujícím změnám průměrné sezónních srážek:

Tabulka 68 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek–jaro	136,2278	217,9644	mm
Průměrný roční úhrn srážek–léto	230,9396	307,9194	mm
Průměrný roční úhrn srážek–podzim	159,2026	265,3377	mm
Průměrný roční úhrn srážek–zima	138,5714	332,5713	mm

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm pro jednotlivé emisní scénáře jsou zřejmé z následujících tabulek.

Tabulka 69 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	18.1114	30.1114	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3.9408	8.9408	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1.1391	2.1391	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Tabulka 70 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	16.6841	28.6841	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3.9408	8.9408	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1.2370	2.2370	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Identifikace a posouzení mitigačních (zmírňujících) opatření

Vyhodnocení vlivů na klima dále identifikuje a posuzuje zmírňující opatření, která vyplývají z bilance skleníkových plynů a CO₂ a souvisejícím tepelným ostrovem města. Podrobné vyhodnocení je součástí kap. 5.2 studie Vlivy na klima (příloha č. 11 předkládané dokumentace EIA). V následující tabulce je uvedeno porovnání emisí CO₂ ze silniční dopravy ve stávajícím stavu v roce 2022 a ve výhledových stavech 2035 a 2050 se záměrem na vybraných úsecích komunikační sítě.

Tabulka 71 Porovnání bilance emisí CO₂ ze silničního provozu pro stávající stav v roce 2022 a výhledové stavy 2035 a 2050 se záměrem na vybraných úsecích komunikační sítě (mimo I/13 Děčín – Manušice)

Horizont	Vybrané úseky stávajících komunikací		Úseky záměru I/13 Děčín – Manušice	
	CO ₂ (kg/24 h)	CO ₂ (t/rok)	CO ₂ (kg/24 h)	CO ₂ (t/rok)
Stávající stav 2022	53 771,27	19 626,51	–	–
Výhledový stav 2035 se záměrem	28 739,54	10 489,93	29 430,71	10 742,21
Výhledový stav 2050 se záměrem	29 888,51	10 909,30	30 854,60	11 261,93

Zdroj: Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA)

Na základě všech výše uvedených skutečností lze vyslovit závěr, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov obcí podél stávajících komunikací přínosem, protože odvede dopravu z obcí do volné krajiny – pokles emisí z 19,627 t CO₂/rok (2022 – stávající stav) na 10,490 t CO₂/rok (rok 2035 se záměrem) a na 10,909 t CO₂/rok (rok 2050 se záměrem). Je tedy patrné, že u komunikací procházející obcemi dochází v porovnání se stávajícím stavem k poklesu emisí CO₂.

Na řešené části přeložky většinou mimo obytnou zástavbu lze potom v roce 2035 předpokládat roční produkci 10,724 t CO₂/rok, v roce 2050 potom 11,262 t CO₂/rok.

Na základě výše uvedeného porovnání lze konstatovat, následující skutečnosti:

- Realizací aktivní varianty dojde k poklesu emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu vlivem převedení podstatné části provozu na nově řešenou přeložku.
- Veškeré imisní příspěvky koncentrací uvažovaných hlavních škodlivin emitovaných silniční dopravou budou pod v současnosti povolenými imisními limity; navýšení imisních příspěvků u benzo(a)pyrenu z dopravy je v porovnání stávajícího stavu a očekávaného stavu s přeložkou pod 1 % imisního limitu.

Posouzení adaptačních opatření

Na základě provedené analýzy pravděpodobnosti výskytu nebezpečí, která mohou posuzovaný záměr ovlivnit, je možné konstatovat, že možné riziko související se záměrem pro uvedené charakteristiky je možné vyloučit: rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůsty teplot a vlny veder, změny v průměrném množství dešťových srážek, sucho, extrémní množství dešťových srážek, průměrná rychlost větru, mrazy, škody vlivem mrznutí.

Na základě výše uvedených skutečností lze vyslovit závěr, že do navrhovaného projektu není nezbytné adaptovat žádná integrační opatření.

Dopady spojené se změnou klimatu mají vliv na veškeré složky životního prostředí a snižování těchto dopadů je předmětem řady strategických dokumentů schválených usnesením vlády České republiky. Jedná se např. o Politiku ochrany klimatu v České republice (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 22. března 2017 č. 207), Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace 2021 – 2030, Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, 1. aktualizace 2021 – 2025 (oba schválené usnesením vlády České republiky ze dne 13. září 2021 č. 785) a další. Z mnohostranných úmluv lze uvést např. Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu, která byla Českou republikou podepsána dne 18. června 1993 v New Yorku.

V dalších stupních projektových příprav bude nutné akceptovat standardní navržená opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV.) za účelem zvýšení retenční schopnosti krajiny v podobě maximalizace vsakovacích příkopů (dle možností a omezení na ochranu zdrojů podzemních vod, která vyplynula z Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody – příloha č. 10), vhodných výsadeb dřevin a křovin v okolí silnice apod.

Systém odvodnění záměru výstavby silnice I/13 Děčín – Manušice bude ve velké části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů. Likvidace srážkových vod bude řešena zasakováním. O způsobu zasakování srážkových vod bude rozhodnuto na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, který stanoví vhodnost zasakování vod do přirozeného horninového prostředí v zájmovém území.

V úseku navrhované komunikace mezi km 5,850 až 7,900 trasa prochází po okraji a částečně i vnitřkem ochranných pasem vodních zdrojů. V tomto úseku bude odvodnění řešeno buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí.

K úpravám vodních toků dojde pouze v místě křížení s trasou navrhované komunikace. Budou navrženy takové objekty a přeložky tras, které zajistí převedení i povodňových vod a zaručí bezpečnost silničního tělesa. Budou preferovány přírodě blízké způsoby úprav a opevnění vodních toků, pouze pod mostními objekty dojde ke zpevnění koryt vodních toků kamennou dlažbou.

Do projektu je žádoucí zahrnout výsadbu doprovodné vegetace s cílem omezit zátěž území vysokými teplotami. Tímto rovněž dochází ke snižování emisí oxidu uhlíku. Doprovodná vegetace kolem silnice působí také jako protihluková clona, větrolam a zásněžka. Pro takovou výsadbu musí být zvolena vhodná druhová skladba, která odolá i silným nárazům větru.

Vysazování zeleně je z toho pohledu doporučeno, neboť přispěje k přizpůsobení se změně klimatu a ke zmírnění jejich dopadů ochlazováním okolí, navíc poskytuje útočiště živočichům a zlepšuje celkovou funkčnost okolních ekosystémů, přispívá ke zvýšení biologické rozmanitosti ve sledovaném území.

Stavební objekt „vegetační úpravy“ jako konkrétní řešení ozelenění ploch na vhodně zvolených lokalitách bude zpracován v navazujících stupních projektových příprav.

Návrh vegetačních úprav bude v dalším stupni projektových příprav vycházet z požadavků na začlenění liniového technického díla do krajiny na základě znalostí terénu, stávajících vegetačních prvků v okolní krajině i charakteru přirozené vegetace, půdních typů či klimatu v daném území. Uspořádání porostů musí respektovat krajinný ráz.

Snahou bude vytvořit nenáročnou zeleň s ohledem na následnou péči a zároveň efektivní zeleň pro zlepšení mikroklimatických poměrů s estetickým a klidovým působením na obyvatele.

Navržené výsadby zeleně je doporučeno neprovádět plošně, ale pouze skupinově (druhy přirozené skladby), část plochy ponechat přirozené sukcesi a část výsadeb realizovat také v případě křovin. V zářezích výsadby neprovádět a ponechat zde rostlý terén. Na vnitřních plochách MÚK (oka), mimo rozhledové pole, může být vysázena vegetace. Vhodné je obecně vytvořit rozvolněné, trvale členité porosty, zvýrazňující tvar křižovatky.

Závěr

Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr „I/13 Děčín – Manušice“ nebude představovat významné riziko a je akceptovatelný.

D. I. 3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

D. I. 3. 1. Vlivy na hlukovou situaci

Pro předmětný záměr I/13 Děčín – Manušice bylo pro účely vyhodnocení akustické situace zpracováno Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2022), které tvoří přílohu č. 2 předkládané dokumentace EIA.

K vyhodnocení akustické situace v řešením území byl použit program CadnaA, verze 2023 (sestavení 195.5312).

Hygienické limity

Zjištěný stav akustické situace v zájmovém území se posuzuje dle platné legislativy:

- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů jsou stanoveny hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb.

Tabulka 72 Hygienické limity hluku pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemních komunikací

Silniční doprava		Den 6–22 h	Noc 22–6 h
Hluk z dopravy na pozemních komunikacích s korekcí pro starou hlukovou zátěž		$L_{Aeq,16h}$ 70 dB	$L_{Aeq,8h}$ 60 dB
Hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy dle § 12, odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.		$L_{Aeq,16h}$ 65 dB	$L_{Aeq,8h}$ 55 dB
Hluk z provozu dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy		$L_{Aeq,16h}$ 60 dB	$L_{Aeq,8h}$ 50 dB
Hluk z provozu dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy		$L_{Aeq,16h}$ 55 dB	$L_{Aeq,8h}$ 45 dB
Stavební činnost	7:00–21:00 h	21:00–22:00 h, 6:00–7:00 h	22:00–6:00 h
Hluk ze stavební činnosti	$L_{Aeq,s}$ 65 dB	$L_{Aeq,s}$ 60 dB	$L_{Aeq,s}$ 45 dB

Zdroj: Akustické posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA)

Na základě legislativních požadavků byly pro hodnocení stávající a výhledové akustické situace posuzovaného území použity následující deskriptory:

- $L_{Aeq,16h}$ – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v denní době (6–22 h),
- $L_{Aeq,8h}$ – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v noční době (22–6 h).

Jako vstupní údaj pro hodnocení zdravotních rizik byl použit i deskriptor L_{dn} specifikující jednočíslnou hodnotou akustickou situaci za 24 hodin.

- L_{dn} – časově vážený součet L_d a L_n , kdy hodnota pro noční dobu je korigována hodnotou +10 dB.

Deskriptor L_{dn} vyjadřuje tzv. celodenní akustické zatížení.

Výpočtové body

Akustická situace v zájmovém území byla posouzena pomocí kontrolních výpočtových (imisních) bodů umístěných v chráněném venkovním prostoru staveb nacházejících se v blízkosti plánované trasy přeložky silnice I/13 a stávající silnice II/262. Výpočtové body byly umístěny ve vzdálenosti 2 m od fasády nejbližších chráněných staveb. Výška výpočtových bodů byla zvolena dle reálné výšky okenních otvorů jednotlivých chráněných staveb. Situace kontrolních výpočtových bodů je uvedena v kap. 7.1. Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA). Popis kontrolních výpočtových bodů je uveden v následující tabulce.

Tabulka 73 Specifikace umístění kontrolních výpočtových bodů

Bod výpočtu	Výška bodu nad terénem [m]	Způsob využití objektu (plochy) dle KN	Adresa	Katastrální území
DE01	3,0	Rodinný dům	Folknářská 1043	Děčín
DE02	3,0; 6,0			

Bod výpočtu	Výška bodu nad terénem [m]	Způsob využití objektu (plochy) dle KN	Adresa	Katastrální území
DE03	2,0	Rodinný dům	Krajová 1060	
DE04	2,5; 5,5	Objekt k bydlení	Benešovská 510	
DE05	4,0; 7,0	Bytový dům	Benešovská 818	
BR01	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 120	Březiny u Děčina
BR02	2,5	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 145	
BR03	2,5	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 146	
BR04	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 129	
BR05	3,5	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 125	
BR06	2,5; 5,5	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 92	
BR07	5,0; 14,0; 23,0	Bytový dům	Kosmonautů 174	
BR08	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 201	
BR09	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 126	
BR10	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 18	
BR11	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 112	
BR12	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 89	
BR13	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčín XXVII-Březiny 20	
SO01	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Soutěsky 43	Malá Veleň
SO02	5,0	Rodinný dům	Soutěsky 37	
SO03	2,0	Rodinný dům	Soutěsky 16	
JE01	2,0; 4,5	Rodinný dům	Jedlka 53	
JE02	2,0; 5,0	Rodinný dům	Jedlka 12	
JE03	2,0; 5,0	Rodinný dům	Jedlka 37	
JE04	2,0	Rodinný dům	Jedlka 2	
BE01	2,0; 5,0	Rodinný dům	Děčínská 487	Benešov nad Ploučnicí
BE02	2,0; 5,0	Rodinný dům	Vilová 501	
BE03	2,0; 5,0	Rodinný dům	Družstevní 717	
BE04	5,0	Rodinný dům	Táborský vrch 576	
BE05	2,0; 5,0	Rodinný dům	Táborský vrch 577	
BE06	2,0; 5,0	Rodinný dům	Wolkerova 707	

Bod výpočtu	Výška bodu nad terénem [m]	Způsob využití objektu (plochy) dle KN	Adresa	Katastrální území
BE07	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Husova 353	
BE08	2,0	Rodinný dům	Palackého 371	
BE09	3,0	Bytový dům	Děčínská 283	
BE10	3,0; 6,0	Rodinný dům	Děčínská 487	
BE11	2,0; 5,0	Bytový dům	náměstí Míru 42	
DH01	2,0; 5,0; 7,0	Rodinný dům	Dolní Habartice 227	Dolní Habartice
DH02	1,5	Rodinný dům	Dolní Habartice 134	
DH03	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Dolní Habartice 108	
DH04	2,0	Rodinný dům	Dolní Habartice 86	
DH05	4,0	Stavba pro rodinnou rekreaci	Dolní Habartice 1	
DH06	2,0	Rodinný dům	Dolní Habartice 257	
DH07	2,0; 5,0	Rodinný dům	Dolní Habartice 263	
DH08	2,0; 5,0	Rodinný dům	Dolní Habartice 218	
DH09	2,0; 5,0	Rodinný dům	Dolní Habartice 203	
DH10	2,0	Rodinný dům	Dolní Habartice 167	
MB01	2,0; 5,0	Rodinný dům	Malá Bukovina 63	Malá Bukovina
MB02	2,0	Rodinný dům	Malá Bukovina 106	
VB01	2,0	Rodinný dům	Velká Bukovina 180	Velká Bukovina
VB02	2,0; 5,0	Rodinný dům	Velká Bukovina 154	
VO01	2,0; 5,0	Rodinný dům	Volfartice 303	Volfartice
VO02	2,0; 5,0	Rodinný dům	Volfartice 210	Volfartice
VO03	2,0; 5,0	Rodinný dům	Volfartice 159	
VO04	2,0	Rodinný dům	Volfartice 124	
VO05	2,0	Rodinný dům	Volfartice 325	
HL01a	2,0; 5,0	Rodinný dům	Horní Libchava 107	Horní Libchava
HL01b	2,0; 5,0			
HL02	2,0; 5,0	Rodinný dům	Horní Libchava 104	
HL03	5,0	Rodinný dům	Horní Libchava 103	
HL04	2,0; 5,0	Rodinný dům	Horní Libchava 215	
MA01	2,0; 5,0	Rodinný dům	Manušice 16	Manušice

Akustické posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA)

Pozn.: Způsob využití objektů byl zjišťován z elektronického výpisu katastru nemovitostí, stav k 12/2022.

Hodnocené stavy

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení následujících stavů:

- Počáteční akustická situace (rok 2022)
- Fáze výstavby záměru
- Stav v roce 2035 bez záměru
- Stav v roce 2035 se záměrem – varianta 1
- Stav v roce 2035 se záměrem – varianta 2
- Stav v roce 2050 bez záměru
- Stav v roce 2050 se záměrem – varianta 1
- Stav v roce 2050 se záměrem – varianta 2

Pozn.: Vyhodnocení počáteční akustické situace je uvedeno v kap. C. 2. 7. předkládané dokumentace EIA.

Fáze výstavby

V průběhu zpracování předkládané dokumentace EIA nebyly zpracovány zásady organizace výstavby, a tedy nebyl znám průběh prací v rámci výstavby záměru včetně konkrétních zdrojů hluku. Vzhledem k charakteru předmětného záměru lze předpokládat, že zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby. Jde tedy o stacionární a liniové zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Pro fázi výstavby tak byla v tomto stupni projekčního řízení navržena obecná opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti uvedena v kapitole 7.3.1. Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) a v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA, která bude třeba v dalších fázích projektových příprav, především při zpracování ZOV respektovat tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy na akustickou situaci související se stavební činností předmětného záměru.

Fáze provozu

Podrobné výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy na plánované přeložce silnice I/13 a okolních komunikacích jsou uvedeny v kapitole 7.2. Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA). Výpočty stavů se záměrem jsou uvažovány včetně následujících předpokládaných protihlukových opatření.

Protihluková opatření

Přehled navržených protihlukových opatření je uveden v tabulce níže. Rozsah navržených protihlukových opatření je zřejmý z obrázků uvedených v kapitole 6.3. Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA).

Tabulka 74 Rozsah navržených protihlukových stěn v rámci projektové dokumentace předmětné stavby

Označení	Staničení jednotlivých PHS [km] (umístění ve směru staničení)	Výška nad niveletou komunikace [m]	Zvuková pohltivost DL_{α} (dle TP 104)	Zvuková neprůzvučnost DL_R (dle TP 104)
PHS 01	0,025–0,150 (vlevo)	4,0	Pohltivá A4	B2
PHS 02	1,520–1,640 (vpravo)	2,0	Transparentní odrazivá A0	B2
PHS 03	1,630–1,770 (vlevo)	6,5	Pohltivá A4	B2
PHS 04*	2,230–2,475 (vlevo)	4,5	Pohltivá A4, na mostě transparentní odrazivá A0	B2
PHS 05*	3,400–3,500 (vpravo)	2,0	Odrazivá A0	B2
PHS 06	3,950–4,100 (vpravo)	2,0	Odrazivá A0	B2
PHS 07*	4,400–4,550 (vpravo)	4,0	Odrazivá A0	B2
PHS 08**	Vpravo podél jižní větve MÚK Benešov nad Ploučnicí – východ až k mostnímu objektu	4,5 (podél větve MÚK)– 4,0 (podél přeložky)	Odrazivá A0	B2
PHS 09a	8,735–9,115 (vlevo)	3,5	Odrazivá A0	B2
PHS 09b	8,735–9,115 (vpravo)	3,5	Odrazivá A0	B2
PHS 10	9,115–9,280 (vlevo)	2,0	Odrazivá A0	B2
PHS 11	9,010–9,250 (vpravo)	2,0	Odrazivá A0	B2
PHS 12*	20,100–20,575 (vpravo)	1,5	Odrazivá A0	B2
PHS 13* – Varianta 1	20,000–20,600 (vlevo)	1,5	Odrazivá A0	B2
PHS 13* – Varianta 2	20,200–20,600 (vlevo)	1,5	Odrazivá A0	B2

Zdroj: Akustické posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA)

Poznámka: * – Umístění PHS 04, 05, 07, 12 a 13 je závislé na zvolené variantě. Staničení v tabulce je uvedeno dle Varianty 1. V místech, kde jsou navrženy PHS 04, 05 a 07, je vedení přeložky ve variantě 2 odlišné jen mírně, v případě PHS 12 a 13 je změna výraznější.

U všech PHS je třeba uvažovat s prodloužením o pozvolný náběh na požadovanou výšku.

** Typ křižovatek bude upřesněn v dalších stupních PD, pro účely výpočtu a návrhu PHS bylo na straně bezpečnosti uvažováno s variantou MÚK.

V případě lokalit Děčín (čp. 1060), Březiny u Děčina (čp. 92), Soutěsky (čp. 37), Jedlka (čp. 37 a čp. 53) a Dolní Habartice (čp. 218), kde se za PHS nacházejí solitérní objekty, lze v dalších stupních projektové

dokumentace prověřit jiné možnosti protihlukových opatření, popřípadě zajištění větrání objektů jinak než okny (např. pomocí VZT či rekuperace) či dalších způsobů řešení akustické situace v území.

Ve výpočtu byla zohledněna akusticky pohltivá protihluková stěna SO 706, o výšce 6 m a délce 68 m, která je součástí projektové dokumentace stavby „I/13 Děčín, OK Benešovská“.

Součástí projektu jsou vymezené územní rezervy pro případné dobudování PHS v případě navýšení intenzit dopravy oproti prognózám dle přílohy č. 1 dokumentace EIA.

- 1) Vpravo ve směru staničení v km 2,530–2,800;
- 2) Vpravo ve směru staničení v km 4,750–5,100;
- 3) Vlevo ve směru staničení v km 9,500–9,800;
- 4) Vlevo ve směru staničení v km 19,900–20,000 (pouze ve Variantě 1);
Vlevo ve směru staničení v km 19,900–20,250 (pouze ve Variantě 2);
- 5) Vlevo ve směru staničení v km 20,600–20,650;
- 6) Vpravo ve směru staničení v km 22,050–22,300.

Rozsah výše popsaných územních rezerv je patrný z obrázků uvedených v kapitole 6.3. Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA).

V případě mostních konstrukcí v místech křížení obytné zástavby budou pro přemostění dilatačních spár použity mostní závěry se sníženou hlučností. V místech, kde budou dilatační spáry realizovány, je nutné při realizaci mostních závěrů a jejich návaznosti na povrch komunikace dbát na zvýšenou rovinnost, aby bylo docíleno maximálně možné eliminace akustických emisí při průjezdu vozidel.

Hluk z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích

Výhledový stav v roce 2035 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v roce 2035 ve stavu bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 26,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 20,8$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,2$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01 (Folknářská 1043), DE02 (Folknářská 1043), DE04 (Benešovská 510), DE05 (Benešovská 818), BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době), DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci zpracovaného Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů DE04 (výška 5,5 m), DE05, BR13 (výška 5,0 m), SO03, JE04 a BE09, kde je limit překročen v noční době a bodu BR13 (výška 5,0 m), kde je limit překročen v denní i noční době.

V kontrolním výpočtovém bodě BE11 (náměstí Míru 42), kde byl pro noční dobu v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen.

Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc), výjimkou jsou body DE03 (Krajová 1060) a BR06 (Děčín XXVII-Březiny 92), kde je tento hygienický limit překročen v denní i noční době.

Výhledový stav v roce 2035 se záměrem – Varianta 1

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v roce 2035 ve stavu se záměrem – Varianta 1 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 40,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 68,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 34,8$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,1$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01 (Folknářská 1043), DE02 (Folknářská 1043), DE04 (Benešovská 510), DE05 (Benešovská 818), BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době) DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci zpracovaného Akustické posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů DE04 (výška 5,5 m), DE05 a JE04, kde je limit překročen v noční době. Vlivem realizace záměru a souvisejícího přerozdělení dopravy zde ovšem dochází ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez záměru.

V kontrolním výpočtovém bodě BE11, kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen, ale oproti stavu bez záměru zde vlivem přerozdělení dopravy dochází ke zlepšení akustické situace.

Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Výhledový stav v roce 2035 se záměrem – Varianta 2

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v roce 2035 ve stavu se záměrem – Varianta 2 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 41,4$ dB do $L_{Aeq,16h} = 68,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 35,7$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,1$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01 (Folknářská 1043), DE02 (Folknářská 1043), DE04 (Benešovská 510), DE05 (Benešovská 818), BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době), DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci zpracovaného Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů DE04 (výška 5,5 m), DE05 a JE04, kde je limit překročen v noční době. Vlivem realizace záměru a souvisejícího přerozdělení dopravy zde ovšem dochází ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez záměru.

V kontrolním výpočtovém bodě BE11, kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen, ale oproti stavu bez záměru zde vlivem přerozdělení dopravy dochází ke zlepšení akustické situace.

Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Výhledový stav v roce 2050 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v roce 2050 ve stavu bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 26,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 71,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 20,8$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,3$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01 (Folknářská 1043), DE02 (Folknářská 1043), DE04 (Benešovská 510), DE05 (Benešovská 818), BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době), DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci zpracovaného Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů DE04, DE05, BR13 (výška 5,0 m), SO03, JE04 a BE09, kde je limit překročen v noční době a bodu BR13 (výška 5,0 m), kde je limit překročen v denní i noční době.

V kontrolním výpočtovém bodě BE11, kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen.

Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc), výjimkou jsou body DE03 (Krajová 1060) a BR06 (Děčín XXVII-Březiny 92), kde je tento hygienický limit překročen v denní i noční době.

Výhledový stav v roce 2050 se záměrem – Varianta 1

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v roce 2050 ve stavu se záměrem – Varianta 1 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 40,7$ dB do $L_{Aeq,16h} = 69,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 35,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,4$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01 (Folknářská 1043), DE02 (Folknářská 1043), DE04 (Benešovská 510), DE05 (Benešovská 818) (v denní době), BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době), DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci zpracovaného Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů DE04, JE04 a BE09 (výška 3,0 m), kde je limit překročen v noční době. Vlivem realizace záměru a souvisejícího přerozdělení dopravy zde ovšem dochází ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez záměru.

V kontrolním výpočtovém bodě DE05, kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 55 dB, je tento limit překročen, ale oproti stavu bez záměru zde vlivem přerozdělení dopravy dochází ke zlepšení akustické situace.

V kontrolním výpočtovém bodě BE11, kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen, ale oproti stavu bez záměru zde vlivem přerozdělení dopravy dochází ke zlepšení akustické situace.

Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Výhledový stav v roce 2050 se záměrem – Varianta 2

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v roce 2050 ve stavu se záměrem – Varianta 2 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 41,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 69,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 36,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,4$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), jehož možnost použití v kontrolních výpočtových bodech DE01 (Folknářská 1043), DE02 (Folknářská 1043), DE04 (Benešovská 510), DE05 (Benešovská 818) (v denní době), BR12 (Děčín XXVII-Březiny 89), BR13 (Děčín XXVII-Březiny 20), SO01 (Soutěsky 43), SO03 (Soutěsky 16), JE04 (Jedlka 2), BE07 (Husova 353), BE09 (Děčínská 283), BE10 (Děčínská 487), BE11 (náměstí Míru 42) (v denní době), DH02 (Dolní Habartice 134), DH04 (Dolní Habartice 86) a DH10 (Dolní Habartice 167) byla prokázána v rámci zpracovaného Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA), je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů DE04, DE05, JE04 a BE09 (výška 3,0 m), kde je limit překročen v noční době. Vlivem realizace záměru a souvisejícího přerozdělení dopravy zde ovšem dochází ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez záměru.

V kontrolním výpočtovém bodě DE05, kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 55 dB, je tento limit překročen, ale oproti stavu bez záměru zde vlivem přerozdělení dopravy dochází ke zlepšení akustické situace.

V kontrolním výpočtovém bodě BE11, kde byl pro noční dobu v souladu s NV 272/2011 Sb. § 12 odst. (6) větou třetí stanoven hygienický limit 50 dB, je tento limit překročen, ale oproti stavu bez záměru zde vlivem přerozdělení dopravy dochází ke zlepšení akustické situace.

Ve všech ostatních kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže je dodržen hygienický limit z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Hluk z provozu silniční dopravy pouze na navrhované přeložce silnice I/13 Děčín – Manušice

Rok 2035 – Varianta 1

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na navrhované přeložce I/13 Děčín–Manušice se pro výhledový rok 2035 – Varianta 1 v denní době pohybují do $L_{Aeq,16h} = 54,8$ dB a v noční době do $L_{Aeq,8h} = 49,0$ dB.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém stavu pro rok 2035 – Varianta 1 dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Rok 2035 – Varianta 2

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na navrhované přeložce I/13 Děčín–Manušice se pro výhledový rok 2035 – Varianta 2 v denní době pohybují do $L_{Aeq,16h} = 54,3$ dB a v noční době do $L_{Aeq,8h} = 48,6$ dB.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém stavu pro rok 2035 – Varianta 2 dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Rok 2050 – Varianta 1

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na navrhované přeložce I/13 Děčín–Manušice se pro výhledový rok 2050 – Varianta 1 v denní době pohybují do $L_{Aeq,16h} = 55,0$ dB a v noční době do $L_{Aeq,8h} = 49,3$ dB.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém stavu pro rok 2050 – Varianta 1 dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Rok 2050 – Varianta 2

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na navrhované přeložce I/13 Děčín–Manušice se pro výhledový rok 2050 – Varianta 2 v denní době pohybují do $L_{Aeq,16h} = 54,5$ dB a v noční době do $L_{Aeq,8h} = 48,8$ dB.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém stavu pro rok 2050 – Varianta 2 dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Emisní hodnocení vybraných profilů posuzované komunikační sítě v širším zájmovém území

V rámci zpracovaného Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) byl ve vybraných lokalitách Žandov, Česká Kamenice, Kamenický Šenov, Velká Bukovina a Karlovka v širším zájmovém území emisně vyhodnocen vliv přerozdělení dopravy po realizaci záměru v roce 2050 na akustickou situaci ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího krajního jízdního pruhu komunikace. Výhledový horizont pro rok 2050 byl pro porovnání zvolen vzhledem k vyšším intenzitám dopravy, resp. vyšším podílům nákladní dopravy oproti výhledovému stavu v roce 2035, hodnoty $L_{Aeq,7,5m}$ jsou tak na straně bezpečnosti. Jedná se o lokality v blízkosti stávajících komunikací I/13, II/262 a II/263, na kterých vlivem realizace plánované přeložky I/13 dochází ke změně intenzit dopravy. Hodnoty v okolí posuzovaných profilů jsou uvedeny v tabulce níže.

Tabulka 75 Výsledky ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího krajního jízdního pruhu komunikace v případě vybraných profilů

Komunikace (úsek)	Ulice, lokalita	2050 bez záměru		2050 se záměrem		Rozdíl se záměrem – bez záměru	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]
I/13 (Prácheň – intravilán)	Prácheň, Kamenický Šenov	67,6	62,1	63,9	58,1	-3,7	-4,0
I/13 (ul. 9. května – ul. Osvobození)	ul. Kamenická, Kamenický Šenov	66,6	61,4	61,0	55,4	-5,6	-6,0
I/13 ul. Osvobození – hranice obce)	ul. Kamenická, Kamenický Šenov	67,8	62,5	62,6	57,1	-5,2	-5,4
I/13 (ul. Bezručova – ul. Havlíčkova)	ul. Dukelských hrdinů, Česká Kamenice	67,9	62,3	65,1	59,5	-2,8	-2,8
I/13 ul. Havlíčkova – ul. Lipová)	ul. Pražská, Česká Kamenice	68,1	62,5	65,9	60,2	-2,2	-2,3
I/13 ul. Havlíčkova – ul. Lipová)	ul. Nádražní, Česká Kamenice	67,3	61,8	64,1	58,4	-3,2	-3,4

Komunikace (úsek)	Ulice, lokalita	2050 bez záměru		2050 se záměrem		Rozdíl se záměrem – bez záměru	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]	$L_{Aeq,7,5m}$ [dB]
II/262 (ul. Školní – ul. Volfartická)	ul. Nádražní, Žandov	62,6	57,2	61,1	55,9	-1,5	-1,3
II/262 (hranice obce – ul. Lužická)	ul. Děčínská, Žandov	59,0	53,9	57,2	52,0	-1,8	-1,9
II/263 (ul. Děčínská – hranice obce)	ul. Lužická, Žandov	62,5	56,9	62,0	56,4	-0,5	-0,5
II/263 (intravilán obce)	Velká Bukovina	62,7	57,3	62,9	57,3	0,2	0,0
II/263 (intravilán obce)	Karlovka	63,0	57,6	63,9	58,4	0,9	0,8

Zdroj: Akustické posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA)

Při porovnání hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího krajního jízdního pruhu komunikace na vybraných profilech pro výhledový rok 2050 ve stavech bez záměru a se záměrem dochází v posuzovaných profilech silnic I/13 a II/262 po realizaci přeložky I/13 a následném přerozdělení dopravy ke zlepšení akustické situace až o 5,6 dB v denní době a až o 6,0 dB v noční době. Ve dvou posuzovaných profilech silnice II/263 v lokalitách Žandov, Velká Bukovina a Karlovka dochází ke zvýšení hodnoty $L_{Aeq,7,5m}$ maximálně do 0,9 dB v denní době a o 0,8 dB v noční době. V souladu s § 20 odstavcem 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nelze považovat rozdíl v intervalu 0,1–0,9 dB za hodnotitelnou změnu akustické situace.

Shrnutí

Z výsledků vyplývá, že vlivem realizace plánované přeložky silnice I/13 Děčín–Manušice při realizaci protihlukových opatření popsaných v kapitole 6.3 Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) nedochází k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) při provozu na plánované přeložce I/13 Děčín–Manušice v obou variantách.

V blízkosti plánované přeložky bylo dále vymezeno šest územních rezerv pro případné dobudování PHS. Popis vymezených územních rezerv je uveden ve zpracovaném Akustickém posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA). V případě, že jsou územní rezervy vymezeny u navrhovaných mostů, je třeba návrh mostů dimenzovat na případné dobudování PHS.

Výsledky dále prokázaly, že po realizaci přeložky budou v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti při realizaci protihlukových opatření dle Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) dodrženy příslušné hygienické limity. Výjimku tvoří několik míst situovaných v těsné blízkosti stávajících komunikací (II/262, III/26223 a III/26224), kde bylo prokázáno překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže, ale vlivem přerozdělení dopravy souvisejícím s realizací přeložky I/13 Děčín–Manušice zde dochází ke zlepšení akustické situace, popřípadě se akustická situace nezmění.

V rámci akustického posouzení byly porovnány dvě varianty vedení přeložky. Na základě výsledků výpočtu lze konstatovat, že v případě realizace jedné i druhé varianty dochází ke splnění příslušných hygienických limitů.

Při emisním porovnání hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího krajního jízdního pruhu komunikace na vybraných profilech v širším území, kde dochází k přerozdělení dopravy vlivem realizace přeložky I/13, bylo v případě většiny profilů silnic I/13 (lokality Prácheň, Kamenický Šenov, Česká Kamenice), II/262 (lokalita Žandov) a II/263 (Žandov) zjištěno zlepšení akustické situace, pouze na dvou posuzovaných profilech silnice II/263 (lokality Velká Bukovina a Karlovka) dochází ke zvýšení hodnoty $L_{Aeq,7,5m}$ maximálně do 0,9 dB v denní době a do 0,8 dB v noční době. V souladu s § 20 odstavcem 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nelze považovat rozdíl v intervalu 0,1–0,9 dB za hodnotitelnou změnu akustické situace.

V rámci zpracování akustického posouzení byly dále provedeny výpočty a analýzy počtu ovlivněných obyvatel v 5dB pásmech pro hluk z provozu silniční dopravy v území. Výsledky a vyhodnocení jsou uvedeny v ve zpracovaném Akustickém posouzení. Při porovnání výsledků analýz všech posuzovaných stavů provozu silniční dopravy lze vyvodit závěr, že ve stavu s realizací záměru bude z hlediska celkového počtu všech hodnocených obyvatel v rámci posuzovaného území z akustického hlediska pro všechny hodnotící deskriptory nižší počet ovlivněných obyvatel ve vyšších pásmech než ve stavech bez záměru. Tento závěr platí i pro většinu hodnocených katastrálních území.

Hluk ze stavební činnosti a z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti bude podrobněji prověřen po zpřesnění podkladů v dalších stupních projektové dokumentace.

D. I. 3. 2. Vlivy na vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce, stroje použité pro hloubení tunelu apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke křížení zastavěného území stavbou předmětného záměru (zejména lokalita Dolní Habartice, Volfartice/Horní Libchava) nelze zcela vyloučit riziko přenosu vibrací v souvislosti se stavební činností k chráněné zástavbě. Míra přenosu vibrací je závislá na geologických a půdně mechanických poměrech v dotčené lokalitě. V kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA je navržen monitoring vibrací, který bude nutné realizovat ve stanovených etapách výstavby.

Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Z preventivních důvodů však byl navržen monitoring vibrací i ve fázi provozu záměru.

Závěr

Z hlediska problematiky vibrací je navrhovaný záměr při respektování opatření navržených v kapitole D. IV. akceptovatelný.

D. I. 3. 3. Vlivy na světelné znečištění

Vlastní záměr nebude zdrojem světelného znečištění. S osvětlením komunikace se neuvažuje.

Zdrojem světelného znečištění však mohou být reflektory vozidel projíždějících po komunikaci.

V případě světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh (tj. osvětlení křižovatek, osvětlení staveniště), bude důsledně postupováno v souladu s ČSN 36 0459 „Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení“ a s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020 a Jednoduché osvětlovací příručky (Doporučení pro šetrné moderní osvětlování) Ministerstva životního prostředí z dubna 2021. S osvětlením komunikace předmětného záměru není, vzhledem k umístění v extravilánu, uvažováno.

Vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut je typickým jevem provozu na každé silniční komunikaci. Míra světelného znečištění je závislá jak na samotném typu reflektorů vozidel (světlomety halogenové, xenonové, LED a nově i laserové), jejich seřízení apod., tak i na možnostech šíření světelného znečištění do okolí. Dané problematice je nezbytné se věnovat především pokud může být dotčena obytná zástavba nebo zvláště chráněná či jinak hodnotná území přírody s citlivými druhy na světelné znečištění (např. někteří ptáci).

Co se týká ovlivnění obytné zástavby, pak je daný jev z velké části minimalizován navrženými protihlukovými stěnami, které brání šíření světelného znečištění do širšího okolí.

Navržená stavba přeložky silnice prochází územím chráněné krajinné oblasti s výskytem řady zvláště chráněných či jinak cenných druhů živočichů. Navíc z pohledu migrace se jedná o území zvýšeného významu (kategorie II). Trasa stavby dále kříží vymezený biotop zvláště chráněných druhů velkých savců.

Světelné znečištění způsobené reflektory aut může být významné především v úsecích, kde je stavba vedena na terénu, případně na náspech. Podstatně menší negativní vliv pak lze očekávat v místech, kde je silnice vedena v zářezu.

Primárním negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory aut je rušení živočichů, případně riziko mortality živočichů v důsledku střetu s projíždějícími vozidly. Uvedený jev je možné alespoň částečně eliminovat vhodně navrženou zelení, která zabránila pronikání světelného smogu dále od komunikace. Riziko mortality větších živočichů bude eliminováno oplocením celé trasy dané komunikace.

Shrnutí

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze za předpokladu realizace navržených opatření v kapitole D. IV. označit jako akceptovatelný.

D. I. 3. 4. Vlivy na zápach

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu.

Závěr

Z hlediska problematiky šíření zápachu nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na šíření zápachu lze označit za nulový.

D. I. 3. 5. Vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Závěr

Z hlediska problematiky radioaktivního či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru lze označit za nulový.

D. I. 4. Vliv na povrchové a podzemní vody

Posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody vychází z navrženého technického řešení předmětného záměru dle technické studie přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (Valbek spol. s r.o., únor 2019), studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) a ze studie

Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody, která je přílohou č. 10 předkládané dokumentace EIA.

Součástí studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody je i posouzení, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu vodního útvaru, případně nezpůsobí nedosažení dobrého stavu vod do budoucna ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (2000/60/ES).

Předpokládané využití vod pro účely výstavby a provozu předmětného záměru je popsáno v kap. B. II. 2. předkládané dokumentace EIA. Popis nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby a provozu je dále popsán v kap. B. III. 2. dokumentace EIA. Následující vyhodnocení se týká posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody související s výstavbou a provozem předmětného záměru včetně návrhu opatření pro další stupně projektových příprav.

D. I. 4. 1. Fáze výstavby

Při výstavbě předmětného záměru bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody (práce v blízkosti vodních toků, v blízkosti úrovně hladiny podzemních vod, v blízkosti individuálních zdrojů podzemní vody, v záplavovém území) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“), který musí splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů a obsahovat odborná stanoviska správců dotčených toků.

Dodržování havarijního plánu je z hlediska ochrany povrchových vod ve fázi výstavby záměru bezpodmínečné.

V průběhu výstavby budou důsledně realizována opatření zabraňující nejen kontaminaci povrchových či podzemních vod, ale i půdního a horninového prostředí. Tato opatření jsou uvedena v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Vlivy na povrchové vody

Z celého souboru činností plánovaných při realizaci záměru I/13 Děčín – Manušice jsou relevantní vzhledem k potenciálnímu ovlivnění stavu útvarů povrchových vod zejména vlivy realizace stavebních objektů křížících vodní toky, realizace vyústění odvodnění do recipientu a další zásahy související s vodohospodářským řešením záměru.

V souvislosti s výstavbou záměru bude třeba důsledně dodržovat veškerá opatření, která zabrání možnému negativnímu ovlivnění vodních toků a vodních ploch v nivách dotčených toků. Tato opatření jsou součástí kapitoly B. I. 6. a D. IV. této dokumentace EIA.

Zásahy do toků, např. v případě úprav podmostí a jeho nejbližším okolí a výústí dešťové kanalizace, musí být v dalších stupních projektových příprav projednány s jejich správcem a s příslušným vodohospodářským orgánem.

U povrchových vod je v profilech na dotčených tocích (Ploučnice, Bystrá, levostranný přítok Bystré v km 9,155, Vrbový potok, Libchava, Šporka) navržena vstupní analýza (monitoring kvality vod) před zahájením stavby a následně po jejím ukončení. Konkrétní rozsahu monitoringu je uveden v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Vlivy na podzemní vody

Ovlivnění množství podzemních vod (kvantitativní vlivy)

V souvislosti s realizací předmětného záměru, konkrétně v souvislosti s realizací navržených zářezů a tunelu v km 3,000 ve variantě 1, resp. v km 2,850–3,350 ve variantě 2 v rámci stavby přeložky nelze v některých úsecích stavby vyloučit zasažení hladiny podzemní vody. V těchto případech se předpokládá čerpání podzemních vod do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou vody před dalším nakládáním předčištěny. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Vyčištěná voda může být následně odváděna do nejbližších vodotečí v závislosti na umístění zařízení staveniště.

Dotčení hladiny podzemní vody lze dále předpokládat v místech údolních niv dotčených toků, resp. v místech navržených mostních objektů:

- Pravostranný přítok Ploučnice cca v km 2,310 varianty 1 i varianty 2 – křížení mostním objektem na přeložce I/13 o délce 50 m
- Dobrnský potok cca v km 2,590 varianty 1, resp. v km 2,580 varianty 2 – křížení mostním objektem na přeložce I/13 o délce 90 m
- Pravostranný přítok řeky Ploučnice cca v km 3,390 varianty 1, resp. v km 3,450 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 10 m
- Bezejmenný tok cca v km 6,950 varianty 1, resp. v km 6,880 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 110 m ve variantě 1, resp. mostním objektem na I/13 o délce 230 m ve variantě 2
- Bezejmenný tok v km 7,250 varianty 1, resp. v km 7,180 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 15 m
- Vodní tok Bystrá cca v km 8,930 varianty 1, resp. v km 8,870 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 240 m
- Bezejmenný levostranný přítok Bystré v km 9,150 varianty 1, resp. v km 9,090 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 40 m
- Bezejmenný levostranný přítok Bystré v km 9,520 varianty 1, resp. v km 9,470 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 130 m
- Vrbový potok v km 15,200 varianty 1, resp. v km 145,260 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 30 m ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 20 m ve variantě 2
- Vodní tok Libchava cca v km 20,360 ve variantě 1, resp. v km 20,450 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 430 m ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 450 m ve variantě 2
- Levostranný přítok Libchavy cca v km 21,400 varianty 1, resp. v km 21,500 varianty 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 50 m
- Vodní tok Šporka v km 22,050 ve variantě 1, resp. v km 22,130 ve variantě 2 – křížení mostním objektem na I/13 o délce 90 m

V dalších stupních projektových příprav bude proveden podrobný inženýrskogeologický průzkum. V případě, že by podrobný inženýrskogeologický průzkum prokázal další možnosti zasažení hladiny podzemní vody v souvislosti se samotným tělesem stavby, bude pro fázi výstavby nutné počítat se snižováním úrovně hladiny podzemní vody jejím čerpáním či odvodem po spádnicí. Podzemní vody by

měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Tyto jímky je nutné dle potřeby vyvážet a s vodou nakládat dle platné legislativy.

Usazené kaly z jímek by měly být pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Vyčištěná voda bude odváděna do nejbližších vodotečí v závislosti na umístění zařízení staveniště. K vypouštění odpadních vod do vod povrchových je nutné povolení § 8 odst. 1 písm. c) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

V případě zakládání mostních pilotů nelze předpokládat trvalý vliv na lokální hydrogeologický režim. Během realizace vrtných prací pro pilotové základy je doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru.

Za účelem ochrany kvantity podzemních vod v individuálních jímacích objektech v blízkosti trasy řešeného záměru je navržen monitoring kvantity podzemních vod, jehož rozsah je uveden v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Ovlivnění jakosti podzemních vod (kvalitativní vlivy)

Za účelem ověření kvality podzemních vod v individuálních jímacích objektech, u kterých může dojít v případě havárie spojené s únikem škodlivých látek v průběhu výstavby k ovlivnění kvality podzemních vod, je navržen monitoring kvality podzemních vod, jehož rozsah je uveden v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Přibližně od km 17,200 trasy předmětného záměru do konce úseku náleží území do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Jedná se o rozsáhle vymezenou oblast a záměr zasahuje do jejího severozápadního okraje. Byla vyhlášena nařízením vlády č. 85/1981 Sb. v roce 1981 jako území s přirozenou akumulací vody. Grafické zobrazení předmětného záměru ve vztahu k CHOPAV Severočeská křída je zřejmé z mapy č. 3 v příloze č. 14 předkládané dokumentace EIA.

Dle nařízení vlády č. 85/1981 Sb., o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy, v platném znění je v CHOPAV Severočeská křída zakázáno:

a) zmenšovat rozsah lesních pozemků v jednotlivých případech o více než 25 ha;

c) odvodňovat u zemědělských pozemků více než 50 ha souvislé plochy, pokud se neprokáže na základě hydrogeologického zhodnocení, že odvodnění neohrozí oběh podzemních vod.

Pozn.: Výše jsou uvedena pouze vybraná omezení pro CHOPAV, která jsou relevantní pro stavu předmětného záměru.

Ad a) Trvalý zábor lesních pozemků (PUPFL) předmětným záměrem bude cca 10,28 ha u varianty 1, resp. 8,75 ha u varianty 2, tedy cca 41 % maximální povolené plochy v případě varianty 1, resp. 35 % maximální povolené plochy v případě varianty 2.

Ad c) Trvalý zábor zemědělských pozemků (ZPF) předmětným záměrem bude cca 69,88 ha u varianty 1, resp. 62,54 ha u varianty 2. Jedná se však o několik nespojitých ploch, které v žádném případě nepřekračují limitní hodnotu 50 ha.

Dle studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 8 dokumentace EIA) je navíc zřejmé, že povrchové odvodnění tohoto rozsahu neovlivní zásadně negativně oběh podzemních vod v rámci dotčené kvartérní či tuonské zvodně.

Z výše uvedeného rozboru je zřejmé, že předmětný záměr není v rozporu se zakázanými činnostmi v CHOPAV dle nařízení vlády č. 85/1981 Sb. pro CHOPAV Severočeská křída.

Ochranné pásmo vodních zdrojů (OPVZ)

Trasa předmětného záměru přeložky I/13 prochází v blízkosti či se přímo dotýká několika ochranných pásem vodních zdrojů Seznam dotčených OPVZ je uveden v kap. C. 2. 2. předkládané dokumentace EIA.

Pro účely výstavby předmětného záměru je nutné zajistit odborný hydrogeologický dozor, který bude průběžně kontrolovat všechna ochranná opatření stanovená vodoprávním úřadem pro zajištění náležité ochrany vodního zdroje.

Pro umožnění realizace předmětného záměru v prostoru ochranného pásma 2. stupně – vnějšího je nutné v dalším stupni projektových příprav získat povolení dle zákona č. 254/2001 Sb., zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Lokalita Černý rybník a jímací území Žandov v km 15,000–16,500

Vlastní výstavba přeložky a odvod vod ze staveniště během stavebních prací v oblasti km 16,000 může dočasně ovlivnit kvalitu vody v Černém rybníce (např. ve formě zákalu vody), také zranitelnost potenciálními úniky ropných látek či provozních kapalin ze stavební mechanizace je zde zvýšená. Lokalita rybníka představuje ekologicky cennou lokalitu s hodnotným vodním ekosystémem. Níže po proudu Vrbového potoka se navíc nachází jímací území Žandov – pramenní jímky jímající kvartérní kolektor vázaný na terasové sedimenty Vrbového potoka. Jedná se o dočasný, středně negativní vliv, z hlediska rozsahu zásahu středně významný vliv, který nesmí být podceněn a je nezbytné ho eliminovat preventivními ochrannými opatřeními na úseku ochrany vod.

V souvislosti s výstavbou předmětného záměru v uvedené lokalitě bude nutné dodržovat následující opatření, která jsou rovněž zahrnuta mezi opatření v kap. D. IV. dokumentace EIA:

- Veškerá stavební mechanizace musí být v bezvadném technickém stavu, zejména z hlediska těsnosti všech kapalinových systémů (olejové rozvody, hydraulika, palivové rozvody a nádrže, akumulátory, apod.);
- Technický stav mechanizace z hlediska těsnosti všech kapalinových systémů bude denně kontrolován určeným zodpovědným pracovníkem stavby, který bude o každé prohlídce pořizovat písemný záznam; tyto záznamy budou kdykoli v průběhu stavby mostu k dispozici kontrolním orgánům;
- V případě zjištění závady na kapalinových systémech stroje o tom bude proveden písemný záznam a stroj bude vpuštěn na stavbu až po odborném odstranění závady;
- Kromě standardních havarijních a sanačních prostředků (vapex či jiné sorbenty), které budou na místě stavby k dispozici na vyznačených místech, bude při ústí levostranného přítoku Vrbového potoka do Černého rybníka dočasně nainstalována norná stěna, která bude sloužit k záchytu případných havarijních úniků lehkých látek závadných vodám v průběhu výstavby mostu; tato stěna bude v pravidelných denních intervalech kontrolována a případné nečistoty z její návodní strany budou odstraňovány a odborně likvidovány v souladu se zákonem o odpadech.

D. I. 4. 2. Fáze provozu

V rámci studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) bylo provedeno předběžné ověření možnosti vsakování dešťových vod do vod podzemních v dotčeném území.

Dle posouzení lze v dotčeném území očekávat koeficient vsaku jednotlivých sedimentů v řádu $\times 10^{-4}$ m/s – $\times 10^{-6}$ m/s, jedná se o prostředí mírně propustné až dosti slabě propustné, z hlediska hydraulického relativně vhodné k zasakování.

V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, na jehož základě bude prověřena možnost zasakování dešťových vod odváděných z komunikace provedením vsakovacích zkoušek na vytipovaných lokalitách. Případné vsakování srážkových vod bude navrženo v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod.

Vlivy na povrchové vody

Popis nakládání s dešťovými vodami je uveden v kap. B. I. 6. a B. III. 2. dokumentace EIA.

Ovlivnění množství povrchových vod (kvantitativní vlivy)

V důsledku výstavby nových zpevněných povrchů dojde ke zvýšení povrchových odtoků z území. Tato zvýšení pro jednotlivé plochy povodí dotčených útvarů povrchových vod nejsou zásadního charakteru a nejsou významně negativní. Navíc budou významně tlumena navrhovanými DUN a vsakovacími zařízeními. Komunikace prochází zčásti územím s předpokládanou vhodnou skladbou podloží a bude zde možné řešit vsakování srážkových vod ze zpevněných ploch do vod podzemních. Systém odtoku povrchových vod z povodí nebude významně ovlivněn tělesem přeložky, vzhledem k velkému rozsahu povodí. Posuzovaný záměr vede v úvodním úseku trasy v blízkosti řeky Ploučnice, kde je mezi řkm 19,0 a 29,0 vodního toku stanoveno záplavové území pro Q_5 , Q_{10} , Q_{20} , Q_{50} a Q_{100} a rovněž aktivní zóna záplavového území Q_{akt} . Záměr se vymezených záplavových území nedotkne. Záplavové území včetně aktivní zóny je stanoveno pro vodní toky Bystrá a Šporka, které přeložka I/13 ve svém návrhu kříží v km 8,920, resp. km 22,200. Přejechání stavby přeložky I/13 přes tyto vodní toky je řešeno přemostěním (Bystrá – most o délce 240 m, Šporka – most o délce 90 m). Těleso přeložky silnice tedy nebude způsobovat vzdouvání povrchových vod při povodňových stavech.

Klíčovým vstupním podkladem pro hodnocení vlivu srážkových vod z komunikace na vodní toky je navržený způsob odvodnění. Systém odvodnění záměru výstavby silnice I/13 Děčín – Manušice bude ve velké části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů. Likvidace srážkových vod bude řešena převážně zasakováním. O způsobu zasakování srážkových vod bude rozhodnuto na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, který stanoví vhodnost zasakování vod do přirozeného horninového prostředí v zájmovém území. Pokud budou podmínky v tomto průzkumu vyhodnoceny jako nevhodné pro zasakování, bude zasakování řešeno pomocí umělých vsakovacích objektů jako jsou např. vsakovací příkopy, vsakovací jámy nebo studny.

V úseku navrhované komunikace mezi km 5,850 až 7,900 trasa prochází po okraji a částečně i vnitřkem ochranných pasem vodních zdrojů. V tomto úseku bude odvodnění řešeno buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací budou svedeny do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté odvedeny do recipientu. Voda ze svahů a z extravilánu by neměla být sváděna do kanalizace a měla by být svedena samostatnými příkopy do recipientu.

Vybudováním přeložky nedojde k zásadním negativním změnám odtokových poměrů v dotčených povodích. Významný vliv na zpomalení povrchového odtoku v zájmovém území má příznivá propustnost terciérních písčitých tufů a tufitů a dále santonských a coniackých pískovců (březenské a merboltické souvrství), vyskytujících se zejména v úseku komunikace km 13,000 – 22,000 a návrh DUN a vsakovacích

prvků. Při vypouštění dešťových vod do vodních toků bude z hlediska kvantity navrženo opatření pro snížení ovlivnění současných průtoků v recipientu, např. pomocí DUN s vírovým ventilem.

Změny v povrchovém odtoku nebudou mít při uplatnění výše uvedených stavebně-technických opatření zásadní dopad na hydrologickou situaci oblasti a koncové recipienty.

Míra kvantitativního ovlivnění útvarů povrchových vod vlivem výstavby a provozu záměru je nízká.

Ovlivnění jakosti povrchových vod (kvalitativní vlivy)

Nejvýznamnějším zdrojem znečištění, vyplývajícím z dopravního provozu na komunikaci, je nesporně zimní údržba vozovky, zpravidla spojená s aplikací posypových materiálů s obsahem velkého množství chloridových iontů.

Odtok dešťových vod z vozovky silnice nemá charakter průběžného vypouštění jako u odpadních vod. Odtok vod je nárazový a krátkodobý, je závislý na usazování látek ze vzduchu, na trvání srážky a sněhové pokrývky i na dopravní zátěži komunikace. Je přímo úměrný dešťovým srážkám, kterými je stejnou měrou ovlivňován také recipient. Občas může dojít k velkému (až 20krát většímu než referenční) krátkodobému zvýšení chloridů ve vodách odtékajících během srážek ze silnice. Tyto extrémní hodnoty však mají velmi krátké trvání a nemají podstatný vliv na flóru a faunu v toku.

Vyhodnocení vlivů zimní údržby na přeložce silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice řeší studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA). Posouzení bylo provedeno na straně bezpečnosti pro všechny potenciálně dotčené vodní toky v území a hypotetický stav, kdy vody nejsou v území zasakovány i přes to, že v rámci vodohospodářského řešení záměru se předpokládá, že budou vody částečně zasakovány.

Detailní rozdělení stavby na úseky odvodnění s recipienty a návrhy opatření je uvedeno v kap. B. III. 2. dokumentace EIA. Vodohospodářské řešení uvažuje s 16 úseky odvodnění. Pro účely posouzení vlivu zimní údržby na přeložce silnice I/13 byly některé odvodňované úseky přeložky „sloučeny“ a byl jim přiřazen 1 cílový společný recipient (viz následující tabulka). Výpočty byly provedeny pro variantu 1 navrženého řešení, varianta 2 se mírně liší pouze v některých místech trasy směrovým vedením.

Tabulka 76 Výpočty pro posouzení vlivů zimní údržby na povrchové toky

Odvodňovaný úsek	Staničení úseku	Finální recipient	Q_1	C_1	Q_2	C_2	C_v
	km	Název toku	[l.s ⁻¹]	[mg/l]	[l.s ⁻¹]	[mg/l]	[mg/l]
1–7	1,825 – 7,900	Ploučnice	8 120	23,4	1,840	723	23,6
8	7,900 – 9,100	Bystrá v km 8,870	314	17,7	0,363	723	18,5
9–10	9,100 – 12,150	Levostranný přítok Bystré v km 9,155	13	12,4	0,924	723	59,5
11–12	12,150 – 16,300	Vrbový potok v km 15,205	314	7,74	1,257	723	10,6
14–15	19,150 – 21,850	Levostranný přítok Libchavy v km 21,400	94	8,54	0,818	723	14,7
16	21,850 – 22,413	Šporka v km 22,080	293	25,6	0,170	723	26,0

Zdroj: Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody (příloha č. 10 dokumentace EIA)

Q_1 – průtok v recipientu při dosažení hodnoty $Q_{\text{prům. roční}}$, C_1 – koncentrace chloridů v recipientu, Q_2 – zimní odtok z vozovky, C_2 – obsah chloridů v 1 l, C_v – výsledná koncentrace chloridů v celoroční bilanci

Pozn.: Úsek č. 13 nebyl zahrnut do posouzení vlivu zimní údržby na přeložce silnice I/13, jelikož dle vodohospodářského řešení nebude tento úsek odvodněn do vodního toku, ale do terénní deprese cca v km 18,810.

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že při hodnotách $Q_{\text{prům. roční}}$ (průměrný roční průtok) se bude nárůst obsahu chloridů v dotčených recipientech pohybovat v rozsahu 0,2–47,1 mg/l výše od původní koncentrace, avšak nedosáhne v žádném z povrchových toků limitu dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve výši 150 mg/l.

Je však nutné upozornit, že daná stavba prochází územím chráněné krajinné oblasti. Na možnost využívání chemické údržby cest (tj. solení) se váže nutnost udělení výjimky ze zákazu provádět chemický posyp cest na území CHKO dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci dalších stupňů projektových příprav bude vodohospodářské řešení předmětného záměru projednáno se správcí dotčených povodí a odsouhlasen požadovaný regulovaný odtok do recipientu dle požadavku správce.

Zajištění kvalitativní ochrany vybraných útvarů povrchových vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniových staveb při případné havárii – zadržení srážkových vod z komunikací, je nutno provést pomocí speciálních opatření. K těmto opatřením patří vybavení těchto staveb havarijními zařízeními – dešťovými usazovacími nádržemi, příp. jiným způsobem pro zachycení lehkých kapalin (zejména ropných látek) před vypuštěním z dešťové kanalizace.

Systém odvodnění záměru výstavby silnice I/13 Děčín – Manušice bude ve velké části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů. Likvidace srážkových vod bude řešena zasakováním. O způsobu zasakování srážkových vod bude rozhodnuto na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, který stanoví vhodnost zasakování vod do přirozeného horninového prostředí v zájmovém území. Pokud budou podmínky v tomto průzkumu vyhodnoceny jako nevhodné pro zasakování, bude zasakování řešeno pomocí umělých zasakovacích objektů jako jsou např. zasakovací příkopy, zasakovací jámy nebo studny.

V úseku navrhované komunikace mezi km 5,850–7,900 trasa prochází po okraji a částečně i vnitřkem ochranných pasem vodních zdrojů. Přestože zde nedojde k přímému ohrožení či ovlivnění jímacích objektů, v tomto úseku je dle projektové dokumentace (viz kap. B. III. 2. předkládané dokumentace EIA) navrženo odvodnění buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací budou svedeny do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté odvedeny do recipientu. Voda ze svahů a z extravilánu by neměla být sváděna do kanalizace a měla by být svedena samostatnými příkopy do recipientu. Tento způsob odvodnění je na základě studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) navržen také v prostoru dalších jímacích území, která sice nemají vyhlášena ochranná pásma 2. stupně, ale výstavba přeložky se jich může potenciálně dotknout. Jedná se o jímací území Jedlka (km 4,800–5,100), Velká Bukovina (km 12,700–14,000) a Žandov (km 15,200–15,700).

Před všemi vyústěními kanalizací nebo vodotěsných zpevněných příkopů do vodních toků budou navrhovány havarijní retenční objekty – sedimentační (dešťové usazovací) a retenční nádrže, které budou zároveň vybaveny gravitačními odlučovači ropných látek (koncentrace ropných látek na odtoku z nádrží do 5 mg/l). V úsecích odvodnění pomocí silničních příkopů s následným vsakem jsou jako havarijní objekty navrhovány norné stěny do silničních příkopů s kalovým prostorem.

Na základě studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) byl navržen monitoring kvality povrchových vod. Návrh monitoringu je uveden v kap. D. IV. dokumentace EIA.

Úpravy vodních toků

V souvislosti s předmětným záměrem se větší zásahy do vodních toků nepředpokládají. V rámci mostních objektů přes vodní toky a jejich údolní nivy (přítoky Ploučnice, Bystrá, Vrbový potok, Šporka vč. jejich přítoků) budou provedeny úpravy vodních toků v podmostí. Řešením nových výústí dešťové kanalizace bude dotčena řeka Ploučnice a její přítoky v km 5,850 – 7,900.

Nezbytné zásahy do vodotečí pod mostními objekty bude nutné realizovat v souladu s podmínkami, které vychází z Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 5 dokumentace EIA) a jsou uvedeny v kap. D. IV. dokumentace EIA.

Úpravy toků musí být v dalších stupních projektových příprav projednány s jejich správcem a s příslušným vodoprávním úřadem.

Vliv záměru na dotčené útvary povrchových vod

Stavba přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice je situovaná v dílčím povodí následujících útvarů povrchových vod:

- Ploučnice od toku Robečský potok po ústí do Labe (OHL_1110),
- Šporka od pramene po ústí do Ploučnice (OHL_1010).

Podrobná charakteristika dotčených vodních útvarů vč. hodnocení jejich současného stavu je uvedena v kap. C. 2. 2. předkládané dokumentace EIA. Ani jeden z dotčených vodních útvarů není vymezen jako silně ovlivněný vodní útvar. V obou případech je celkový stav vodního útvaru povrchových vod hodnocen jako nevyhovující.

Z celého souboru činností plánovaných při realizaci záměru jsou relevantní vzhledem k potenciálnímu ovlivnění stavu útvarů povrchových vod zejména vlivy stavebních objektů křížících vodní toky a vodní plochy, dále vlastní způsob odvodnění stavby. Tyto vlivy byly podrobně rozebrány v předcházejících pasážích dokumentace EIA.

S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění srážkových vod a při akceptaci navržených opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA) lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází.

Záplavová území

Posuzovaný záměr zasahuje v území obce Dolní Habartice do záplavového území Q_5 , Q_{20} , Q_{100} vodního toku Bystrá v úseku mezi km 8,920 až 8,950 stavby. Komunikace je zde projektována jako mostní objekt o délce 240 m ve variantě 1 i variantě 2.

Dále posuzovaný záměr zasahuje v území obcí Manušice a Horní Libchava do záplavového území Q_5 , Q_{20} , Q_{100} vodního toku Šporka v úseku mezi km 22,020 až 22,080 stavby. Navrhovaný záměr kříží záplavové území cca v km 22,030 ve variantě 1, resp. v km 22,120 ve variantě 2. Záplavové území bude částečně dotčeno násypem před mostním objektem na I/13 přes Šporku o délce 90 m. Samotné údolí Šporky bude kříženo zmíněným mostním objektem.

Posuzovaný záměr vede v úvodním úseku trasy (cca km 1,800 až 6,000 stavby) v blízkosti řeky Ploučnice, u které je stanoveno záplavové území pro Q_5 , Q_{20} a Q_{100} a rovněž aktivní zóna záplavového území Q_{akt} . Záměr se vymezených záplavových území nedotkne, v některých částech se však přiblíží na desítky metrů.

Záplavové území včetně aktivní zóny je stanoveno pro vodní toky Bystrá a Šporka, které přeložka I/13 ve svém návrhu kříží v km 8,870 a km 22,080. Přechod stavby přeložky I/13 přes tyto vodní toky je řešen přemostěním (Bystrá – most o délce 240 m, Šporka – most o délce 90 m).

V dalších stupních projektových příprav bude potřeba provést podrobné hydrotechnické posouzení uvedených mostních objektů. Pro účely stavby bude vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Navržené technické řešení nezpůsobí vzdouvání povrchových vod při povodňových stavech.

Vlivy na podzemní vody

Jak vyplývá z podélných řezů vedení komunikace, niveleta vozovky je plánována jak v úrovni terénu, tak v násypch či zářezích, a to v obou variantách vedení. Ve variantě 1 dosahuje hloubka některých zářezů až 15 m, ve variantě 2 hloubky 12 m. Ve variantě 1 je v úseku km 2,930 – 3,210 plánován celkem 280 m dlouhý tunel, ve variantě 2 je v úseku km 2,780 – 3,370 plánován celkem 590 m dlouhý tunel. Morfologie terénu je zejména v počátečním úseku trasy až do km 9 velmi členitá, překonávající výrazné terénní elevace či údolí. Od km 9 do konce trasy se výrazně členitá morfologie terénu zahlazuje do spíše protáhlých kopců či údolí a je mírně kopcovitá. Vzhledem k hloubce hladiny kvartérní či křídové zvodně v prostoru nejhlubších zářezů může dojít stavbou v části zářezů k zastižení hladiny podzemní vody a následné drenáži podzemních vod, k vytváření depresních kuželů a ke snižování hladiny podzemní vody vodního útvaru nejen v bezprostředním okolí zářezů, ale také v širších oblastech po svahu níže ve směru od zářezů. Dále v lokalitách určených pro budování mostních objektů dojde při hlubinném zakládání (piloty) k zásahu do podzemní vody. Zde může dojít k mírným zásahům zejména do kvartérní zvodně, vázané na úzké pruhy podél vodotečí. Jedná se však o vliv dočasný, který po vybudování stavby odezní.

Záměr může znamenat dopad do kvantitativních hydrogeologických poměrů v území v prostoru hlubokých zářezů a tunelů v obou variantách vedení trasy. Kvantifikaci drenáže podzemních vod tělesy zářezů a tunelu a míru dosahu vlivu hydraulické deprese vyvolané těmito zásahy lze přesněji konkretizovat až po provedení podrobného hydrogeologického průzkumu v rámci geotechnického průzkumu trasy. Níže v další podkapitole je provedeno zhodnocení míry možného ovlivnění jímacích území či individuálních jímacích objektů v trase přeložky.

Vlivy na odtokové poměry

V rámci útvaru podzemní vody 46500 bude vybudováno celkem cca 0,0309 km² nových zpevněných ploch, celková plocha tohoto útvaru činí 481,409 km², podíl nových zpevněných ploch činí cca 0,007 % z celkové plochy útvaru. Zmenšení infiltrační plochy útvaru podzemní vody 46500 v řádu tisícín % je málo významné, vzhledem k poměru celkové plochy rozšířené silnice a celkové infiltrační plochy dotčeného útvaru podzemní vody. Vlivem výstavby záměru nedojde k zásadní změně odtokových poměrů ve smyslu hydrogeologického rajonu, dojde však k lokálním změnám odtokových poměrů v prostoru silničních zářezů – formou drenáže podzemních vod do zářezů a snížení hladiny podzemní vody v blízkém okolí zářezů, v závislosti na filtračních parametrech zastižených hornin.

Případné vsakovací prvky umožní návrat části srážkových vod do míst přirozeného následného určení – do vod podzemních. Očekávaný koeficient vsaku dotčených sedimentů se pohybuje v řádu $x \cdot 10^{-4}$ – $x \cdot 10^{-6}$ m/s,

jedná se o prostředí mírně propustné až dosti slabě propustné, z hlediska hydraulického relativně vhodné k zasakování. Lze predikovat, že v úsecích přeložky, kde jsou v podloží dokumentovány pískovce merboltického souvrství (santon), terciérní hlinitokamenité sutě (terciér) a nivní či terasové sedimenty (kvartér) budou podmínky pro vsakování srážkových vod velmi dobré, naopak ztížené podmínky lze očekávat v úsecích výskytu slínovců a jílovců (březenské, teplické souvrství), jílovitých tufitických sedimentů (terciér) a spraší (kvartér). Možnost vsakování srážkových vod z komunikací bude také omezena přítomností některých významných jímacích území podzemních vod pro hromadné zásobování (jímací území Jedlka, Benešov nad Ploučnicí, Velká Bukovina, Žandov).

Lze konstatovat, že formou vsakování povrchových vod do vod podzemních bude zčásti zajištěno navrácení srážkových vod do míst jejich určení a bude tak snížena míra negativního kvantitativního ovlivnění útvarů podzemních vod. Detailní specifikaci případného množství srážkové vody, kterou bude možné vsakovat do vod podzemních a nebude tak odcházet přímo do povrchových toků, bude možné provést až po terénních vsakovacích zkouškách. Doporučují se proto vsakovací zkoušky na průzkumných sondách v jednotlivých prostorech budoucích záchytných usazovacích nádrží, resp. vsakovacích objektů (dle normy ČSN 75 9010) a specifikovat nejpropustnější vrstvy pro umístění vsakovacích zařízení.

V případě vsakovacích prvků dochází při jejich naplnění vodou k tvorbě „elevačních kuželů“ v místě vsaku a následně k dočasnému zvýšení hladiny podzemní vody v místě vsakování vod. DUN (případně jiné stavební objekty pro předčištění dešťových vod od lehkých kapalin) a vsakovací objekty budou situovány v dostatečné vzdálenosti od zástavby. Mírné zvýšení hladiny podzemní vody v blízkém okolí lokalit vsaku při srážkách nebude mít negativní vlivy na okolní stavby. Skutečný dosah zvýšené hladiny podzemní vody při vsakování ze vsakovacích prvků bude možné posoudit až po provedení vsakovacích zkoušek a zjištění hydraulických vlastností hornin in situ.

V místech nejvyšších násypových těles lze vlivem konsolidace očekávat nevýznamné stlačení kvartérních zemin, které může vést k nevýznamnému snížení efektivní pórovitosti kvartérních zemin a tím i k nevýznamnému zhoršení hydraulických parametrů podložních zemin. Z výše uvedeného hodnocení vyplývá, že výstavba záměru může znamenat lokálně významný dopad do kvantitativních hydrogeologických poměrů přilehlých území v prostoru okolo hlubokých zářezů a tunelů v obou variantách vedení trasy. V ostatních částech trasy nedojde k zásadnímu kvantitativnímu ovlivnění útvarů podzemních vod, vliv výstavby přeložky silnice I/13 lze z hlediska kvantitativních vlivů hodnotit jako středně významný.

Projektované mostní objekty nebudou mít významný trvalý vliv na lokální hydrogeologický režim. Vlastní výstavba mostů a eventuální čerpání nebo odvod vod ze staveniště během stavebních prací neovlivní své okolí ve smyslu trvalého ohrožení místního přirozeného hydrogeologického režimu. Po dokončení mostů bude původní hydrogeologický režim přirozeně obnoven.

Ovlivnění množství a jakosti podzemních vod (kvantitativní a kvalitativní vlivy)

Vlivem realizace předmětného záměru lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění některých jímacích území pro hromadné zásobování a na individuální jímací objekty podzemních vod. Přehled a komentář k ovlivnění exponovaných lokalit je uveden v následujících odstavcích:

- Jímací území Pod Hladíkovou – dolní prameniště (km 3,000) – Jedná se o pramenní jímku s vodojemem ve správě obce, která jímá pitnou podzemní vodu pro obec Malá Veleň. Pramenní jímka je situována 45 m pod terénem přímo v místě navrženého tunelu varianty 2 předmětného záměru. Niveleta tunelu je v místě jímacího území navržena v hloubce cca 50 m pod terénem. Vlivem realizace tunelu ve variantě 2 tak lze očekávat kvantitativní ovlivnění vodního zdroje.

- Jímací objekt S19 (km 4,500) – Jedná se o sběrnou jímku, která jímá vodu ze zářezu z kvartérního kolektoru vázaného na vulkanické sutě a deluvia. Prameniště je jediným zdrojem pitné vody pro RD č. p. 53. Trasa přeložky I/13 je v přímém střetu s jímacím objektem. Vybudováním přeložky ve variantě 1 i variantě 2 lze očekávat likvidaci jímacího objektu.
- Jímací objekt prameniště Jedlka (km 5,000) – Jímací objekt je pramenní jímku, která jímá vodu ze zářezu z kvartérního kolektoru vázaného na vulkanické sutě a deluvia. Trasa přeložky I/13 je situována severně od jímacího objektu ve vzdálenosti cca 45 m ve variantě 1, resp. 100 m ve variantě 2. Prameniště je zdrojem pitné vody pro obec Malá Veleň. Vybudováním předmětného záměru v obou variantách může dojít jak ke kvantitativnímu, tak ke kvalitativnímu ovlivnění.
- Jímací objekty pro Benešov n. Pl. (km 6,000–7,000)
 - Vrt Be-1 (km 6,000) – Vrt o celkové hloubce 221 m jímá vodu především z terciérních vulkanitů pod izolátorem coniackých jílovců o celkové mocnosti 92 m. Vzhledem k velké hloubce uložení kolektoru a velké mocnosti nadložního izolátoru se zde neočekává žádné kvalitativní či kvantitativní ovlivnění.
 - Jímací zářezy S16 (km 6,400) – Jedná se o mělký zdroj podzemní vody, který zásobuje objekty č. p. 245, 614 a 161 v ul. Družstevní v Benešově n. Pl. Předmětný záměr je navržen severně ve vzdálenosti cca 160 m od varianty 1, resp. 130 m od varianty 2. Vzhledem k vedení trasy předmětného záměru v zářezu (až 12 m pod terénem) nad jímacím objektem, lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění zdroje S16.
 - Jímací objekt S17 (km 6,550) – Jedná se o pramenní jímku jímací kvartérní vody, která se nachází přímo v trase předmětného záměru ve variantě 1 i variantě 2. Pramenní jímka slouží pro zemědělské využití. Vlivem předmětného záměru lze očekávat úplnou likvidaci.
 - Vrt SK-1T (km 7,000) – Jedná se o termální vrt ve správě města Benešov n. Pl. o hloubce 804 m. Podzemní voda je jímána z turonských sedimentů v hloubkovém úseku 427 – 804 m. Vzhledem k velké hloubce uložení kolektoru a velké mocnosti nadložního izolátoru slínovců a jílovců teplického a březenského souvrství (420 m) se neočekává žádné kvalitativní či kvantitativní ovlivnění.
- Vrt HV-2/dokumentační bod S15 (km 8,300) – Jedná se o vrt do křídového kolektoru o hloubce 26,5 m. Trasa předmětného záměru prochází v zářezu až 9 m hlubokém v hydrogeologickém povodí vrtu ve vzdálenosti cca 200 m u obou variant záměru. Vrt je zdrojem pitné vody pro sousední drůbežárnu, denní odběr zde činí až 10 m³ vody. Realizací předmětného záměru může dojít ke kvantitativnímu ovlivnění vodního zdroje.
- Prameniště Velká Bukovina a dokumentační bod S11 (km 13,000–14,000) – Prameniště je jedním ze zdrojů hromadného zásobování pro Velkou Bukovinu. Jedná se o pramenní jímky se zářezy jímacími smíšený kvartérní a mesozoický kolektor vázaný na kvartérní deluvia a podložní santonské pískovce. Dále je v uvedeném úseku dokumentována kopaná studna S11. Navržený záměr v obou variantách v daném úseku prochází v násypch či přemostěních ve vzdálenosti cca 300 m od varianty 1, resp. 400 m od varianty 2. Kvantitativní ovlivnění zdrojů je méně pravděpodobné. Je zde možné potenciální kvalitativní ovlivnění mělkého vodního zdroje.
- Prameniště Žandov (km 15,200–15,500) – Prameniště je zdrojem pro hromadné zásobování Žandov. Jedná se o sběrnou jímku se dvěma jímacími zářezy o celkové délce 100 m jímacími kvartérní kolektor vázaný na kvartérní deluvia a fluviální sedimenty. Předmětný záměr je v uvedeném úseku v obou variantách navržen v násypch s dílčím levostranným zářezem do svahu. Ve vzdálenosti nejbližší cca

30 m od hlavní trasy předmětného záměru a cca 15 m od souběžné přeložky silnice III/26219. Vlivem předmětného záměru je možné potenciální kvalitativní ovlivnění mělkého vodního zdroje.

- Zdroje pro individuální zásobování ve Volfarticích a Horní Libchavě – dokumentační body S3–S10 (km 19,000–20,500) – Jedná se o zdroje jímající převážně kvartérní kolektor vázaný na kvartérní deluvia. Předmětný záměr je v uvedeném úseku v obou variantách navržen v násypch či přemostěních a v zářezu o hloubce až 11 m. Kvantitativní ovlivnění je méně pravděpodobné, vzhledem k velké hloubce hladiny podzemní vody ve studních (7,8 – 14,5 m). Je zde možné potenciální kvalitativní ovlivnění mělkého vodního zdroje.

Vzhledem k předpokladu přímého dotčení jímacího objektu S19 v km 4,500 obou variant předmětného záměru, bude nutné v dostatečném předstihu před zahájením stavby navrhnout a realizovat kompenzační opatření ve formě zajištění náhradního zdroje pitné vody. U ostatních potenciálně dotčených vodních zdrojů (viz přehled výše) bude nutné realizovat monitoring kvantity a kvality podzemních vod, který je podrobně popsán v kap. D. IV. této dokumentace EIA. V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

Zajištění kvalitativní ochrany dotčených útvarů podzemních vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniových staveb při případné havárii – zadržení srážkových vod z komunikací, je nutno provést pomocí speciálních opatření. K těmto opatřením patří vybavení těchto staveb havarijními zařízeními – sedimentačními dešťovými usazovacími nádržemi a odlučovači ropných látek. Případně bude v místech vsakovacích objektů navrženo jiné technické řešení pro předčištění dešťových vod ze silnice od lehkých kapalin fyzikální způsobem v souladu s TP 83 a ČSN 75 9010.

Srážkové vody z části komunikace budou vsakovány do vod podzemních – viz kap. B. III. 2. předkládané dokumentace EIA. Vzhledem k tomu, že vody z pozemních komunikací spadají do kategorie podmínečně přípustných (dle ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“), bude nutno při návrhu vsakování aplikovat vhodný, pokud možno fyzikální způsob předčištění (zejména pro odsazení hrubých nečistot a ropných látek). Srážkové vody by neměly být vsakovány do vod podzemních v těchto úsecích:

- km 4,800 až 5,100 – jímací území Jedlka
- km 5,850 až 7,900 – jímací území Benešov nad Ploučnicí
- km 12,700 až 14,000 – jímací území Velká Bukovina
- km 15,200 až 15,700 – jímací území Žandov

V uvedených úsecích je třeba odvodnění řešit buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací následně svést do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté odvést do recipientu.

Na základě studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) byl navržen monitoring kvality a kvantity podzemních vod u vybraných jímacích objektů, které by mohly být předmětným záměrem potenciálně ovlivněny. Konkrétní rozsahu monitoringu podzemních vod je uveden v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Za předpokladu dodržení všech navržených opatření na úseku ochrany podzemních vod (kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA) lze konstatovat, že vlivy výstavby a provozu přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice na dotčený útvar podzemních vod (ID_46500) budou střední, nicméně akceptovatelné.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

Přibližně od km 17,200 trasy předmětného záměru do konce úseku náleží území do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Jedná se o rozsáhle vymezenou oblast a záměr zasahuje do jejího severozápadního okraje. Byla vyhlášena nařízením vlády č. 85/1981 Sb. v roce 1981 jako území s přirozenou akumulací vody. Grafické zobrazení předmětného záměru ve vztahu k CHOPAV Severočeská křída je zřejmé z mapy č. 3 v příloze č. 14 předkládané dokumentace EIA.

Soulad předmětného záměru s náležitostmi nařízení vlády č. 85/1981 Sb., v platném znění, kterým byla CHOPAV vyhlášena je vyhodnocen výše v podkap. D. I. 4. 1.

Z vyhodnocení je zřejmé, že předmětný záměr není v rozporu se zakázanými činnostmi v CHOPAV dle nařízení vlády č. 85/1981 Sb. pro CHOPAV Severočeská křída.

Zranitelné oblasti

Trasa navrhovaného záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice neleží ve zranitelné oblasti vymezené nařízením vlády č. 235/2016 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů, kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Výčet ochranných pásem vodních zdrojů, způsob dotčení jednotlivými variantami předmětného záměru a návrh ochranných opatření je předmětem kap. C. 2. 2. a kap. D. I. 4. 1. této dokumentace EIA.

Mokřady/rybníky

Předmětný záměr přímo nezasahuje do žádné vodní nádrže. Nejbližší předmětnému záměru se nachází Černý rybník v k. ú. Volfartice cca v km 16,000. Posuzovaný záměr se přibližuje k Černému rybníku na vzdálenost nejbližší cca 40 m. Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na lokalitu Černého rybníka je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na Černý rybník nepředpokládá.

Dále se ve vzdálenosti nejbližší cca 320 m od trasy předmětného záměru cca v km 22,000–22,500 nachází rybníky v údolí vodního toku Šporka a Manušické rybníky. Přímý vliv záměru na tyto vodní plochy se nepředpokládá. Je však nutné upozornit na to, že koncový úsek stavby o délce cca 550 m je odvodněn do toku Šporka, ze kterého jsou rybník napájeny. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedené vodní nádrže nepředpokládá.

Prameny a prameniště, zamokření

Ze studie Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín Manušice (příloha č. 12 dokumentace EIA) vyplynulo, že stavba prochází na řadě míst zamokřeným územím. Konkrétně se jedná o km 1,910, km 5,650–5,800, km 6,000, km 7,810, km 17,600 a km 20,285 stavby.

Prameny a prameniště byly lokalizovány poblíž km 3,270, v km 3,615 stavby, v km 4,570 stavby, v km 4,600–4,800 stavby, poblíž km 6,000, v km 6,200, v km 6,080, v km 6,450–6,550, v km 7,050–7,100, v km 7,150, poblíž km 8,400, v km 11,300 v km 18,050, v km 18,250–18,330, v km 18,650.

Ve výše uvedených lokalitách, resp. úsecích stavby je nezbytné se v dalším stupni projektových příprav zaměřit na detailní posouzení ovlivnění vodního režimu těchto lokalit i na návrh samotného založení stavby.

Meliorace

Realizací přeložky silnice I/13 budou dotčeny stávající meliorační systémy. Jedná se o technickou infrastrukturu, kterou bude nezbytné v dalších stupních projektových příprav podrobně zmapovat. V místech přechodu přes tyto systémy bude nezbytné provést taková opatření, aby byla zachována stávající funkce těchto systémů.

Záplavová území

Posuzovaný záměr zasahuje v území obce Dolní Habartice do záplavového území Q_5 , Q_{20} , Q_{100} vodního toku Bystrá v úseku mezi km 8,920 až 8,950 stavby a toku Šporka v úseku mezi km 22,020 až 22,080 stavby. Záměr se vymezených záplavových území nedotkne. Záplavové území včetně aktivní zóny je stanoveno pro vodní toky Bystrá a Šporka, které přeložka I/13 ve svém návrhu kříží v km 8,920, resp. km 22,200. Přechod stavby přeložky I/13 přes tyto vodní toky je řešen přemostěním (Bystrá – most o délce 240 m, Šporka – most o délce 90 m). V dalších stupních projektových příprav proto bude potřeba provést podrobné hydrotechnické posouzení těchto mostních objektů.

Pro účely stavby bude vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na povrchové a podzemní vody

Vlivy posuzovaného záměru se mohou kumulovat s vlivy dalších připravovaných nebo již realizovaných záměrů. Jedná se zejména o záměry lokalizované v blízkosti dotčeného území – „Přeložka silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ a přeložka silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem („Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262“ a „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“).

V souvislosti s povrchovými vodami nelze předpokládat významné kumulativní nebo synergické vlivy s uvedenými stavbami. Zajištění ochrany vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniových staveb při případné havárii – zadržení srážkových vod z uvedených staveb silničních komunikací, bude provedeno v souladu s TP 83 (Odvodnění pozemních komunikací) pomocí speciálních opatření a v souladu s platnými předpisy a normami. K těmto opatřením patří vybavení těchto staveb havarijními zařízeními – sedimentačními nádržemi. Všechny stavby včetně posuzovaného záměru náleží do povodí řeky Ploučnice. Odvodnění těchto staveb bude realizováno převážně do menších toků, které následně ústí do řeky Ploučnice. Potenciální kvalitativní ovlivnění lze identifikovat v souvislosti se zimní údržbou komunikací (aplikace chloridových solí). Z posouzení vlivu zimní údržby na přeložce I/13 Děčín – Manušice je zřejmé, že koncentrace chloridů ve všech dotčených recipientech nedosáhnou limitu dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve výši 150 mg/l, tento limit bude splněn s významnou rezervou. Navíc je nutné upozornit, že vliv na kvalitu i kvantitu vod v recipientech vlivem odvádění dešťových vod bude na velké části trasy minimalizován navrženým zasakováním dešťových vod do přirozeného horninového prostředí zájmového území. Lze proto očekávat splnění uvedeného limitu v řece Ploučnici i při kumulaci se zmíněnými stavbami I/13 a I/9. Z pohledu kumulativních vlivů je relevantní kumulace posuzovaného záměru s odvodněním stavby „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ v úseku vodního toku Šporka. Ani v tomto případě se neočekávají významné kumulativní vlivy vzhledem k navrženému odvodnění daného úseku stavby I/13 Děčín – Manušice formou zasakování dešťových vod. U ostatních menších vodních toků zaústěných do řeky Ploučnice se kumulativní vlivy nepředpokládají.

V souvislosti s podzemními vodami se, vzhledem k lokálnímu dotčení hydrogeologického prostředí stavbou posuzovaného záměru, kumulativní ani synergické vlivy s dalšími stavbami nepředpokládají.

Závěr

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nebude v případě dodržení stanovených opatření na ochranu vod (viz kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA) výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru lze označit za akceptovatelný.

D. I. 5. Vlivy na půdu

Předmětný záměr I/13 Děčín – Manušice je dle Katastru nemovitostí navržen v převážné míře na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemcích určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Dále je očekáván zábor vodních ploch, ostatních ploch a zastavěných ploch a nádvoří.

Pro účely dokumentace EIA proto byla zpracovatelem dokumentace EIA provedena analýza předpokládaných trvalých záborů předmětného záměru na základě dostupných informací o stavbě ze studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). V dalším stupni projektových příprav bude zpracován podrobný záborový elaborát stavby, a to včetně specifikace rozsahu dočasných záborů stavby (např. pro plochy zařízení stavenišť, přeložky inženýrských sítí atd.).

Celkově lze stavbou předmětného záměru očekávat trvalý zábor o výměře cca 900 000 m² u varianty 1 a cca 850 000 m² u varianty 2.

Zábor ZPF

Záměr si vyžádá trvalý zábor zemědělského půdního fondu.

Celkově se v souvislosti se stavbou přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice předpokládá trvalý zábor ZPF o výměře cca 69,9 ha ve variantě 1, resp. 67,6 ha ve variantě 2. Předpokládaný rozsah trvalého záboru ZPF v rámci jednotlivých katastrálních území je vyhodnocen v kap. B. II. 1. předkládané dokumentace EIA.

V následující tabulce je provedena analýza záboru ZPF dle druhu dotčených pozemků. Z provedené analýzy vyplývá, že budou dotčeny převážně plochy trvalých travních porostů a orné půdy. Částečně i ovocné sady a zahrady.

Tabulka 77 Analýza trvalého záboru ploch ZPF dle druhu dotčených pozemků stavbou přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice

Druh pozemku	Předpokládaný trvalý zábor (m ²)	
	Varianta 1	Varianta 2
Orná půda	280 144	290 685
Zahrada	9 647	11 827
Ovocný sad	39 864	44 973
Trvalý travní porost	369 149	327 982
Celkem	698 804	675 468

Na základě analýzy dotčených BPEJ (viz kap. B. II. 1.) bylo provedeno vyhodnocení předpokládaného trvalého záboru půd stavbou z hlediska tříd ochrany ZPF. Záměrem budou dotčeny především půdy III.

třídy ochrany (cca 31,7 % u varianty 1, resp. 30,6 % u varianty 2 z celkového záboru ZPF), V. třídy ochrany ZPF (cca 24,7 % u varianty 1, resp. 23,3 % u varianty 2 z celkového záboru ZPF), II. třídy ochrany ZPF (cca 19,2 % u varianty 1, resp. 25,6 % u varianty 2 z celkového záboru ZPF), IV. třídy ochrany ZPF (cca 18,1 % u varianty 1, resp. 17,6 % u varianty 2 z celkového záboru ZPF) Rovněž budou dotčeny půdy I. třídy ochrany ZPF (6,3 % u varianty 1, resp. 2,9 % u varianty 2 z celkového záboru ZPF).

Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný.

V dalším stupni projektových příprav bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu ochrany ZPF k odnětí pozemků ze zemědělského půdního fondu.

Dočasné zábery budou vznikat v průběhu výstavby (např. prostory pro stavební dvory apod.). Poté, co nezemědělské využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou předmětného záměru skončí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do zemědělského půdního fondu. Předpokládá se, že půdy dočasně vyňaté ze ZPF budou navraceny k původnímu využití.

Zábor PUPFL

Navrhovaný záměr si podle orientačního vyhodnocení záboru vyžádá trvalý zábor lesních porostů (ploch PUPFL) o celkové výměře cca 10,3 ha ve variantě 1, resp. 9,5 ha ve variantě 2. V řešeném území se jedná o lesy hospodářské, v malé míře lesy zvláštního určení a v případě varianty 2 i les ochranný.

V kap. B. II. 1. jsou uvedeny předpokládané trvalé zábery pozemků chráněných jako PUPFL v jednotlivých dotčených katastrálních územích.

Dočasné zábery PUPFL mohou v průběhu výstavby záměru vznikat v těsné blízkosti samotné stavby, při dočasných přeložkách inženýrských sítí a komunikací. Poté, co dočasné využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou záměru skončí, tj. účel i odnětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do PUPFL.

Obecně je možné konstatovat, že na všech dotčených lesních pozemcích je třeba stavební práce provádět co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům mimo zábor stavby a vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.

Podrobný popis a vyhodnocení vlivu předmětného záměru na lesní porosty na základě aktuálních terénních průzkumů dotčeného území a údajů Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů je dále uvedeno v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

V případě lesů zvláštního určení a ochranných budou zasaženy pouze malé části okrajů lesních celků, vlivem kterých nedojde k narušení plnění funkcí zachovávaných částí lesních porostů, pro které byly vyhlášeny v souladu s § 15 zákona o lesích (č. 285/1995 Sb.).

V dalším stupni projektových příprav bude zpracován podrobný záborový elaborát stavby (vč. upřesnění záborů pozemků PUPFL), a to včetně specifikace případného rozsahu dočasných záborů stavby (např. pro plochy zařízení staveniště, přeložky inženýrských sítí atd.).

V dalším stupni projektových příprav bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu ochrany PUPFL k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa. Umístění stavby je podmíněno souhlasem orgánu státní správy lesů, a to i u pozemků 50 m od okraje lesa, viz § 14 odst. 2 lesního zákona.

Za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA lze záměr z pohledu trvalých záborů PUPFL považovat za akceptovatelný.

Vodní plochy

V celkové bilanci dotčených ploch záměrem v rámci předchozích analýz uvedených v kapitole B. II. 1. jsou uvedeny i dotčené vodní plochy. Jedná se o průmět stavby s vodními toky na trase stavby. Křížení vodních toků se stavbou bude vždy řešeno formou přemostění, resp. propustků.

Bilance zeminy a ornice

Ve fázi výstavby záměru I/13 Děčín – Manušice je očekáváno vytěžení 1 442 340 m³ zeminy v případě varianty 1 a 1 331 710 m³ v případě varianty 2. Do násypů bude dle předběžné bilance potřeba 1 338 290 m³ v případě varianty 1 a 1 363 300 m³ v případě varianty 2. V souvislosti s variantou 1 předmětného záměru je tak očekáván mírný přebytek zemin a v souvislosti s variantou 2 je očekáván mírný nedostatek zemin.

Nad rámec výše uvedených bilancí zemin je očekáváno vytěžení cca 112 000 m³ ornice. Pro účely ohumusování je očekávána potřeba cca 70 000 m³ ornice. Tento předpoklad je pouze orientační a platí pro obě řešené varianty záměru.

V souladu s § 8 odst. 1 písm. a) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, je stanovena povinnost odděleně skrývat svrchní kulturní vrstvy půdy, případně i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy zajistit jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit jejich rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF.

Po skrývce svrchní kulturní vrstvy půdy (ornice), případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) zůstane deponováno na stavbě jen takové množství skrývky, které bude zpětně použito pro ohumusování ploch stavby.

Přebytek ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) bude přednostně nabídnut hospodářským organizacím nebo soukromým osobám v okolí stavby pro zemědělské využití, případně bude dále využit pro biologickou rekultivaci nebo pro zlepšení kvality okolních zemědělských pozemků.

V souladu s § 8 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je stanovena povinnost ukládat odklizové zeminy ve vytěžených prostorech a není-li to možné nebo hospodářsky odůvodněné, uložit je v první řadě na plochách neplodných nebo na plochách horší jakosti, které byly za tím účelem odňaty ze zemědělského půdního fondu.

Zeminy, které nebude možné využít pro účely výstavby přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice, budou ze stavby odváženy především po nadřazené komunikační síti.

Finální způsob nakládání se zeminou bude upřesněn v dalších stupních projektové dokumentace.

Vliv záměru na znečištění půdy a horninového prostředí

Ke kontaminaci půd či horninového prostředí může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby (úkapy, výfukové plyny, příp. havárie spojené s únikem nebezpečných látek),
- provozem na silnici I/13 (úkapy, výfukové plyny, případně solením v zimním období, případně havárie spojené s únikem nebezpečných látek).

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru staveniště (znečišťování půd/horninového prostředí povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích

látek. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. Současně během výstavby může dojít ke ztuhnutí půdy a zhoršení jejích fyzikálních a chemických vlastností (zejména podorničí) v plochách dočasněho záboru. V případě kontaminace půdního prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vliv solení i působení těžkých kovů je závislý na vlastnostech půdy, propustnosti podloží, svažitosti a také na intenzitě a úhrnu dešťových srážek.

Působením posypových materiálů ze zimní údržby (anorganické posypové soli) komunikace dochází ke zvýšení pH okolní půdy. Nejvyšší koncentrace chloridů lze očekávat maximálně do vzdálenosti 2 – 3 m od hrany komunikace, ve vzdálenosti cca 10 m dosahují koncentrace chloridů již spíše pozadových hodnot. Zvýšené koncentrace chloridů je možné očekávat rovněž v místech vsakovacích příkopů, resp. zasakovacích objektů.

Obsah těžkých kovů (Pb, Cd, Cu, Ni, Zn) se bude projevovat zejména do vzdálenosti 5 m od komunikace. Se zvyšující se vzdáleností od komunikace se koncentrace škodlivých látek postupně snižují. Nejvýznamnější vliv se tedy projeví zejména v těsné blízkosti komunikace.

Z hlediska havárií se jedná o akutní a časově nepředvídatelný stav. Při haváriích s únikem nebezpečných látek je třeba co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku a pomocí sorpčních materiálů, příp. mechanických zábran zabránit dalšímu šíření. Při likvidaci důsledků havárie je nezbytné postupovat podle platné legislativy.

Obecně však lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální.

Vliv na horninové prostředí a stabilitu půdy, změna místní topografie

Vliv na horninové prostředí a stabilitu půdy

Především první část zájmového území přeložky silnice I/13 je z hlediska reliéfu, překonání výškových rozdílů a geologických jevů velice složitá. Geomorfologický vývoj území vytvořil podmínky pro vznik svahových pohybů. Nacházejí se zde rozsáhlá potenciální plošná sesuvná území i dočasně uklidněné svahové nestability.

V zájmovém území stavby a jejím okolí je registrována celá řada potenciálních plošných sesuvných území, z nichž navržená trasa přeložky silnice I/13 přímo zasahuje do několika potenciálních plošných sesuvných území, resp. svahových nestabilit. Trasa jimi prochází v níže uvedených úsecích:

- Km 1,825–2,550 (varianta 1 i varianta 2) – Plošná svahová nestabilita č. 20529, dočasně uklidněná
- Km 2,600–2,900 (varianta 1 i varianta 2) – Plošný sesuv č. 3279, potenciální
- Km 3,050–3,550 varianta 1, resp. km 3,090–3,120 varianta 2 – Plošný sesuv č. 139, potenciální
- Km 4,000–6,600 varianta 1, resp. km 4,300–6,590 varianta 2 – Plošný sesuv č. 170, potenciální
- Km 4,100–5,240 varianta 1, resp. km 4,140–5,320 varianta 2 – Plošná svahová nestabilita č. 7, dočasně uklidněná
- Km 7,700–7,980 varianta 1, resp. km 7,610–7,900 varianta 2 – Plošný sesuv č. 174, potenciální
- Km 18,280–19,000 varianta 1, resp. km 18,320–19,040 varianta 2 – Plošný sesuv č. 199, potenciální

- Km 18,460–18,570 varianta 1, resp. km 18,520–18,630 varianta 2 – Plošná svahová nestabilita č. 2, uklidněná

Detailně jsou jednotlivá sesuvná území a svahové nestability v řešeném území popsány v kapitole C. 1. 2. předkládané dokumentace EIA. Grafické znázornění sesuvných území a svahových nestabilit ve vztahu k předmětnému záměru je zřejmé z mapy č. 5 v příloze č. 14 předkládané dokumentace EIA.

Z dat České geologické služby o náchylnosti svahů k sesouvání je zřejmé, že s vysokou třídou náchylnosti jsou vymezeny svahy v následujících úsecích stavby I/13 Děčín – Manušice:

- Varianta 1 – ZÚ–2,200; km 2,850–5,370; km 6,200–6,490; km 6,820–7,140; km 15,020–15,070
- Varianta 2 – ZÚ–2,200; km 2,830–5,390; km 6,200–6,440; 6,730–7,070; km 15,070–15,620

Se střední třídou náchylnosti jsou dále vymezeny svahy v km 14,620–15,000 ve variantě 1, resp. v km 14,680–15,060 ve variantě 2. Ostatní svahy dotčeného území jsou vymezeny s nízkou třídou náchylnosti k sesouvání. Grafické znázornění trasy předmětného záměru ve vztahu k náchylnosti dotčených svahů k sesouvání je zřejmé z mapy č. 6 v příloze č. 14 předkládané dokumentace EIA.

Rizika svahových deformací vyvolaná hlubokými zářezy byla dále definována ve studii Určení geotechnických rizik, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (příloha č. 12 předkládané dokumentace EIA), a to v úsecích v km 3,200–3,300, km 6,450–6,550 a v km 17,500–19,000. Z doporučení ve studii vyplývá realizace geofyzikálního průzkumu v uvedených úsecích stavby předmětného záměru.

Při definitivním návrhu trasy záměru a pro upřesnění náročných technických opatření bude nutné v navazujících stupních projektových příprav provést podrobné zmapování rizikových lokalit a potřebné průzkumné práce. V rámci dalšího stupně projekčních prací bude tedy zpracován podrobný geotechnický průzkum v plném rozsahu na základě *TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace*, především s ohledem na rozsáhlý výskyt potenciálně sesuvných území a svahových nestabilit v trase stavby. Technická opatření budou zahrnovat návrh hlubinně zakládaných a kotvených zdí a řadu sanačních opatření lokálních i velkoplošných.

Výstavba předmětného záměru bude představovat zásah do geologických poměrů, a to v souvislosti s vlastním založením stavby. Nejvýznamnější vliv na horninové prostředí se předpokládá v souvislosti s realizací zářezů, tunelového úseku, mostních objektů (popř. MÚK) či dalších objektů s hlubinným založením. Celkem je na přeložce silnice I/13 Děčín – Manušice plánováno 27 mostních objektů ve variantě 1, resp. 24 mostních objektů ve variantě 2, dále 8 mostních objektů (ve variantě 1 i variantě 2) přes přeložku silnice I/13. Dále je navržen 1 tunel o délce 280 m ve variantě 1, resp. 590 m ve variantě 2. Zářezy jsou plánovány v následujících úsecích:

- Varianta 1 – km 1,825–1,850; před tunelem v km 2,850–2,925 a za tunelem v km 3,200–3,400; km 4,150–4,350; km 4,500–4,700; km 4,750–4,800; km 5,000–5,100; km 5,250–5,600; km 5,800–5,950; km 6,250–6,800; km 7,300–7,500; km 7,950–8,300; km 9,800–13,050; km 13,900–14,550; km 15,850–16,250; km 17,250–18,450; km 19,150–19,800 a km 20,550–21,150. Nejdelší kontinuální zářez stavby délky přes 3 000 m se nachází mezi km 9,800 – 13,050.
- Varianta 2 – km 1,825–1,850; před tunelem v km 2,725–2,800 a za tunelem v km 3,350–3,550; km 4,250–4,350; km 4,600–4,850; km 5,300–5,600; km 5,850–5,900; km 6,200–6,650; km 7,200–7,450; km 7,900–8,300; km 9,750–12,900; km 13,850–14,350; km 15,950–16,350; km 17,250–18,500; km 19,250–19,900; km 20,750–21,250. Nejdelší kontinuální zářez stavby délky přes 3 000 m se nachází mezi km 9,750–12,900.

Z vedení nivelety předmětného záměru je zřejmé, že zářezovými úseky, tunelovým úsekem, založením mostních objektů či opěrných zdí budou dotčeny jak zeminy kvartérního pokryvu, tak i horniny terciéru a křídly v různém stupni zvětrání.

Vliv na změnu místní topografie

Plánovanou výstavbou předmětného záměru vznikne nový liniový útvar v území, který bude mít zejména v souvislosti s vedením tělesa v zářezech a na násypch vliv na změnu místní topografie území. Především v prvních cca 10 km návrh stavby překonává členitý terén s řadou kopců a zaříznutých údolí.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na půdy

Vlivy posuzovaného záměru se mohou kumulovat s vlivy dalších připravovaných nebo již realizovaných záměrů. Jedná se zejména o záměry lokalizované v blízkosti dotčeného území – „Přeložka silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ a přeložka silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem („Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262“ a „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“).

Zábory půd chráněných jako ZPF a PUPFL budou v souvislosti s realizací zmíněných staveb významné, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti staveb silniční infrastruktury. Riziko znečištění půd vlivem realizace uvedených staveb silniční infrastruktury bude možné minimalizovat řadou běžných opatření, (viz navržená opatření v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA). V souvislosti s provozem posuzovaného záměru ani zmíněných dalších staveb silniční infrastruktury se nepředpokládá významné riziko kontaminace půdy emisemi z automobilů.

V souvislosti s realizací stavby „Přeložka silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ a stavby posuzovaného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ lze očekávat dotčení lokalit vymezených sesuvných území a svahových nestabilit, nicméně se nejedná o totožné lokality. Kumulativní ani synergické vlivy se tedy nepředpokládají.

Z pohledu vlivu na půdy nelze očekávat takové kumulativní ani synergické vlivy s uvedenými stavbami silniční infrastruktury, které by měly významně negativní vliv.

Závěr

Z hlediska vlivu na půdu a horninové prostředí je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV. akceptovatelný.

D. I. 6. Vlivy na přírodní zdroje

Definice přírodních zdrojů vyplývá z § 7, odst. 1 a 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Přírodní zdroje jsou v zákoně definovány jako části živé nebo neživé přírody, které člověk využívá nebo může využívat k uspokojování svých potřeb. Zákon dále rozlišuje obnovitelné přírodní zdroje a neobnovitelné přírodní zdroje, které spotřebováváním zanikají.

V souvislosti s realizací záměru „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ je třeba se zaměřit na možné ovlivnění následujících přírodních zdrojů: biota, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí a půdy. Problematika vlivu záměru na biotu je podrobněji komentována v kapitole D. I. 7., vlivy záměru na povrchové a podzemní vody jsou posouzeny v kapitole D. I. 4., vlivy záměru na půdy pak v kapitole D. I. 5. Z tohoto důvodu nejsou vlivy na tyto přírodní zdroje v této kapitole více komentovány.

Dále v textu je věnována pozornost vlivu záměru na přírodní zdroje horninového prostředí.

Trasa prochází v km 3,750–4,000 (varianta 1 i varianta 2) přes jižní okraj povrchově těženého dobývacího prostoru Soutěsky (ID 70267), ložiska nerostných surovin Soutěsky (ID 3096400) a chráněného ložiskového území Soutěsky (ev. č. 09640000), které se přimyká ke stávající silnici II/262 podél řeky Ploučnice. Ložisko Soutěsky je výhradním bilancovaným ložiskem stavebního kamene – čediče. Trasa navržené komunikace I/13 zasahuje do kamenolomu násypovými tělesy před a za mostním objektem (most o délce 20 m v km 3,905 ve variantě 1, resp. v km 3,950 ve variantě 2), který je navržen přes cestu vedoucí do kamenolomu. Obě varianty jsou v tomto řešení identické.

Rozsah případných zásahů v průběhu realizace předmětného záměru do výhradního ložiska/dobývacího prostoru/chráněného ložiskového území Soutěsky bude nutné prověřit na základě podrobného zaměření stavby v dalších stupních projektových příprav. Dále bude nutné požádat o závazné stanovisko báňského úřadu dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V km 6,600 (ve variantě 1 i ve variantě 2), severně od Benešova nad Ploučnicí, je dle informací České geologické služby evidováno poddolované území Ovesná ev. č. 2187 (k. ú. Benešov nad Ploučnicí) vzniklé po historické těžbě živcových surovin v 19. století. Dle aktuálního vyjádření ČGS se jedná o nepřesný a nedostatečně zdokumentovaný zákres poddolovaného území. V dalších stupních projektových příprav bude nezbytné se věnovat podrobnějšímu geotechnickému průzkumu tohoto území a návrhu opatření souvisejících s bezpečným založením stavby.

V km 14,500 (ve variantě 1 i variantě 2), severně od navržené trasy v lokalitě Velká Bukovina je dle informací České geologické služby evidován prognózní zdroj Velká Bukovina ev. č. 9237800, surovinou je stavební kámen – čedič. Do vymezeného prognózního zdroje předmětný záměr nezasahuje.

Ve vzdálenosti 1,5 km severně od cca km 15,000 plánované trasy záměru nachází ložisko nevyhrazeného nerostu Karlovka 2 (ID 3245100), kde dříve probíhala povrchová těžba čediče.

Kromě výše zmíněných se v blízkém okolí trasy plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice nenachází žádný další těžený, netěžený či zrušený dobývací prostor, chráněné ložiskové území, ložisko nevyhrazeného nerostu, schválený prognózní zdroj či nebilancovaný zdroj či poddolované území, které by mohly být v souvislosti s plánovanou stavbou dotčeny či ovlivněny.

Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektu je žádoucí, aby potřebné surovinové zdroje vhodné kvality pro výstavbu přeložky silnice, byly lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru. Toto opatření je převzato jako součást záměru (viz kapitola B. I. 6. předkládané dokumentace k záměru).

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na přírodní zdroje horninového prostředí

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru se nepředpokládají významné kumulativní ani synergické vlivy na přírodní zdroje horninového prostředí.

Závěr

Z hlediska vlivu na přírodní zdroje je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. a D. IV. akceptovatelný.

D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra a ekosystémy)

Následující posouzení vychází z metodického pokynu MŽP k aplikaci vybraných nových pojmů – biologická rozmanitost a změny klimatu (č. j. MZP/2017/710/1985) a požadavků zákona č. 100/2001 Sb. a zákona č.

326/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Hodnocení je provedeno ve vztahu k relevantním cílům Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030 a Strategie ochrany biologické rozmanitosti české republiky 2016–2025.

Biologickou rozmanitost je třeba v souladu s druhým článkem Úmluvy o biologické rozmanitosti (biodiverzitě) chápat jako rozmanitost života ve všech jeho formách, úrovních a kombinacích. Biodiverzita zahrnuje různorodost v rámci druhů, mezi druhy i mezi ekosystémy. Nejedná se tedy o pouhý součet všech genů, druhů a ekosystémů.

V této kapitole je pozornost věnována především vlivům záměru „I/13 Děčín – Manušice“ na druhovou diverzitu i diverzitu ekosystémů. Hodnocení je zaměřeno na posouzení vlivu na biologickou rozmanitost druhů, stanovišť a ekosystémů, které jsou součástí chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to včetně předmětů ochrany podmíněné směrnicemi EU a implementované do zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Na základě provedeného posouzení vlivu záměru na biologickou rozmanitost byla následně navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci případných nepříznivých vlivů v kapitole D. IV. *Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací. Zvláštní pozornost byla věnována posouzení nezbytnosti návrhu specifických opatření k podpoře druhů klíčových pro zachování biologické rozmanitosti a k bránění introdukce a zdomácnění nepůvodních invazních druhů.*

D. I. 7. 1. Vlivy na flóru

Pro účely předkládané dokumentace EIA bylo zpracováno Hodnocení vlivů zamýšleného závažného zásahu, které je součástí přílohy č. 5 dokumentace EIA. Aktuální komplexní přírodovědný průzkum pro účely Hodnocení byl z hlediska výskytů rostlin a živočichů proveden ve dnech 16. 4., 8. 5., 29. 5., 27. 6., 12. 7., 9. 8., 4. 9., 30. 9., 3. 11. 2022. Dále byla využita vlastní data z průzkumu území 29. 8., 10. 9., 30. 9. a 10. 10. 2019 pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Zohledněny jsou rovněž dřívější průzkumy, které provedla EVERNIA s.r.o. (2017).

Cílem aktuálního botanického průzkumu bylo ověřit mj. výskyt zvláště chráněných druhů vyšších rostlin, se zohledněním dřívějších nálezů v území.

Vlivy na zvláště chráněné druhy rostlin a další hodnotné taxony

Zastoupení přírodních biotopů je v území významné. Jedná se o přirozené fragmenty lesních společenstev, společenstva keřů a lesních lemů, louky a suché trávníky, pastviny, ovocné sady, mokřadní společenstva podél potoků. Biotopy se na celé ploše často střídají a vytvářejí tak charakteristickou mozaiku a vzhled krajiny.

V zájmovém území a nejbližším okolí bylo zjištěno osm druhů rostlin uvedených ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to v kategorii ohrožený druh a silně ohrožený druh.

Okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) – O, C4a. V území nejčastěji v lemech zachovalých dubohabřin, nejbliže byli pozorováni jednotliví jedinci na dvou lokalitách (celkem sedm rostlin) v lesním lemu mezi Jedlkou a lomem Soutěsky. Stavba nezasahuje přímo do míst výskytu druhu, bude vhodné druhu věnovat pozornost zejména v rámci dozoru stavby v souvislosti s pohybem techniky.

Čičorka pochvatá (*Coronilla vaginalis*) – SO, C2b. Dříve potvrzena na louce v km 3,5 v části Soutěsky, 17. 5. 2017 (Anonymus 2022). Jedná se o prudší travnaté svahy kaňonu se zbytky starých ovocných sadů,

místy porůstající náletem listnáčů, ochuzená luční vegetace s druhy svazu *Arrhenatherion*, místy sukcesie doprovází druhy lemů *Trifolion medii*. Trasa komunikace zde zasahuje do dolní části svahu, kde druh nebyl aktuálně potvrzen. Možný je výskyt v širším okolí, nepodařilo se jej ale aktuálně ověřit. Dotčení druhu se neuvažuje.

Prstnatec májový pravý (*Dactylorhiza majalis* subsp. *Majalis*) – O, C3. Potvrzen na louce u stavby v km 20,5 a jižně Volfartic v blízkosti stavby. Bude vhodná ochrana místa výskytu druhu před poškozením v rámci dozoru stavby, stavba do míst výskytu nezasahuje, je však potenciálně ohrožena deponiemi a pohybem vozidel.

Prstnatec Fuchsův (*Dactylorhiza fuchsii*) – O, C4a. Uváděn dřívější výskyt z jižního okraje Černého rybníka (Anonymus 2022). Aktuálně druh nebyl potvrzen, stavba do míst potenciálního výskytu nezasahuje.

Sněžinka podsněžník (*Galanthus nivalis*) – O, C3. Niva Šporky, roztroušeně. V území pouze druhotně, jako zplanělá z okrasných výsadeb v sídlech. Dotčení je zanedbatelné.

Bledule jarní (*Leucojum vernum*) – O, C3. Niva Šporky a potoka Libchava, loučka u stavby v km 20,500, roztroušeně, místy hojněji. V území se jedná pravděpodobně o přirozené výskyty, i když nelze vyloučit možnost splavení z dávnějších okrasných kultur. Trasa komunikace přímo zasahuje do části biotopu druhu a míst s výskytem rostlin. Dojde tak k dotčení druhu, s ohledem na plošný výskyt v nivě nejsou bližší opatření nutná.

Lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*) – O, C4a. V území typicky v remízích, zejména fragmentech dubohabřin a lemech suťových lesů, často i ve starých sadech. Potvrzena v remíze na svahu JV od Volfartic (cca km 18,8), maloplošný výskyt řádově desítek jedinců. Trasa komunikace těsně zasahuje do části biotopu druhu s rizikem dotčení jednotlivých rostlin. Dojde tak k dotčení druhu, s ohledem na plošný výskyt v okolí nejsou bližší opatření nutná.

Tis červený (*Taxus baccata*) – SO, C3. V území pouze jako vysazená dřevina, nejedná se o autochtonní výskyt. V blízkosti trasy se ale nachází NPP Březinské tisy s početným přirozeným výskytem tisu v suťových lesích. Dotčení druhu je zanedbatelné.

Druhy Červeného seznamu ČR

Zblochanec oddálený (*Puccinellia distans*) – C1t. Nejedná se o autochtonní výskyt, obligátní halofyt, v území pouze druhotné výskyty v zasolených krajnicích silnic. Dotčení je zanedbatelné.

Ptačinec bahenní (*Stellaria palustris*) – C2b. Uváděn z litorálu Černého rybníka (Anonymus 2022), aktuálně nepotvrzen. Bez předpokládaného dotčení.

Drchnička modrá (*Anagallis foemina*) – C3. V území potvrzena roztroušeně na louce podél polní cesty jihovýchodně od Volfartic. Dotčení je zanedbatelné, většinou druh roste mimo trasu záměru.

Nepatrnc rolní (*Aphanes arvensis*) – C3. V území na políčku v lesním klínu východně od Velké Bukoviny. Dotčení je zanedbatelné.

Ostřice odchylná (*Carex appropinquata*) – C3. Potvrzena v nivě Vrbového potoka pod hrází Černého rybníka. Dotčení je zanedbatelné.

Pcháč bělohavý (*Cirsium eriophorum*) – C3. V území jednotlivé rostliny v lemu cesty u Malé Bukoviny.

Úpor peprný (*Elatine hydropiper*) – C3. Skupinky rostlin potvrzeny při okraji hráze Černého rybníka. Druh nebude dotčen.

Vrbovka malokvětá (*Epilobium parviflorum*) – C3. Luční prameniště severně od Benešova nad Ploučnicí, maloplošně. Mimo dotčení záměrem.

Chlupáček oranžový (*Hieracium aurantiacum*) – C3. V území v sušších lemech polních cest a luk jižně Volfartic. Dotčení je zanedbatelné.

Oman srstnatý (*Inula hirta*) – C3. Jednotlivě potvrzen na lesním svahu pod kótou Špičák západně Černého rybníka. Druh bude dotčen zásahem.

Sítina ostrokvětá (*Juncus acutiflorus*) – C3. Vlhké louky pod bývalou tratí v závěru trasy, východně Volfartic, roztroušeně. Dotčení je zanedbatelné.

Lipnice oddálená (*Poa remota*) – C3. Potvrzena pod hrází Černého rybníka. Bez předpokládaného dotčení.

Rdest vláskovitý (*Potamogeton trichoides*) – C3. Uváděn z Černého rybníka (ANONYMUS 2022). Bez předpokládaného dotčení.

Jabloň lesní (*Malus sylvestris*) – C3. V území jednotlivě v lemech remízků a ploch rozvolněných dubohabřin, registrována kolem lomu Soutěsky.

Kokrhel luštinec (*Rhinanthus alectorolophus*) – C3. V území v rámci chudších luk jižně Volfartic. Dotčení je zanedbatelné.

Vikev hrachovitá (*Vicia pisiformis*) – C3. V území ojedinele v západní části na skalních svazích východně Jedlky. Mimo dotčení záměrem.

Jedle bělokorá (*Abies alba*) – C4a. V území vzácně, jednotlivě v lese severně Černého rybníka.

Česnek medvědí pravý (*Allium ursinum* subsp. *Ursinum*) – C4a. Potvrzený v nivě Šporky v závěru trasy, řídky roztroušeně. Dotčení je zanedbatelné.

Lopuch hajní (*Arctium nemorosum*) – C4a. V území roztroušeně zejména ve východní části území, lesy nad Černým rybníkem, remízky jižně od Volfartic. Dotčení je zanedbatelné.

Ostřice šáchorovitá (*Carex bohemika*) – C4a. Potvrzena v nivě Vrbového potoka (prameniště) v lesním okraji východně Černého rybníka. Bez předpokládaného dotčení.

Zeměžluč okolíkatá (*Centaureum erythraea*) – C4a. Na kulturních loukách mezi Dolními Habarticemi a Malou Bukovinou, místy dosti hojně. Dotčení je zanedbatelné.

Dymnivka bobovitá (*Corydalis intermedia*) – C4a. Roste v nivě Šporky, řídky roztroušeně. Dotčení je zanedbatelné.

Hvozdík svazčitý (*Dianthus armeria*) – C4a. Kamenolom Soutěsky, zarůstající cesta při JZ okraji. Dotčení je zanedbatelné.

Bahnička vejčitá (*Eleocharis ovata*) – C4a. Potvrzena v litorálu Černého rybníka. Bez předpokládaného dotčení.

Vrbovka bahenní (*Epilobium palustre*) – C4a. Druh byl potvrzen v nivě Vrbového potoka (prameniště) v lesním okraji východně Černého rybníka. Bez předpokládaného dotčení.

Přeslička největší (*Equisetum telmateia*) – C4a. V odřezu stávající silnice v Dolních Habarticích, v souvislém porostu. Dotčení je zanedbatelné.

Svízel severní pravý (*Galium boreale* subsp. *Boreale*) – C4a. Louky v poslední třetině trasy porůznu, místy hojně. Druh typický pro Českolipskou kotlinu. Dotčení je zanedbatelné.

Jestřábník průzračný (*Hieracium diaphanoides*) – C4a. Dřívější výskyt uváděn z východního úseku trasy, aktuálně nepotvrzen.

Mokryš vstřícnoolistý (*Chrysosplenium oppositifolium*) – C4a. Roste v nivě Vrbového potoka pod silnicí západně hráze Černého rybníka. Dotčení je pouze okrajové.

Sléz velkokvětý (*Malva alcea*) – C4a. V území jednotlivé výskyty, aktuálně potvrzen jižně Volfartic.

Strdivka sedmihradská (*Melica transsylvanica*) – C4a. V území potvrzena ve východním skalním lemu silnice severně Soutěsky, mimo dotčení záměrem.

Hlístník hnízdák (*Neottia nidus-avis*) – C4a. Ojediněle jednotlivé rostliny v lese severně Jedlky, mimo trasu záměru.

Hvozdíček prorostlý (*Petrorhagia prolifera*) – C4a. V území na sušších stráních, potvrzen ojediněle v západní části na skalních svazích východně Jedlky.

Mochna přímá (*Potentilla recta*) – C4a. Opuštěné louky nad Jedlkou, ojedinělé nálezy. Bez předpokládaného dotčení.

Prvosenka jarní pravá (*Primula veris* subsp. *Veris*) – C4a. Louky, lada a světlé lesy v západní části území, místy početněji. Dotčení je zanedbatelné.

Hrušeň polnička (*Pyrus pyraeaster*) – C4a. V sukcesních křovinách v západní i střední části trasy velmi roztroušeně, místy početněji. Dotčení je zanedbatelné.

Rybíz alpínský (*Ribes alpinum*) – C4a. Potoční zářezy u Dolních Habartic, místy početněji. Též porůznu v lesích ve větší vzdálenosti od navržené silniční trasy. Dotčení je zanedbatelné.

Jeřáb břek (*Sorbus torminalis*) – C4a. Roste v lesích u Soutěsek a dále směrem k Benešovu řídkce roztroušeně, vzrostlé stromy. Dotčení je zanedbatelné. Vhodné volit jako jeden z výchozích druhů při náhradních výsadbách dřevin na sušší teplejší stanoviště.

Sedmikvítek evropský (*Trientalis europaea*) – C4a. V podmáčeném břízo olšovém remízu u Horní Libchavy, místy početně. Dotčení je zanedbatelné.

Jilm habrolistý (*Ulmus minor*) – C4a. V lesích i sukcesních remízích v západní části trasy roztroušeně, místy hojněji. Dotčení je zanedbatelné. Vhodné volit jako jeden z výchozích druhů při náhradních výsadbách dřevin na sušší teplejší stanoviště.

Kozlík dvoudomý (*Valeriana dioica*) – C4a. Zamokřené partie v topolové kmenovině východně od Černého rybníka, místy hojně. Dotčení je zanedbatelné.

Kozlík výběžkatý bezolistý (*Valeriana excelsa* subsp. *Sambucifolia*) – C4a. V březích Šporky v závěru trasy roztroušeně. Dotčení je zanedbatelné.

Rozrazil štítkovitý (*Veronica scutellata*) – C4a. Potvrzen v lemech Černého rybníka při severním okraji a u hráze. Dotčení se neuvažuje.

Vrbovka Lamyova (*Epilobium lamyi*) – C4b. V území na více místech, zejména ruderalizované trávničky, lada, prameniště, řídkce, roztroušeně. Dotčení je zanedbatelné.

Rozrazil břechtanolistý (*Veronica hederifolia*) – C4b. Mladý polní úhor východně od rozsáhlého jabloňového sadu nad Dolními Habarticemi, roztroušený výskyt. Dotčení je zanedbatelné.

Z důvodu zásahu do ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů rostlin je nutné požádat u udělení výjimek ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin stanovených § 49,

odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., a to dle § 56 odst. 1 cit. zákona. Přesný výčet druhů, pro které bude podána žádost o udělení výjimky, je vhodné konzultovat se Správou CHKO České středohoří.

Hodnocení přímých i nepřímých negativních faktorů záměru na flóru

Fáze výstavby

Přímý zásah do stávajících biotopů

Jedná se o významné vlivy, při nichž dochází obecně k trvalému záboru určitých biotopů. O závažnosti zásahu rozhodují především dvě skutečnosti: rozsah zásahu a technické řešení včetně minimalizačních opatření a přítomnost daného biotopu v zájmovém území, kde je velmi důležitou skutečností, zda je postižená lokalita jediným refugiem daných společenstev v oblasti, nebo zda je tento biotop v oblasti hojně zastoupený, tedy nahraditelný.

Vliv záměru na rostlinný pokryv dotčeného území se bude týkat především období výstavby, kdy dojde k zániku stávající vegetace na rozsáhlých plochách a narušení či ovlivnění vegetace v blízkém i místy též širším navazujícím prostoru.

Nejzávažnějším dopadem realizace záměru bude trvalý zábor silniční stavby a případných dalších objektů souvisejících s přeložkou silnice I/13 Děčín – Manušice. Plošný rozsah záboru je v zásadě dán celkovou délkou sledované trasy (20,588 km ve variantě 1; 20,665 ve variantě 2), šířkovým profilem (kategorie S11,5/90) silnice a jejím výškovým vedením, z něhož vyplývá celkový objem zemního tělesa. V závislosti na výšce násypů či hloubce zářezů se bude šířka trvalého záboru pohybovat nejčastěji v rozsahu mezi 20 a 50 metry. Naopak k určitému omezení záborů přispějí delší mostní úseky a jeden tunel s návrhovou délkou 280 metrů ve variantě 1, resp. 590 m ve variantě 2.

Po dokončení stavby a rekultivacích stavenišť lze předpokládat postupné obnovení některých populací a vytvoření nových typů fytoocenóz. Zejména se bude jednat o zásahy do populací druhů lučních společenstev, pastvin, dubohabřin. Kompenzace zásahu bude spočívat v pečlivých rekultivačních a vegetačních úpravách po dokončení stavby a minimalizaci záboru v rámci přirozených stanovišť. V rámci dílčích opatření lze realizovat takové, které lokálně zmírní plošné změny v území. Kupříkladu rozšíření a doplnění mozaiky lesolučních prostředí v návaznosti na těleso silnice po jejím dokončení. Vytvářet pásy křovin a druhově bohaté lesní lemy v okolních porostech, výsadby ovocných dřevin, skupiny autochtonních dřevin a remízků.

Disturbance (rušení)

Jedná se především o rušení hlukem, vibracemi vlivem výstavby (zvýšená aktivita v území, těžká mechanizace atd.).

Nepředpokládá se významný vliv ve spojitosti s flórou.

Znečištění prostředí

Jedná se především o odpadní vody ze stavenišť, potenciální kontaminace vodního i půdního prostředí ropnými látkami z těžké mechanizace a následně možné ovlivnění rostlinných druhů.

Nepředpokládá se významný vliv. Jedná se především o dočasný vliv v období výstavby, který bude ošetřený zodpovědným plánem organizace výstavby a nutností dodržování příslušných zákonů a nařízení v ochraně životního prostředí před znečištěním.

Fáze provozu

Fragmentace krajiny, bariérový efekt

Proces, kdy dochází k rozdělení souvislých biotopů/populací vlivem bariéry (komunikace) na menší a menší části. Zpevněné plochy vozovek a mohutné zemní těleso rozetnou původně souvislé biotopy či mikropopulace rostlin a sníží možnosti jejich vzájemné komunikace. Tyto části postupně ztrácejí potenciál k plnění původních funkcí, dochází k postupnému snižování kvality biotopů. Z botanického hlediska znamená především fragmentaci biotopů, kdy oddělené malé části biotopů nemusí být dlouhodobě životaschopné a mohou postupně zaniknout. S tímto vlivem se často pojí i změna ekologických podmínek v blízkosti zemního tělesa, případně i eutrofizace prostředí související se silničním provozem.

Dělicí účinek se v případě posuzovaného záměru negativně projeví tam, kde trasa přeložky přetíná menší remízky nebo i hodnotnější menší plochy bezlesí, naopak méně problematické je přetnutí delších liniových formací, zejména v případě, kdy je jejich spojitost alespoň částečně zachována přemostěním. Dělicím účinkem budou významněji zasaženy biotopy zejména v západní části trasy zhruba mezi km 2,000 a 10,000, ale i remízky a louky mezi km 18,000 a 19,500 a olšiny v okolí km 20,300 a km 21,500.

Navržená přeložka silnice zasahuje do řady poměrně cenných botanických lokalit. Jedná se především o přírodě blízké lesy, často v podobě různě velkých remízků nebo víceméně liniových útvarů v erozních stržích či potočních nivách. Těchto hodnotnějších porostů se v trase nachází větší počet, s největší koncentrací mezi km 2,500 a 5,500. Patří sem dále i část průchodu lesním komplexem u Černého rybníka (před km 16,000), remízky jižně od Volfartic (okolí km 18,500) a olšiny u tří vodotečí v okolí Horní Libchavy (poblíž km 20,285, km 21,5 a km 22,080). Míra dotčení jednotlivých lokalit se bude různit, některé porosty budou realizací záměru narušeny podstatnějším způsobem, jiné spíše okrajově. Míra dotčení bude při dodržení navržených kompenzačních a ochranných opatření únosná. Opatření jsou uvedena v kapitole B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA.

Znečištění prostředí

Kontaminace emisemi z automobilů (oxidy dusíku, oxid uhelnatý, těžké kovy atd.), další polutanty vzniklé při provozu (obrušování pneumatik, posypové materiály, úniky látek při haváriích automobilů atd.). Zimní údržba vozovek solnými posypy či postřiky zasahuje i půdy a vegetaci v blízkém okolí. Projíždějící vozidla rovněž rozšiřují semena či jiné reprodukční částice různých rostlin, často geograficky nepůvodních.

Emise z automobilů

Kontaminace emisemi z automobilů a dalšími polutanty vzniklými při provozu může způsobovat určitou eutrofizaci půd a změny ve složení vegetace. Vzhledem ke stávající dopravní zátěži a vlivům imisního pozadí nebudou tyto vlivy v případě posuzovaného záměru pravděpodobně příliš významné.

Za účelem posouzení vlivu znečišťujících látek z automobilové dopravy na ekosystémy byl proveden výpočet a vyhodnocení příspěvků oxidů dusíku (NO_x). Pro průměrné roční koncentrace oxidů dusíku je stanoven imisní limit pro ochranu ekosystémů a vegetace na úrovni 30 μg/m³.

Pro ochranu ekosystémů byl v Rozptylové studii (příloha č. 3 dokumentace EIA) mimo síť výpočtových bodů zvolen výpočtový bod (VB 30018) cca v km 15,500 v lesním komplexu pod vrchem Špičák (v blízkosti lokality Černého rybníka).

Vyhodnocení příspěvků NO_x k imisní zátěži zájmového území:

- Pětileté aritmetické průměry pro NO_x za roky 2017–2021 dle dat ČHMÚ nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (8,0–27,9 μg.m⁻³, přičemž koncentrace

nad $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byly zaznamenány pouze v intravilánu města Děčín a Benešov nad Ploučnicí). V trase navržené I/13 se pětileté aritmetické průměry pro NO_x za roky 2017–2021 pohybují do $21,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (Benešov nad Ploučnicí, lokalita navrhované křižovatky Benešov nad Ploučnicí – západ).

- Dle výpočtu příspěvků k imisní zátěži ve stávajícím stavu jsou dosahovány příspěvky u bodů ve výpočtové síti k imisní zátěži maximálně do $3,74 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ – příspěvky jsou dosahovány především v trase stávající silnice I/13. Příspěvky k imisní zátěži ve stávajícím stavu v konkrétním výpočtovém bodě VB 30018 jsou dosahovány do $0,06 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.
- Dle výpočtu příspěvků k imisní zátěži ve stavu roku 2035 se záměrem jsou dosahovány příspěvky u bodů ve výpočtové síti k imisní zátěži maximálně do $3,64 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Příspěvky k imisní zátěži ve stavu roku 2035 se záměrem v konkrétním výpočtovém bodě VB 30018 budou dosahovány do $0,11 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.
- Dle výpočtu příspěvků k imisní zátěži ve stavu roku 2050 se záměrem jsou dosahovány příspěvky u bodů ve výpočtové síti k imisní zátěži maximálně do $4,10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Příspěvky k imisní zátěži ve stavu roku 2050 se záměrem v konkrétním výpočtovém bodě VB 30018 budou dosahovány do $0,11 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Z výše uvedeného shrnutí vyhodnocení příspěvků NO_x , resp. při porovnání příspěvků k imisní zátěži ve výhledových stavech oproti stávajícímu stavu je zřejmé, že imisní příspěvky NO_x ze silniční dopravy jsou malé a málo významné. Realizaci záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro NO_x ve vztahu k ochraně ekosystémů, jak je mj. dokladováno na výpočtovém bodě 30018.

Po realizaci záměru bude imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidů dusíků stanovený pro ochranu ekosystémů a vegetace dodržen.

Vyhodnocení příspěvků ostatních polutantů posuzovaných v Rozptylové studii (NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, CO, benzen a benzo(a)pyren) je uvedeno v kap. D. I. 2. a v příloze č. 3 dokumentace EIA.

Zimní údržba vozovky

Specifické účinky pak mají posypové soli (či jejich roztoky) používané pro údržbu vozovek v zimním období. V pozorovatelné míře se tyto vlivy ale projevují pouze ve vzdálenosti několika málo metrů od vozovky a zpravidla tak nepřekročí hranice zemního tělesa. Ve vzdálenostech cca 20 m od krajnice vozovky se znečištění prostředí od chemické zimní údržby minimální a jeho koncentrace se blíží hodnotám pozadí.

Je však nutné upozornit, že daná stavba prochází územím chráněné krajinné oblasti. Na možnost využívání chemické údržby cest (tj. solení) se váže nutnost udělení výjimky ze zákazu provádět chemický posyp cest na území CHKO dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V případě udělení výše zmíněné výjimky budou při zimní údržbě předmětného záměru používány skrápěné soli (solanka), kdy se předpokládá snížení objemu použité soli o cca 50 % a tedy podstatné snížení rizika negativních vlivů chloridů na flóru, faunu a ekosystémy nacházející se v bezprostřední blízkosti nové komunikace. Nejvyšší koncentrace chloridů lze očekávat maximálně do vzdálenosti 2 – 3 m od hrany komunikace, ve vzdálenosti cca 10 m dosahují koncentrace chloridů již spíše pozadových hodnot. Opatření je uvedeno v kap. B. I. 6. dokumentace EIA.

Havárie automobilů

Na základě Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) bylo navrženo před všemi vyústěními kanalizací nebo vodotěsných zpevněných příkopů do vodních toků realizovat havarijní retenční objekty – sedimentační (dešťové usazovací) a retenční nádrže, které budou zároveň vybaveny gravitačními odlučovači ropných látek (koncentrace ropných látek na odtoku z nádrží do 5 mg/l).

V úsecích odvodnění pomocí silničních příkopů s následným vsakem jsou jako havarijní objekty navrhovány norné stěny do silničních příkopů s kalovým prostorem.

Ruderalizace přírodního prostředí (flóra)

Je možné riziko expanze ruderálních rostlinných společenstev na odkrytých plochách silničního tělesa a nebezpečí zavlečení invazních druhů.

Určité riziko ruderalizace místní květeny vzniká v případě posuzovaného záměru přeložky silnice I/13 jak v období výstavby, tak i provozu. V průběhu stavby vznikají velké plochy „obnažené půdy“, které jsou snadno kolonizovány synantropní květenou, zpočátku především jednoletými druhy. Pokud jsou tyto půdy ponechány několik let v klidu, rychle zarostou víceletými ruderálními rostlinami, mezi nimiž mohou být kromě domácích expanzivních druhů přítomny i geograficky nepůvodní invazní druhy. Při současných postupech výstavby se takový scénář ale většinou neuplatní, neboť zemní těleso je opakovaně mechanicky upravováno, což znemožňuje uchycení trvalejší vegetace. Tato možnost tak přichází v úvahu na narušených půdách při okrajích záboru a na déle přetrvávajících deponiích zemin či orníčních skrývkách. Riziko ruderalizace lze výrazně snížit včasným zatravněním zemního tělesa a pravidelným sečením travních porostů jak na zemním tělese, tak i na přilehlých pozemcích.

Pravidelná údržba vozovky a krajnic, rekonstrukce

V okolí silnice se hromadí cizorodý materiál a často dochází i k narušení již regenerované vegetace podél silnice.

V případě posuzovaného záměru se jedná o běžný negativní jev doprovázející stavby liniového charakteru.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na flóru

Z pohledu flóry se výraznější kumulativní a synergické vlivy v území posuzovaného záměru nepředpokládají. Přímo v dotčeném území nejsou aktuálně uvažovány další stavby či zásahy podobného charakteru. Kumulativní a synergické vlivy z pohledu flóry se nepředpokládají ani v souvislosti s realizací navazujících staveb „I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ a přeložkou silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem („Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262“ a „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“).

Ovlivnění flóry předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření v kapitole B. I. 6. a D. IV. považovat za přijatelné.

Lesní porosty

Předmětný záměr zasahuje převážně do trvalých travních porostů, orné půdy a z velké části i do lesních pozemků (PUPFL) – 10,28 ha ve variantě 1, resp. 9,45 ha ve variantě 2. Jedná se převážně o lesy hospodářské, z 25 % celkového záboru lesních pozemků se jedná o lesy zvláštního určení. V případě varianty 2 bude dotčen les kategorizovaný jako ochranný.

Lesy zvláštního určení jsou vymezeny mezi km 15,000–16,000 na lokalitě Vrbového potoka a Černého rybníku. Vlivem záměru dojde k okrajovému dotčení. V případě varianty 2 bude dotčen les zvláštního určení cca v km 6,000 v k. ú. Benešov nad Ploučnicí. V případě varianty 2 budou dotčeny fragmenty okrajové části většího lesního celku kategorizované jako les ochranný cca v km 4,500 v k. ú. Malá Veleň.

Z pohledu kategorizace biotopů dle Katalogu biotopů (Chytrý et al. 2010) je v území nejčastěji zastoupený lesní biotop L3.1 – hercynské dubohabřiny. Dále lze spíše vzácně očekávat dotčení biotopu L4 – Suťové lesy

a L5.1 – Květnaté bučiny. Na lokalitě Černého rybníka budou dotčeny L7.2 - Vlhké acidofilní doubravy a v nivách toků L2.2 – údolní jasanovo-olšové luhy:

Biotop L3.1 – hercynské dubohabřiny. V území nejčastěji zastoupený lesní biotop. Dotčena je řada lesních fragmentů a okrajů větších lesních porostů (porosty na svazích v údolí Ploučnice, remízky a lesní fragmenty kolem lomu Soutěsky, východně od Jedlky, v úseku u Benešova nad Ploučnicí, východně od Dolních Habartic, okraj východně od údolí levostranného přítoku Bystré, les na jižních svazích Špičáku, fragmenty biotopů v rámci lesního okraje nad Černým rybníkem, lokální dotčení okraje lesa jižně od Volfartic). Kvalita dotčených porostů hercynských dubohabřin se stářím ani významem nijak nevymyká okolí, často se jedná o porosty druhotné a mladší. Zásadní dopad na tyto biotopy tak není uvažován.

Biotop L4 – Suťové lesy. V území plánované trasy vzácně, potvrzeny na svazích v údolí Ploučnice a na prudších svazích severně Černého rybníka. Záměr zasahuje cca do poloviny fragmentu biotopu, jež je jinak součástí většího lesního porostu. Zásah není vnímán jako významný.

Biotop L5.1 – Květnaté bučiny. Nacházejí se pouze lokálně severně od Benešova nad Ploučnicí. Fragment biotopu se rovněž nachází na svazích severovýchodně od Černého rybníka. Záměr zasahuje cca do poloviny fragmentu biotopu, jež je jinak součástí většího lesního porostu. Zásah není vnímán jako významný.

Biotop L7.2 - Vlhké acidofilní doubravy. V území ojediněle – porost severovýchodně od Černého rybníka. Rovněž jižněji v topolové kmenovině východně od Černého rybníka. Záměr zasahuje cca do poloviny fragmentu biotopu, jež je jinak součástí většího lesního porostu. Zásah není vnímán jako významný. Negativněji je hodnoceno kácení lesního fragmentu severně od cyklostezky Varhany, severovýchodně od Horní Libchavy (km 21,000), kde je kromě biotopu L2.2 vymezen právě i tento biotop L7.2.

Biotop L2.2 – Údolní jasanovo-olšové luhy – V území lokálně, zejména v nivách potoků a na podmáčených stanovištích (místa na podmáčených svazích v údolí Ploučnice, v nivě Dobrnského potoka a drobných přítoků, pravostranný přítok Ploučnice, porosty východně Dolních Habartic, lesní oblast východně Černého rybníka, niva Libchavy, porosty severovýchodně Horní Libchavy, údolí Šporky). I zde lze říci, že kvalita dotčených porostů se stářím ani významem nevymyká okolí, často se jedná o porosty druhotné a mladší. Zásadní dopad na tyto biotopy tak není uvažován. Nejvíce negativně lze nahlížet dotčení lesa s početnějším výskytem lesáka rumělkového, tj. kolem Černého rybníka a severně od cyklostezky Varhany, severovýchodně od Horní Libchavy (km 21,500).

Z antropicky podmíněných lesních biotopů se bude jednat o biotopy X9A – lesní kultury s nepůvodními jehličnatými dřevinami (smrkové a borové monokultury), X9B – lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami (fragmenty porostů dubu červeného *Quercus rubra*, topolů kanadských *Populus x canadensis* aj.), X10 – Lesní paseky a holiny (pouze lokálně), X12A – Nálety pionýrských dřevin, ochranný významné porosty (remízky u Soutěsky), X12B – Nálety pionýrských dřevin, ostatní porosty (na řadě míst v území, okolí obcí, zejména kolem Manušic, jižně od Volfartic). Některé biotopy X12 také mohou představovat významný zdroj biodiverzity.

Vzhledem k dotčení vždy části fragmentů výše uvedených lesních biotopů, které jsou vždy součástí větších lesních celků, nepředpokládá se vlivem posuzovaného záměru významné negativní ovlivnění lesních porostů. V průběhu stavebních prací při okraji lesních porostů dojde k dočasnému rušení, rovněž s omezenými vlivy na bezprostřední okolí lesa.

V případě lesů zvláštního určení a ochranných budou zasaženy pouze malé části okrajů lesních celků, vlivem kterých nedojde k narušení plnění funkcí zachovávaných částí lesních porostů, pro které byly vyhlášeny v souladu s § 15 zákona o lesích (č. 285/1995 Sb.).

Na všech dotčených lesních pozemcích je třeba, aby byly stavební práce prováděny co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům, nezbytné je vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.

Navržený záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice je navržen tak, aby v co nejmenší možné míře zasáhl do lesních porostů. Záboru velké části lesních porostů se však v daném území vyhnout nelze. Rozsah ovlivnění lesních porostů odpovídá kapacitě a rozsahu záměru. Při respektování veškerých ochranných opatření v kapitole D. IV. lze ovlivnění lesních porostů předmětným záměrem hodnotit jako akceptovatelné.

Dřeviny rostoucí mimo les

Pro posouzení střetu navrhovaného záměru s dřevinami rostoucími mimo les byl zpracován dendrologický průzkum, který tvoří samostatnou přílohu č. 8 předkládané dokumentace EIA. Průzkum byl zaměřen na výčet a popis dendrologických lokalit a zhodnocení dendrometrických veličin a kvality porostů ve vymezeném území předpokládaného záboru stavby.

Dřeviny rostoucí mimo les jsou v dotčeném území zastoupeny variabilně, v úseku mezi místní částí Děčín XXVII – Březiny a Benešovem nad Ploučnicí převážně v podobě lokalit mimolesní zeleně, které jsou součástí zapojených lesních porostů ale nejsou klasifikovány jako PUPFL a okrajových částí zapojených lesních porostů a v lokalitě a v úseku mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušice se jedná o lokality sadů v okolo Benešova nad Ploučnicí, zapojené pásy doprovodné zeleně vodních toků a cestní sítě, remízků, drobných skupin stromů a solitérních dřevin a křovin. K dominantním dřevinám v území patří javor klen, javor mléč, jasan ztepilý a habr obecný a dominantně se uplatňují také keře ostružiník, růže šípková, líska obecná a trnka obecná. Druhové složení mimolesní zeleně v prostoru záměru I/13 Děčín – Manušice je uvedeno v kapitole C. 2. 4. Biologická rozmanitost, části Dřeviny rostoucí mimo les. V rámci dendrologického průzkumu byla provedena identifikace lokalit mimolesní zeleně, a bylo provedeno obecné zhodnocení stávajícího stavu dřevin a porostů, které mohou být v souvislosti s plánovaným záměrem dotčeny. Detailní výčet zaznamenaných dřevin je součástí samotného dendrologického průzkumu.

Dendrologický průzkum byl zpracován v rozsahu hranice trvalých záborů stavby v obou posuzovaných variantách, které vychází z technické studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Tyto zábory byly vytvořeny v rozsahu dle předběžné předpokládané podoby jednotlivých křižovatek, které jsou součástí záměru. Konečné řešení křižovatek bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace po podrobném zaměření území, provedených průzkumech a rozpracování návrhu směrového a výškového vedení trasy přeložky I/13. V této fázi projektových příprav se jedná pouze o výčet a popis dendrologických lokalit a orientační zhodnocení dendrometrických veličin a kvality porostů v území, a to v podrobnosti odpovídající velikosti území.

V dalších projektových fázích příprav záměru dojde k upřesnění dotčení mimolesní zeleně ve vztahu k vyvolaným potřebám záměru I/13 Děčín – Manušice.

Identifikace a rozdělení jednotlivých lokalit bylo provedeno na základě terénního průzkumu území.

Hodnocení a klasifikace dřevin vychází z Metodik Českého svazu ochránců přírody č. 5 a 6 (Kolařík J. a kol.: Péče o dřeviny rostoucí mimo les I. a II. Díl, 2003 a 2010) a příslušných Arboristických standardů Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (<http://standards.nature.cz/>).

Při terénním průzkumu byly identifikovány dendrologické lokality s výskytem mimolesní zeleně. V každé dendrologické lokalitě byly určeny vyskytující se druhy (český a latinský název). S ohledem na rozsáhlost

sledovaného území byl poměr zastoupení dřevin a pokryvnost keřů u jednotlivých druhů odhadnut k celkové ploše lokality. Tato informace má pouze orientační charakter. Z dendrometrických veličin byl zaznamenán nejmenší a největší obvod kmene ve výšce 1,3 m (tzv. prsní výška) u každého druhu a odhadnuta výška dřevin. U křovin byla stanovena pokryvnost a výška. Na všech lokalitách byl současně u dřevin vizuálně rámcově zhodnocen zdravotní stav, fyziologická vitalita a od toho se odvíjející sadovnická hodnota.

Území bylo pro potřeby dendrologické studie rozčleněno na jednotlivé dendrologické lokality (celkem 91 lokalit), jejichž grafický zákres je uveden v příloze č. 1 Dendrologického průzkumu.

S ohledem na výsledky dendrologického průzkumu lze konstatovat, že budou dotčeny převážně dřeviny s nadprůměrnou a průměrnou vitalitou a zdravotním stavem.

Z hlediska minimalizace vlivu záměru na dřeviny rostoucí mimo les je nezbytné u dřevin rostoucích v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, zajistit účinnou ochranu ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při staveních pracích a to především ochranou kmenů, koruny a kořenového prostoru. Dále je nezbytné v co největší možné míře zachovávat cenné porosty zeleně remízků a mezí, zeleně vázané na koridory vodotečí a doprovodné zeleně cestní sítě. Zeleň, která bude v těchto plochách odstraněna, musí být v maximální možné míře nahrazena novými výsadbami tak, aby byl zachován charakter lokalit a jejich krajinotvorný a ekologický význam.

Kácení stromů a keřů rostoucích mimo les se řídí podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb.

Žádost o povolení kácení dřevin podává vlastník pozemku, na kterém se dřevina nachází (právnícké i fyzické osoby). Příslušný orgán ochrany přírody pak ve svém rozhodnutí stanoví podmínky, za kterých je možné kácení provést, příp. stanoví povinnost náhradní výsadby. Kácení musí být provedeno mimo vegetační období (listopad–březen).

Kompenzací za kácení dřevin rostoucích mimo les budou navrženy sadové úpravy záměru, které budou navrženy v rámci dalších stupňů projektové dokumentace, případně pak i další náhradní výsadby uložené v rámci povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v dalším stupni projektových příprav záměru.

I přes to, že zásah do dřevin rostoucích mimo les v souvislosti s realizací předmětného záměru není zanedbatelný, lze jej při zohlednění navržených opatření v kapitole D. IV. hodnotit jako akceptovatelný, nebude představovat významný negativní vliv.

Vegetační úpravy

Stavební objekt „vegetační úpravy“ jako konkrétní řešení ozelenění ploch na vhodně zvolených lokalitách bude zpracován v navazujících stupních projektových příprav. Níže je shrnutý rámec, ze kterého bude návrh vegetačních úprav vycházet.

Návrh vegetačních úprav bude v dalším stupni projektových příprav vycházet z požadavků na začlenění liniového technického díla do krajiny na základě znalostí terénu, stávajících vegetačních prvků v okolní krajině i charakteru přirozené vegetace, půdních typů či klimatu v daném území. Uspořádání porostů musí respektovat krajinný ráz.

Snahou bude vytvořit nenáročnou zeleň s ohledem na následnou péči a zároveň efektivní zeleň pro zlepšení mikroklimatických poměrů s estetickým a klidovým působením na obyvatele.

V rámci výsadeb bude brán zřetel nejen na technické podmínky a technické kvalitativní podmínky (TP 99 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“; TP 99 dodatek 1 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“; TKP 13 „Vegetační úpravy“), ale i na estetické hledisko výsadeb.

Při výsadbě dřevin budou dodržovány následující technické normy: ČSN 83 9021 „Technologie vegetačních úprav v krajině“, ČSN 83 9031 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání“, ČSN 83 9041 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce“, ČSN 83 9051 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy“. Pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast, bude se jednat o dřeviny spíše s nižším habitatem.

Podstatné je rovněž dodržování požadavků vyplývajících z ČSN 73 6101, v níž jsou dány vzdálenosti pevné překážky od vozovky. Zeleň nesmí zakrývat informační tabule a dopravní značky, zasahovat do ochranných pásem sítí technického vybavení, odvodňovacích potrubí apod. s ohledem na jejich prohlídku, obnovu a údržbu. Rovněž musí být zachovány rozhledové poměry. Vegetace tedy nesmí zhoršovat podmínky pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích.

Výsadba nové vegetace musí být prováděna v souladu s limity využití území danými územními plány. Rozsah vegetačních úprav spravovaných správcem pozemní komunikace je limitován velikostí silničního pozemku.

Při umístování přiměřených náhradních výsadeb ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin bude postupováno v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Náhradní výsadby budou prováděny na pozemcích k tomuto účelu určených.

Navržené výsadby zeleně je doporučeno neprovádět plošně, ale pouze skupinově (druhy přirozené skladby), část plochy ponechat přirozené sukcesi a část výsadeb realizovat také v případě křovin. V zářezech výsadby neprovádět a ponechat zde rostlý terén. Na vnitřních plochách MÚK (oka), mimo rozhledové pole, může být vysazena vegetace. Vhodné je obecně vytvořit rozvolněné, trvale členité porosty, zvýrazňující tvar křižovatky.

Dotčené luční plochy je navrženo po ukončení stavebních prací uvést do původního stavu a osít výhradně luční směsí místní provenience, doporučeno je preferovat směsi s bohatým zastoupením autochtonních druhů bylin.

Udržovací péčí je nutno zajistit dobrý stav travního porostu, jeho bezplevelnost a bezpečnost silničního provozu. S ohledem na následnou údržbu travnatých ploch je vhodné preferovat kosení namísto mulčování, rovněž lze využít některé přirozené biologické prvky potlačující ruderální druhy typu třtiny křovištní, a to cílený výsev např. kokrhele menšího *Rhinanthus major*. Ten nejen snižuje náročnost kosení a objem biomasy, ale přispívá také ke zvýšení druhové diverzity lučních porostů.

D. I. 7. 2. Vlivy na faunu

Pro předmětný záměr bylo zpracováno Hodnocení vlivů zamýšleného závažného zásahu, které je součástí přílohy č. 5 předkládané dokumentace EIA. Aktuální komplexní přírodovědný průzkum pro účely Hodnocení byl z hlediska fauny zaměřen zejména na zjištění výskytu jednotlivých taxonů a posouzení vhodnosti území pro život a rozmnožování živočichů, zahrnující pohyby a migraci živočichů v území. Zohledněny byly dostupné údaje v rámci nálezové databáze AOPK (Anonymus 2022). Aktuálně byly provedeny hlavní kontroly 16. 4., 8. 5., 29. 5., 27. 6., 12. 7., 9. 8., 4. 9., 30. 9., 3. 11. 2022. Dále jsou využita

vlastní data z průzkumu území 29. 8., 10. 9., 30. 9. a 10. 10. 2019. Zohledněny jsou rovněž dřívější průzkumy, které provedla EVERNIA s.r.o. (2017).

V rámci komplexních průzkumů provedených pro účely Hodnocení (příloha č. 5 dokumentace EIA) a dalších dříve provedených průzkumů byly zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. Vliv na jednotlivé významné a zvláště chráněné druhy živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které byly v zájmovém území předmětného záměru zaznamenány, je uveden v následujícím textu. U každého živočišného druhu je uveden stupeň ohrožení, a to podle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění vyhlášky č. 175/2006 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů; podle Červených seznamů ČR (Hejda et al. 2017, Grulich & Chobot 2017, Chobot & Němec 2017). Dále je uvedeno, zda se druh nachází v Příloze I Směrnice 2009/147/ES nebo v Příloze II nebo IV Směrnice 92/43/ES. Zákonem chráněné druhy: O – Ohrožený druh, SO – Silně ohrožený druh, KO – Kriticky ohrožený druh. Červené seznamy obratlovců ČR: EX – Vyhubený, RE – Druh vymizelý na území ČR, EW – Vyhubený nebo vyhubený ve volné přírodě, CR – Kriticky ohrožený druh, EN – Ohrožený druh, VU – Zranitelný druh, NT – Téměř ohrožený druh, LC – Málo dotčený druh, NE – nevyhodnocené druhy, DD – taxon, o němž jsou nedostatečné údaje. I, II, IV – druh je uveden v příslušné příloze Směrnice 2009/147/ES nebo 92/43/ES. Kategorie LC není u obratlovců uváděna.

Bezobratlí

Korýši (Crustacea)

Rak říční *Astacus astacus* – KO, VU. Druh nebyl v místech zásahů ani blízkém okolí potvrzen. Nejbližše je uváděn z toku Bystrá a přítoku Bystré od Karlovky (Anonymus 2022), nebyl zde ani jinde zastížen a jeho dotčení se neuvažuje. Podobně nebyl potvrzen **rak bahenní** *Pontastacus leptodactylus* – O, jehož výskyt je znám ze tří rybníků mezi Skalicí u České Lípy a Slunečnou (Velký a Malý farský rybník, Bahňák ve Skalici), Anonymus (2022). Uvedeným druhům raků bude nutné věnovat pozornost při zásazích do vodního prostředí v průběhu realizace stavby předmětného záměru.

Rak kamenáč *Austropotamobius torrentium* – KO, CR, II, IV. Výskyt druhu je recentně znám z horního toku Bystré a Vrbového potoka (Anonymus 2022). Ve Vrbovém potoce nebyl aktuálně potvrzen, tok byl velmi málo zvodnělý (2019 a 2022), tj. současný výskyt se neuvažuje, nicméně níže po toku a v Ploučnici byl v předešlých letech potvrzen. Lze tak předpokládat zpětnou migraci druhu, jeho možnému výskytu při zásazích je tak nutné věnovat pozornost. Současně je nezbytné zajistit maximální ochranu před potenciálním znečištěním vodního prostředí, vyloučit solení v povodí potoka. Podobně se druh nevyskytuje v dotčeném úseku Bystré, nicméně v Kerharticích výše po toku je jeho recentní výskyt potvrzen (Machan František, MO ČRS Děčín, 2019, potvrzen i aktuálně, dva dospělí jedinci). I zde je tak možnému výskytu druhu vhodné věnovat pozornost.

Vážky (Odonata)

Na Černém rybníce se z význačnějších druhů vyskytuje **šídélko široskvrnné** *Coenagrion pulchellum* – NT (Anonymus 2022, aktuálně nepozorováno), **šídlatka brvnatá** *Lestes barbarus* – NT (Anonymus 2022, aktuálně nepozorováno) a **šídlo sítinové** *Aeshna juncea* – NT (Anonymus 2022, aktuálně nepozorováno). Dotčení druhů se neuvažuje. Jsou vázání na litorální porosty, do kterých záměr nezasahuje.

V nivě Šporky u České Lípy je uváděn výskyt **klínatky rohaté** *Ophiogomphus cecilia* – SO, NT, II, IV. V rámci dotčeného úseku (zkoumám více jak 1 km) nebyl druh potvrzen, jeho dotčení se tedy rovněž neuvažuje. Podobně byla potvrzena v úseku výše v toku Bystré (Anonymus 2022).

Pavouci (Araneae)

EVERNIA s.r.o. (2017) uvádí v rámci průzkumů zjištění **slíďáka tečkovaného** *Hygrolycosa rubrofasciata*– VU. V území byl potvrzen u Horní Libchavy. Významnější dotčení taxonu se neuvažuje.

Blanokřídlí (Hymenoptera)

V souvislosti s dotčením ruderálních ploch a travnatých lemů lze očekávat dotčení blanokřídlých.

Čmelák hájový *Bombus lucorum* a **čmelák zeminí** *Bombus terrestris* – O. Skupina podvojných druhů. V regionu rozšířený, zaznamenán na všech lokalitách, kde se vyskytuje jednotlivě. Druh buduje podzemní hnízda. Záměr představuje zásah do biotopu druhu. Je pravděpodobné, že druh bude na silničních svazích zakládat rovněž podzemní kolonie. Dotčení populace druhu je zanedbatelné.

Čmelák luční *Bombus pratorum* – O. V regionu zaznamenán v okolí Černého rybníka. Druh buduje podzemní hnízda. Záměr představuje zásah do biotopu druhu. Je pravděpodobné, že druh bude na silničních svazích zakládat rovněž podzemní kolonie. Dotčení populace druhu je zanedbatelné.

Čmelák rolní *Bombus pascuorum* – O. V regionu rozšířený, zaznamenán na všech lokalitách, kde se vyskytuje jednotlivě. Druh buduje podzemní hnízda. Záměr představuje zásah do biotopu druhu. Je pravděpodobné, že druh bude na silničních svazích zakládat rovněž podzemní kolonie. Dotčení populace druhu je zanedbatelné.

Čmelák skalní *Bombus lapidarius* – O. V regionu rozšířený, hojně byl pozorován v okolí Benešova nad Ploučnicí a Volfartic. Je pravděpodobné, že druh bude na silničních svazích zakládat rovněž podzemní kolonie. Záměr představuje zásah do biotopu druhu a potenciálně i do podzemních kolonií čmeláků. Dotčení populace druhu je zanedbatelné.

Čmelák zahradní *Bombus hortorum* – O. V regionu rozšířený. Pozorován severně Benešova nad Ploučnicí a východně Černého rybníka. Záměr představuje zásah do biotopu druhu a potenciálně i do podzemních kolonií čmeláků. Dotčení populace druhu je zanedbatelné.

Pačmelák cizopasný *Bombus rupestris* – SO. Pozorován na okraji sadu severně Benešova nad Ploučnicí a východně Jedlky. Problematika dotčení bude obdobná jako v případě hostitelského druhu. Dotčení populace druhu je zanedbatelné, dojde k zásahu do okrajových částí biotopu druhu.

Pačmelák letní *Bombus vestalis* – O. Druh byl pozorován jednotlivě východně Jedlky. Problematika dotčení bude obdobná jako v případě hostitelského druhu. Dotčení populace druhu je zanedbatelné, dojde k zásahu do okrajových částí biotopu druhu.

Mravenci r. Formica – O. V území byla potvrzena hnízda pod Pustým vrchem, pod vrchem Hlídky, v lomu Soutěsky, u Jedlky, Volfartic. Potvrzeno bylo několik hnízd **mravence trávniho** *Formica pratensis* (lesní okraje nad Jedlkou, u lomu Soutěsky, okraje sadu nad Benešovem nad Ploučnicí) v případě **lesních mravenců** *F. rufa*/*F. polyctena* pak menší hnízda v lese nad Černým rybníkem. Transfery nejsou navrhovány, dotčení je pouze lokální, smysl má ochrana blízkých hnízd před zbytečným poškozením.

Motýli (Lepidoptera)

V souvislosti s předmětným záměrem lze očekávat lokální dotčení několika druhů motýlů.

Přástevník kostivalový *Euplagia quadripunctari*– II. V regionu se druh vyskytuje lokálně na většině vhodných stanovišť. Zaznamenán kolem Šporky a Černého rybníka, severně Jedlky, v lesních lemech remízku jihozápadně od Velké Bukoviny. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Srpokřídlec březový *Falcaria lacertinaria* – NT. Pozorován v trase komunikace severně stávající cyklostezky v nivě levostranného přítoku Libchavy (cca v km 21,400). Dojde k lokálnímu zásahu do biotopu druhu.

Můrice březová *Tetheella fluctuosa* – VU. Jednotlivě registrována v trase komunikace severně stávající cyklostezky v nivě levostranného přítoku přítoku Libchavy (cca v km 21,400). Dojde k lokálnímu zásahu do biotopu druhu.

Bouovec prstěnicivý *Malacosoma neustria* – NT. Zaznamenány housenky v sadu v Horní Lhotě, dle Nálezové databáze AOPK ČR také v Kladnaté (Anonymus 2022). Aktuálně byl druh jednotlivě potvrzen ve starém sadu severně lomu Soutěsky, na křovinaté stráni východně Jedlky a v sadu (severozápadní okraj) severně Benešova nad Ploučnicí. Dojde k zásahu do biotopu druhu, minimalizovat je nutné zásahy do starých sadů, které jsou pro druh nejvhodnější.

Modrásek lesní *Cyaniris semiargus* – VU. Potvrzen u Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka) (EVERNIA s.r.o., 2017). Záměr představuje zásah do části biotopu druhu. Aktuálně druh nebyl potvrzen, jeho výskyt v území – okolí lokality záměru je však pravděpodobný.

Ohniváček černočárny *Lycaena dispar* – SO, II, IV. Potvrzen u Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka, lom), (EVERNIA s.r.o., 2017). Při aktuálním průzkumu registrováni jen jednotliví motýli na přeletu, 1 ex. 27. 6. na louce jižně Velké Bukoviny, 1 a 1 ex. pak 9. 8. na mokřadní louce kolem cyklostezky severovýchodně od Horní Libchavy. Zejména nekosené fragmenty luk na okraji cyklostezky jsou pro druh atraktivní, záměr zde zasahuje do části biotopu druhu.

Ohniváček modroleký *Lycaena hippothoe* – NT. Jednotliví motýli (1 a 2 ex.) registrováni v nivě Šporky. Lze očekávat dotčení biotopu druhu.

Ohniváček celíkový *Lycaena virgaureae* – NT. Potvrzen u Manušic (na krvavcové louce v nivě Šporky), (EVERNIA s.r.o., 2017). Zde potvrzen i aktuálně, jednotlivě rovněž na loukách kolem cyklostezky severovýchodně od Horní Libchavy. V Českém středohoří lokální a nehojný druh. Lze očekávat dotčení biotopu druhu.

Modrásek bahenní *Phengaris nausithous* – SO, NT, II, IV. Potvrzen u Manušic (na krvavcové louce v nivě Šporky) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně rovněž, ale jen jednotlivě – pozorování jen dva jedinci. Hojněji se vyskytuje na mokřadní krvavcové louce severně cyklostezky severovýchodně od Horní Libchavy. Při kontrole 9. 8. 2022 zde byly registrovány desítky jedinců. Zejména nekosené fragmenty luk na okraji cyklostezky jsou pro druh atraktivní, záměr zde zasahuje do části biotopu druhu.

Vhodná stanoviště pro výskyt a vývoj druhů se nacházejí v nivě Šporky. Jedná se vesměs o podmáčené louky a bažiny s výskytem živné rostliny. Lze předpokládat, že záměrem druh bude dotčen pouze lokálně. Realizace v prostoru výskytu krvavce totenu bude vhodné provádět citlivě tak, aby pojezdy techniky byly na těchto biotopech minimalizovány. Minimalizaci zásahu do lučního biotopu je nutno přijmout zejména v rámci lokality početnějšího výskytu severovýchodně od Horní Libchavy.

Modrásek očkový *Phengaris teleius* – SO, VU, II, IV. Druh má velmi podobné nároky i způsob rozmnožování jako modrásek bahenní, je však více vyhraněný a obsazuje spíše větší a zachovalé louky s krvavcem totenem, je tak i vzácnější. Potvrzen u Manušic (na krvavcové louce v nivě Šporky spolu s předešlým druhem) (EVERNIA s.r.o., 2017). Zde potvrzen i aktuálně, a to min. 4 ex., je zde hojnější než předešlý druh. Populace druhu se také nachází v lokalitě Volfartice – Na Klimentce, a to přibližně 250 m jižně od trasy přeložky (nad usedlostí jihozápadně od vedení VVN). Zde byli aktuálně registrováni tři jedinci. Řada dalších lokalit se nachází v širším okolí mimo dotčení záměrem. Vhodná bude především ochrana stanoviště druhu, vyloučení deponií a pojezdu vozidel. S ohledem na biotopové nároky druhu lze předpokládat zásah do biotopu druhu, bez předpokladu ovlivnění lokálních populací.

Modrásek černolemý *Plebejus argus* – NT. V území registrován vždy 1 ex. severně trasy v nivě Libchavy a jižně trasy v nivě Šporky. Lze očekávat lokální dotčení biotopu druhu.

Modrásek ušlechtilý *Polyommatus amandus* – NT. Potvrzen v lokalitách Děčín-Březiny (pod Pustým vrchem), Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka), Manušice (na vlhké louce v nivě Šporky) (EVERNIA s.r.o., 2017). Na stejných lokalitách jednotlivě i v r. 2022. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Ostruháček švestkový *Satyrium pruni* – NT. Potvrzen v lokalitách Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka), Benešov nad Ploučnicí, Velká Bukovina. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Ostruháček jilmový *Satyrium w-album* – NT. Potvrzen v lokalitách Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka), Jedlka (na okolíku na louce při okraji lesa) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně na loukách východně Jedlky. Druh se v regionu vyskytuje lokálně a jednotlivě (ve vrcholném létě bývají imaga pozorována např. na rozkvetlém bezu chebdí). Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Hřbetozubec topolový *Notodonta tritophus* – VU. Několik jedinců bylo zaznamenáno v lesním porostu u Černého rybníka. Uvažovaným záměrem druh ani jeho populace nebude výrazněji dotčena.

Batolec červený *Apatura ilia* – O. V zájmovém regionu se zřejmě vyskytuje lokálně, pozorován opakovaně u Černého rybníka. V případě druhu není potřeba přijímat zvláštních kompenzačních a zmírňujících opatření. Populace druhu záměrem nebude dotčena.

Perleťovec prostřední *Argynnis adippe* – VU. Lokálně se vyskytující druh. Perleťovec byl opakovaně pozorován na mýtinách a loukách jižně Volfartic a východně Jedlky. Dotčení druhu je zanedbatelné.

Perleťovec dvanáctitečný *Boloria selene* – NT. V současnosti v ČR ohrožený nevhodným zemědělským hospodařením na většině plochy, rychle mizí z běžné krajiny. Registrován jen jednotlivě na loukách jižně Volfartic a východně Jedlky, kde bude dotčen zábořem části vhodného biotopu.

Okáč strdivkový *Coenonympha arcania* – NT. Potvrzen u Soutěsky (lom) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně rovněž u Soutěsky a na stráni východně Jedlky. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Okáč rosičkový *Erebia medusa* – NT. Potvrzen u Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně nebyl potvrzen, jednotlivý výskyt v území je ale pravděpodobný. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Okáč ječmínkový *Lasiommata maera* – NT. V regionu se patrně vyskytuje na více lučních lokalitách, registrován ale jen jednotlivě, na stráni východně Jedlky. Druh bude dotčen lokálně zásahy do okrajů jeho biotopu.

Bělopásek topolový *Limenitis populi* – O, VU. Potvrzen u Benešova nad Ploučnicí (v letu na okraji lesa) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně pozorování jednotliví motýli také v okolí Černého rybníka, 27. 6., 1 a 1 ex., 12. 7., 1 ex. Dotčení druhu se neuvažuje.

Hnědásek jitrocelový *Melitaea athalia* – NT. Potvrzen u Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka), (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně rovněž v okolí lomu a východně Jedlky, 1–3 ex. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Hnědásek kostkovaný *Melitaea cinxia* – VU. Pro území cenné zjištění, 27. 6. registrován 1 ex. na okraji starého sadu severně lomu Soutěsky, 12. 7. rovněž 1 ex. na křovinaté stráni východně Jedlky. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu. Disturbancí v území a vznikem zářezů nové silnice ale paradoxně dojde i k jeho podpoře.

Otakárek fenyklový *Papilio machaon* – O. Pozorován na řadě míst v podstatě v celé oblasti. Nelze vyloučit dotčení, a to na místech, kde trasa uvažované komunikace prochází přes xerothermní a ruderalizované

stanoviště (biotop, kde se zpravidla vyvíjejí motýli). Dotčení lokální populace druhu bude zanedbatelné, přesto, vzhledem k dotčení biotopu druhu, lze doporučit žádat o výjimku z ochranných podmínek.

Otakárek ovocný *Iphioides podalirius* – O, NT. Otakárek byl v regionu pozorován jednotlivě, vždy 1 ex. – severně lomu Soutěsky, stráž s trnkami východně Jedlky. Výskyt na dalších lokalitách je pravděpodobný. Vyskytuje se zpravidla jednotlivě. Nelze vyloučit dotčení, a to na místech, kde trasa uvažované komunikace prochází přes lesní okraje a meze s porosty trnky. Dotčení lokální populace druhu bude zanedbatelné, přesto, vzhledem k dotčení biotopu druhu, lze doporučit žádat o výjimku z ochranných podmínek.

Vřetenuška čičorková *Zygaena ephialtes* – NT. Potvrzena v lokalitách Soutěsky (louky pod vrchem Hlídka), Jedlka (na louce pod lesem) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně na podobných lokalitách, jednotlivý výskyt na stráni východně Jedlky. V teplejších částech Českého středohoří na příhodných biotopech stále dosti hojný druh. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Brouci (Coleoptera)

V souvislosti s předmětným záměrem lze očekávat lokální dotčení několika druhů brouků.

Prskavec větší *Brachinus crepitans* – O. Potvrzen v lokalitách Malá Bukovina (pod hroudou na okraji pole) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně jednotliví jedinci v trase silnice východně Dolních Habartic (1 a 3 ex.), na kraji polní cesty jihozápadně od Volfartic (1 ex.). Lokálně dotčený zásahy do biotopu druhu, bez většího ovlivnění lokální populace.

Prskavec menší *Brachinus expulso* – O. Potvrzen v lokalitách Dolní Habartice (pod Bukovinským vrchem), Malá Bukovina (pod hroudou na okraji pole) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně jednotliví jedinci, pole na okraji sadu u Dolních Habartic, na louce u cesty jižně Malé Bukoviny, okraj pole u Manušic. Lokálně dotčený zásahy do biotopu druhu, bez většího ovlivnění lokální populace.

Střevlík zlatý *Carabus auratus* – KO, VU. Potvrzen v lokalitách Dolní Habartice (pod Bukovinským vrchem), na hlinité polní cestě (EVERNIA s.r.o., 2017). V území je patrně lokálně hojnější. Při aktuálním průzkumu ale potvrzení jen 2 ex. odchycen do zemní pasti na okraji polní cesty jižně Malé Bukoviny. Druh bude dotčený zásahy do biotopu druhu, podstatná je skutečnost, že nedojde k izolaci oblastí s výskytem druhu či izolaci dílčích lokalit, pak lze uvažovat pouze malé lokální ovlivnění populace.

Střevlík měděný *Carabus cancellatus* – NT. Potvrzen v lokalitách Děčín-Březiny (pod Pustým vrchem), Manušice (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně na více lokalitách, jednotliví brouci odchyceni na louce JV Malé Bukoviny, jižně hřbitova u Malé Bukoviny, na louce při západním okraji Volfartic. Lokálně dotčený zásahy do biotopu druhu, bez ovlivnění lokální populace.

Střevlík Scheidlerův *Carabus scheidleri* – O. V území patrně vzácnější, dříve neuváděn. Aktuálně potvrzen 1 ex. na okraji louky u cyklostezky v trase komunikace severně Horní Libchavy. S ohledem na nízkou početnost je dotčení populace nevýznamné, dojde k negativnímu zásahu do biotopu druhu.

Svižník polní *Cicindela campestris* – O. Lokálně může být hojný, v regionu rozšířen na řadě lokalit. Potvrzen u Soutěsky (lom) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně rovněž u lomu, pozorování 2 ex. Dotčení je zanedbatelné, dojde ale k zásahu do biotopu druhu.

Svižník lesomil *Cicindela sylvicola* – O. V území vzácnější, vyskytuje se především na suchých (ideálně písčitých a nezarostlých) lokalitách, často v lemech lesních cest a okrajích lomů. Potvrzen u Soutěsky (lom) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně registrováno 5 ex. na dříve disturbované ploše na okraji sadu severně Benešova nad Ploučnicí. Výskyt na dalších lokalitách, zejména při disturbanci v území je možný. Lokálně dojde k zásahu do biotopu druhu.

Tesařík pižmový *Aromia moschata* – NT. Aktuálně pozorován 1 ex. na staré vrbě křehké severně trasy u Manušic v nivě Šporcky, JV nejbližšího rybníčku. Dotčení druhu je zanedbatelné.

Lesák rumělkový *Cucujus cinnaberinus* – SO, VU, II, IV. Potvrzen na lokalitě Děčín-Březiny (vodní elektrárna), pod kůrou padlého topolu nad prameništěm poblíž vodní elektrárny, Volfartice (pod Hladovým kopcem) (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně registrovány jednotlivé larvy pod kůrou olše pod hrází Černého rybníka, desítky larev pod kůrou odumírajících topolů severně cyklostezky, severovýchodně od Horní Libchavy. Dotčení druhu se uvažuje pouze lokální bez ovlivnění jeho populace v oblasti, zasaženy jsou části vhodných biotopů, přičemž většinové porosty se zjištěným nebo potenciálním výskytem zůstávají zachovány.

Křepčík obroubený *Cybister lateralimarginalis* – VU. V území opakovaně potvrzen v Černém rybníce, kde je jeho výskyt početný (Anonymus 2022). Dotčení záměrem je zanedbatelné.

Vodomil černý *Hydrophilus piceus* – VU. Lokálně se vyskytující druh s vazbou na rybníky, dříve uváděn z Černého rybníka (Anonymus 2022). Aktuálně rovněž potvrzen 1 ex. Dotčení je zanedbatelné.

Zlatohlávek tmavý *Oxythyrea funesta* – O. Druh se v regionu vyskytuje plošně, navíc se v posledních dvou dekádách šíří po celém území ČR, hojný výskyt je v posledních létech dokumentován také z Prahy a okolí (HORÁK et al. 2009). V území byl pozorován na řadě lokalit, zejména kolem silnic a v nivách potoků na bodlácích a pcháčích. V území není početný, vyskytuje se jednotlivě ale na většině území. Druh lokálně dotčený, bez vlivu na jeho populaci.

Páchník hnědý *Osmoderma barnabita* – SO, VU, II, IV. V území potvrzen v části Děčín-Březiny (vodní elektrárna), v duté jabloni u cyklostezky hned za vodní elektrárnou (EVERNIA s.r.o., 2017). V dotčeném úseku se nachází více potenciálně vhodných dutin, v rámci stavby tak bude nutné vybrané dřeviny, které budou káceny, deponovat na vhodná místa na lokalitě k ponechání dokončení vývoje larev. Platí to zejména pro úsek sadu severně Benešova nad Ploučnicí, kde se nachází řada vhodných dutin v jabloních, druh se ale aktuálně nepodařilo ověřit. Dotčení druhu se uvažuje pouze lokální bez ovlivnění jeho populace v oblasti, zasaženy jsou části vhodných biotopů.

Nosorožík kapucínek *Oryctes nasicornis* – O, NT. Druh je v regionu rozšířen, přesto se s ním setkáme, díky skrytému životu spíše vzácně. Vývoj je víceletý v trouchu, ve starých pařezech apod. Aktuálně nebyl zastižen, výskyt v území bude lokální. Dřívější nález pochází z lokality Děčín-Libverda, a to v kompostu v areálu zemědělské školy (Anonymus 2022). Dotčení druhu se aktuálně neuvažuje.

Drabčík *Tasgius pedator* – VU. V území potvrzení 2 ex. na okraji sadu severně Benešova nad Ploučnicí.

Drabčík *Ocypus macrocephalus* – NT. Potvrzen v lokalitách Soutěsky (les pod vrchem Hlídka), Velká Bukovina, (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně rovněž jednotlivě potvrzen v lesních lemech u lomu Soutěsky, východně Jedlky, severně sadu u Benešova nad Ploučnicí. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Drabčík *Platydracus fulvipes* – NT. V území hojný druh potvrzený na řadě lokalit, není ohrožený. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Drabčík *Platydracus latebricola* – VU. Potvrzen v lokalitě Dolní Habartice, (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně nezastižen. Dotčení druhu je zanedbatelné.

Drabčík *Brachida exigua* – VU. Potvrzen v lokalitě Jedlka, (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně rovněž potvrzen v této části území, na křovinaté stráni východně Jedlky, odchyt 3 ex. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Drabčík *Parabolitobius inclinans* – VU. Potvrzen v lokalitě Volfartice – Na Klimentce, (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně nezastižen. Dotčení druhu je zanedbatelné.

Nosatec *Adexius scrobipennis* – VU. Průzkumy z roku 2017 (EVERNIA s.r.o.) jej uvádí z Benešova nad Ploučnicí. Aktuálně nezastižen. Dotčení druhu se neuvažuje.

Nosatec *Brachysomus setiger* – NT. Průzkumy z roku 2017 (EVERNIA s.r.o.) jej uvádí z lokality Soutěšky (louky pod vrchem Hlídka). Aktuálně nezastižen, výskyt je však pravděpodobný, druh nebyl cíleně vyhledáván. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Pýchavovník *Dapsa denticollis* – VU. Průzkumy z roku 2017 (EVERNIA s.r.o.) jej uvádí z lokality Soutěšky (louky pod vrchem Hlídka), Jedlka, Dolní Habartice. Aktuálně jednotlivě potvrzen (2 ex.) na stráni východně Jedlky. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu.

Mandelinka *Oomorplus concolor* – VU. Průzkumy z roku 2017 (EVERNIA s.r.o.) druh uvádí z lokality Jedlka. Vzácny monofágní druh preferující vlhčí lesní i luční biotopy, na kterých roste živná rostlina bršlice kozí noha (*Aegopodium podagraria*). Záměr představuje zásah do části biotopu druhu. Aktuálně registrována (4 ex.) nad údolím potoka severně silnice na Ovesnou severně Benešova nad Ploučnicí.

Obratlovci

Mihulovití (*Petromyzontidae*)

Mihule potoční *Lampetra planeri* – KO, VU, II. Výskytu druhu byla věnována podrobná pozornost v rámci všech křížených vodních toků, nikde nebyla přítomnost v místě zásahů potvrzena. Výskyt je znám z vyššího úseku Bystré, v roce 2019 byla potvrzena v Kerharticích (Machan František, MO ČRS Děčín). Starší výskyt je uváděn také z širšího úseku Šporky (Anonymus 2022). Při aktuálním průzkumu lze potvrdit velmi vhodné úseky s jemnými sedimenty, optimálními pro vývoj larev druhu, na více jak 1 km dlouhém úseku se ale druh nepodařilo potvrdit v roce 2019 ani při aktuálním průzkumu. Možnému výskytu druhu je ale i tak vhodné věnovat pozornost s tím, že dle aktuálních míst výskytu se jeho dotčení neuvažuje.

Ryby (*Osteichthyes*)

V případě ryb a vodních toků je dotčení celkově bezvýznamné. Dotčeny budou jen dočasně v území běžné druhy, negativní vlivy budou vhodně minimalizovány technologickými postupy a transferem ryb před zásahy do vodního toku.

Lípan podhorní *Thymallus thymallus* – NT. Aktuálně nepotvrzen, výskyt je znám z vyššího úseku Bystré, aktuálně se vyskytuje v Kerharticích (Machan František, MO ČRS Děčín). Dotčení druhu se neuvažuje.

Vranka obecná *Cottus gobio* – O, NT, II. Ve Šporce potvrzena pouze ojedinele, dospělí jedinci. V Libchavě jednotlivě, dospělí i mladí jedinci. Početně byla potvrzena v Bystré, dospělí i mladí jedinci a překvapivě i v dolním úseku Dobrnského potoka, kde je provedena tvrdá úprava a opevnění toku dlažbou do betonu. Vranka se zde vyskytuje pod jednotlivými stupni v místech většího zvodnění díky šterkopísčítým usazeninám, potvrzení juvenilní i dospělí jedinci. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu, budou nutné transfery jedinců z míst zásahů bezprostředně před zahájením prací za účasti biologického dozoru a MO ČRS.

Mník jednovousý *Lota lota* – O, NT. Druh se vyskytuje v Bystré, potvrzeno bylo v řešeném úseku min. šest dospělých jedinců. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu, budou nutné transfery jedinců z míst zásahů bezprostředně před zahájením prací za účasti biologického dozoru a MO ČRS.

Střevle potoční *Phoxinus phoxinus* – O, VU. Ve Šporce jednotlivě, dospělí i mladí jedinci. V Libchavě a Dobrnském potoce nepotvrzena. V Bystré velmi hojně, věkově vyvážené společenstvo. Záměr představuje zásah do části biotopu druhu, budou nutné transfery jedinců z míst zásahů bezprostředně před zahájením prací za účasti biologického dozoru a MO ČRS.

Postačující opatření je provedení záchranného transferu ryb před zásahy do vodního toku, respektování doporučení pro přírodě blízké úpravy s vyloučením migračních překážek, viz navržená opatření v kap. D. IV. dokumentace EIA.

Obojživelníci (*Amphibia*)

Předmětný záměr pouze ovlivní lokální migrační přesuny druhů v území. Záběr biotopů vhodných k rozmnožování obojživelníků se neuvažuje.

Mlok skvrnitý *Salamandra salamandra* – SO, VU. Druh nebyl aktuálně pozorován (dospělí jedinci), ačkoliv jeho výskyt lze v okolí předpokládat. Potvrzena byla jedna larva (patrně splavená z úseku výše), 8. 5., cca 300 m nad stávající silnicí v Dobrnském potoce. Jedná se o lokálně se vyskytující druh. Z okolí nejbližší znám z lokalit Malá Veleň, Ovesná – vrch Hlídka (Anonymus 2022). Vzhledem ke skutečnosti, že se druh zdržuje kolem vodních ploch a u pramenišť v lesích, nelze předpokládat významnější dotčení populace stavebním záměrem. Recentní výskyty druhu jsou pak soustředěny do lesních levobřežních přítoků Ploučnice mezi Malou Velení a Bechlejovicemi a do lesního údolí severně vrchu Hlídka (480 m n. m.), Anonymus (2022). Rozmnožování je vzhledem k absenci vhodných biotopů v trase stavby nepravděpodobné. Dotčení druhu (potřeba kontroly výskytu larev a transferu) se uvažuje v rámci zásahů do Dobrnského potoka, kde bude docházet ke křížení s trasou. Je zde možný výskyt splavených larev z úseku výše po toku. Bude vhodné požádat o udělení výjimky z ochranných podmínek druhu pro předmětný záměr pro umožnění transferů jedinců.

Čolek obecný *Lissotriton vulgaris* – SO, VU. Z území jsou známy recentní údaje o výskytu z lokality Soutěsky (tůňka v trase silnice, v prostoru vyústění tunelu) (EVERNIA s.r.o., 2017). Další údaje Děčín-Březiny – niva Ploučnice, Dolní Habartice, Malá Bukovina – rybníčky v obci, Volfartice – rybníky U Poustevny, Černý rybník (Anonymus 2022). Vyskytuje se fakticky ve všech vhodných tůních a nádržích v území. Nejbližše jednotlivě registrován v Černém rybníce. Záměr nezasahuje do míst trvalého výskytu druhu, je však velmi pravděpodobná kolize s migračními trasami a kolonizace kaluží v rámci stavby, budou tak nutné jeho transfery. Migrační lokalitou je pak niva Šporky, kde jsou známy recentní výskyty v rámci tůní a rybníčků výše i níže po toku (Anonymus 2022). Předpokládáno dotčení druhu zásahem do stanoviště s potřebou transferu.

Čolek horský *Ichthyosaura alpestris* – SO, VU. Z území jsou známy recentní údaje o výskytu z lokality Manušice – niva Šporky, v litorálním porostu vypuštěného rybníka, mimo trasu, (EVERNIA s.r.o., 2017). Další údaje Malá Veleň, Černý rybník (Anonymus 2022). Vyskytuje se ve většině vhodných tůní a nádrží v území, je však méně početný, než předchozí druh. Nejbližše jednotlivě registrován v Černém rybníce (Anonymus 2022). Záměr nezasahuje do míst trvalého výskytu druhu, je však velmi pravděpodobná kolize s migračními trasami a kolonizace kaluží v rámci stavby, budou tak nutné jeho transfery. Migrační lokalitou je pak niva Šporky, kde jsou známy recentní výskyty v rámci tůní a rybníčků výše i níže po toku (Anonymus 2022). Předpokládáno dotčení druhu zásahem do stanoviště s potřebou transferu.

Čolek velký *Triturus cristatus* – SO, EN, II, IV. Pro území významný druh, výskyty jsou soustředěny do tůní v rámci EVL Dobrná severozápadně od Ovesné, kde druh nebude ovlivněn. Nejbližše byl pak recentně potvrzen v Černém rybníce – 6. 5. 2022, 2 jedinci, rovněž jednotlivě v předešlých letech. Záměr nezasahuje do míst trvalého výskytu druhu, je však velmi pravděpodobná kolize s migračními trasami a kolonizace

kaluží v rámci stavby, budou tak nutné jeho transfery. Migrační lokalitou je pak niva Šporcky, kde jsou známy recentní výskyty v rámci tůní a rybníčků výše i níže po toku (Anonymus 2022). Předpokládáno dotčení druhu zásahem do stanoviště s potřebou transferu.

Skokan hnědý *Rana temporaria* – VU. V území se vyskytuje plošně, aktuálně potvrzen při jednotlivé migraci v nivě Dobrnského potoka, Bystré, Šporcky i Libchavy. Potvrzen v lokalitách Soutěsky, v okolí prameniště v lese, Volfartice – Černý rybník, desítky rozmnožujících se ex. v rybníce, snůšky i pulci, Manušice – rybník v nivě Šporcky, (EVERNIA s.r.o., 2017).

Ropucha obecná *Bufo bufo* – O, VU. Potvrzena u Soutěsky, v trase silnice, v prostoru vyústění tunelu, Velká Bukovina, Manušice, rybník v nivě Šporcky, Volfartice – Černý rybník, stovky rozmnožujících se ex. v rybníce, snůšky podél hráze, (EVERNIA s.r.o., 2017). Na současné silnici podél rybníka bylo v úseku cca 200 m nalezeno 466 přejetých dospělých jedinců ropuchy obecné. Jedná se o mimořádně závažné zjištění, při této početní bilanci lze uvažovat postupný zánik populace druhu, což je typické pro řadu podobných lokalit (KOČVARA pers. obs.). Jedná se o úsek, který bude vhodné blíže řešit kombinací vytvoření propustků a migračních bariér. Druh se v území vyskytuje na většině lokalit, nejbližší se rozmnožuje právě na Černém rybníce. Druhou početnou lokalitou rozmnožování je Velký rybník severně území. Aktuálně byly na Černém rybníce registrovány stovky jedinců a tisíce pulců, mortalita byla registrována jen jednotlivě, území ale nebylo kontrolováno v době největší migrace. Předpokládáno dotčení druhu zásahem do stanoviště s potřebou transferu.

Kuňka obecná *Bombina bombina* – SO, EN, II, IV. V území se vyskytuje výhradně v jeho východní části ve vazbě na tůně a rybníky v nivě Šporcky. Nejvýznačnější lokalitou jsou zde Manušické rybníky, odkud druh proniká do okolí, migruje nivou Šporcky, obsazuje zde drobné tůně, mokřady a rybníčky. Potvrzena byla jak u samotné Šporcky v trase záměru při migraci (28. 8., 1 ex.), tak v rybníčku severně uvažované trasy (28. 5., 2M). Významnou lokalitou jsou také mokřady s tůněmi a rybníčkem severně Manušic, kde byly 28. 5. registrovány dle hlasu desítky jedinců. Předpokládáno dotčení druhu zásahem do stanoviště s potřebou transferu.

Rosnička zelená *Hyla arborea* – SO, NT, IV. V území spíše vzácná, potvrzena jen jednotlivě na Černém rybníce (do 2 ex. ve vrbínách rybníka) a v mokřadu s vrbínami severně Manušic (jednotlivě hlasové projevy). Hojnější a trvalý výskyt je znám z Manušických rybníků, migraci lze očekávat zejména v nivě Šporcky. Předpokládáno dotčení druhu s potřebou transferu, obsazování prostoru stavby.

Blatnice skvrnitá *Pelobates fuscus* – SO, NT, IV. V území jsou recentní výskyty známy z Manušických rybníků, kde se nachází stabilní populace, přímo v trase záměru druh jinak nebyl potvrzen. Je ale reálné předpokládat možnou migraci nivou Šporcky. Ačkoli zde nebyla zjištěna, řada rybníčků výše po toku představuje vhodná biotopy druhu. Významný je pak vlastní aktuální nález pulců (celkem tři) 27. 6. 2022 v litorálu Černého rybníka. Druh tak bude rovněž vhodné zahrnout jako dotčený z pohledu předpokládané potřeby transferu při stavebních zásazích v blízkosti Černého rybníka.

Skokan skřehotavý *Pelophylax ridibundus* – KO, NT. V území potvrzen v rybníčku jižně Šporcky, rybníku severně Manušic, těžiště zjištěných výskytů pak leží v nivě Šporcky a v oblasti Manušických rybníků (Anonymus 2022). Aktuálně potvrzení jednotliví zimující jedinci v dotčeném úseku říčky Bystré. Při migraci jednotlivě potvrzen v Bystré, Libchavě a Šporce. Druh s oblibou obsazuje kaluže v rámci staveniště, dojde tak k dotčení druhu zásahem do stanoviště s potřebou transferu po dobu stavby.

Skokan štíhlý *Rana dalmatina* – SO, NT. V území opakovaně potvrzen Volfartice – Černý rybník, pulci v rybníku, (EVERNIA s.r.o., 2017). Rovněž aktuálně, jednotlivé snůšky a pulci druhu. Déle Malá Veleň – tůň, mimo vlastní trasu (ANONYMUS 2022). Migrační výskyty lze očekávat na většině území zejména v rámci

blízkosti lesních porostů podobně jako u skokana hnědého. Lze tak předpokládat migraci v území na řadě dalších lokalit. Předpokládáno dotčení druhu s potřebou transferu, obsazování prostoru stavby.

Plazi (Reptilia)

Z druhů vázaných na vodní prostředí byla aktuálně pozorována **užovka obojková** *Natrix natrix* – O, NT, druh migruje v rámci jednotlivých vodních toků, pozorována u Černého rybníka, v nivě Šporky, Libchavy, jednotliví dospělí jedinci. Dva juvenilní jedinci rovněž zastížení u hráze Černého rybníka. Při migraci lze předpokládat výskyt druhu na dalších lokalitách v okolí. Lze uvažovat lokální dotčení biotopu druhu a potřebu transferu jedinců.

Užovka podplamatá *Natrix tessellata* – KO, EN, IV. Výskyt vázán na nivu Ploučnice (Anonymus 2022), recentní výskyty pocházejí výhradně z prostoru nivy Ploučnice jižně Benešova nad Ploučnicí, bez předpokládaného dotčení záměrem.

Užovka hladká *Coronella austriaca* – SO, VU, IV. Potvrzena v rámci trasy Děčín-Březiny (km 2,5), Malá Veleň (Anonymus 2022), kde uvádí výskyt rovněž (EVERNIA s.r.o., 2017). Při aktuálním průzkumu zastížena jen jednou, 10. 9. 2022 1 ex. východně lomu Soutěsky. Zejména prostor okolí lomu Soutěsky a východně Jedlky s širším okolím prudkých svahů a suťových lesů a dubohabřin a loukami představuje atraktivní biotopy druhu, kde se tento trvale vyskytuje a dojde zde k jeho dotčení jak zásahy do biotopu, tak s ohledem na možnou potřebu odchytu a transferu v průběhu stavebních prací. V okolí se jinak nachází řada potenciálně vhodných biotopů a druh s oblibou obsazuje i skalnaté a travní lemy v zářezích silnic.

Zmije obecná *Vipera berus* – KO, VU. Výskyt potvrzen v blízkosti trasy na více lokalitách, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí (Anonymus 2022). Aktuálně zastížen 1 ex. na okraji lesní cesty severně Černého rybníka. Záměr nezasahuje do míst významných z pohledu trvalého výskytu, lze však předpokládat potřebu transferu a dojde k rušení druhu po dobu stavby.

Slepýš křehký *Anguis fragilis* – SO, NT. Jednotlivě potvrzen ve více úsecích, výskyt je pravděpodobný v celé trase zejména při lesolučních okrajích. Zřejmě bude potřeba transferu druhu, na řadě míst dojde k zásahům do biotopu, a i do míst zjištěného výskytu.

Ještěrka obecná *Lacerta agilis* – SO, VU, IV. Vyskytuje se na většině úseků trasy, zejména na sušších mezích v okolí cest a na okrajích lesních porostů. Celkově je ale výskyt v území spíše jen jednotlivý až vzácný. Jednotliví jedinci zastížení u Soutěsky, východně Jedlky, v sadu severně Benešova nad Ploučnicí, v nivě Šporky severně Manušic. Na řadě míst dojde k zásahu do biotopu druhu. Potřeba transferu druhu.

Ještěrka živorodá *Zootoca vivipara* – SO, NT. Potvrzena u Černého rybníka, aktuálně samice a dva juvenilní jedinci v prostoru hráze. Podobně druh uvádí (EVERNIA s.r.o., 2017). Potřeba transferu druhu, dojde k zásahu do míst pravděpodobného výskytu v okolí Černého rybníka.

Ptáci (Aves)

V případě ptáků je dotčení klasifikováno jako nízké. Nejsou dotčeny mimořádně vzácné druhy ani silnější populace některého z druhů. Zejména se bude jednat o zmenšení hnízdních a potravních biotopů.

Potápky (Podicipediformes)

Potápka černokrká *Podiceps nigricollis* – O, CR. V oblasti vzácná, pouze na tahu, pozorování u Černého rybníka (Anonymus 2022). Bez předpokládaného vlivu zásahu.

Potápka malá *Tachybaptus ruficollis* – O, VU. Výskyt v území je málo početný, potvrzena pouze na Černém a Velkém rybníce, hnízdění nebylo zjištěno. Nejbližší hnízdí na Manušických rybnících (Anonymus 2022). Bez předpokládaného vlivu zásahu.

Volavkovití (Ardeidae)

V území se jednotlivě na přeletu vyskytuje **volavka popelavá** *Ardea cinerea* – NT. Druh zde pouze jednotlivě zalétá za potravou, zejména v nivě Ploučnice a na rybnících. V blízkém okolí nehnízdí.

Volavka bílá *Egretta alba* – SO, I. Aktuálně nepozorována. V území však jednotlivě migruje, objevuje se zejména na polích a v nivě Ploučnice mimo hnízdní období. Dotčení je vyloučeno.

Brodiví (Ciconiiformes)

Čáp černý *Ciconia nigra* – SO, VU, I. V rámci řešeného území jednotlivě přelétá, hnízdění v blízkosti trasy komunikace není známo (Anonymus 2022). Nejčastěji registrován při přeletu a sběru potravy v nivě Ploučnice. Dotčení druhu je zanedbatelné.

Čáp bílý *Ciconia ciconia* – O, NT, I. V Karlovce se nachází betonový sloup s hnízdem, kde se druh opakovaně objevuje, hnízdění zde ale zatím nebylo zjištěno (Avif 2022). Při kontrole území 27. 6. 2022 zde byl registrován jeden jedinec, druh zde ale patrně nehnízdil. Jinak se v území vyskytuje jen ojediněle na přeletu, dotčení záměrem není uvažováno.

Vrubozobí (Anseriformes)

Kopřivka obecná *Anas strepera* – O, VU. V území jednotlivě na tahu, aktuálně zde nebyla pozorována a nehnízdí zde. Nejbližší hnízdí na Manušických rybnících. Dotčení druhu je zanedbatelné.

Morčák velký *Mergus merganser* – KO, CR. Druh se pravidelně vyskytuje na Ploučnici především v zimních měsících, aktuální hnízdění zde není známo. Aktuálně pozorováni 4 ex. na přeletu mimo úsek trasy. Dotčení ze strany záměru lze vyloučit.

Dravci (Accipitriformes)

Luňák červený *Milvus milvus* – KO, CR, I. V dotčeném území nehnízdí, pravidelně registrován na přeletu v nivě Šporky, zejména v prostoru JV Manušic. Při lovu rovněž zastížen v prostoru luk v okolí Malé Bukoviny a Východně Volfartic. Druh rovněž běžně loví a přelétá v rámci menších luk v bezprostředním okolí sídel u Soutěšky a Jedlky. Dotčení se neuvažuje.

Luňák hnědý *Milvus migrans* – KO, CR, I. V dotčeném území nehnízdí, vzácnější než předchozí druh. Z území pouze jednotlivé záznamy z širšího okolí (Avif 2022). Aktuálně registrován jen jednou, 1 ex. 29. 5. při lovu severně Volfartic. Dotčení se neuvažuje.

Moták pochop *Circus aeruginosus* – O, VU, I. V západní části území se fakticky nevyskytuje, jednotlivě zastížen na lovu a přeletu kolem Manušic. Luční biotopy v prostoru záměru nepředstavují plochy pravidelně využívané jako potravní stanoviště. Nejbližší hnízdí v prostoru Manušických rybníků. Častěji pak loví potravu kolem Manušic a JZ Horní Libchavy, kde hnízdí i v rákosinách Stružnických rybníků. Dotčení se neuvažuje.

Moták pilich *Circus cyaneus* – SO, CR, I. V území lokálně migruje, nehnízdí zde, zastížen ojediněle v předešlých letech, bez vlivu záměru (Anonymus 2022).

Krahujec obecný *Accipiter nisus* – SO, VU. Celkově lze výskyt v území označit jako vzácný. Registrován zcela ojediněle (Avif 2022). Aktuálně zastížen jen dvakrát, vždy přelet 1 ex., 8. 5., východně Dolních Habartic, 4. 9., 1 ex. u Manušic. V blízkosti záměru nehází, jeho dotčení se neuvažuje.

Jestřáb lesní *Accipiter gentilis* – O, VU. V území vzácně, registrován jen jednou, 16. 4., 1 ex. lov na kraji lesa u Jedlky. Dotčení druhu se neuvažuje.

Sokol stěhovavý *Falco peregrinus* – KO, EN, I. V území vzácně, zastížen jen dvakrát na přeletu. 27. 6. 2022, 1 ex. JZ Horní Libchavy. 10. 9. 2019, 1 ex. východně Dolních Habartic. Dotčení je zanedbatelné.

Orel mořský *Haliaeetus albicilla* – KO, EN, I. Z území ojedinělá pozorování z Manušických rybníků a Velkého rybníka (Anonymus 2022). Aktuálně nezastížen. Dotčení druhu není uvažováno.

Včelojed lesní *Pernis apivorus* – SO, EN, I. Z území ojedinělá pozorování z okolí Manušických rybníků a Děčína (Anonymus 2022). Aktuálně zastížen na jarním tahu, 8. 5. 2022, 2 ex. krouží severovýchodně od Březin. Dotčení druhu není uvažováno.

Hrabaví (Galliformes)

Křepelka polní *Coturnix coturnix* – SO, NT. Druh v širší oblasti na polích a lučních plochách jednotlivě hnízdí. Registrována Benešov nad Ploučnicí, Malá Bukovina, Velká Bukovina a Volfartice-Na Klimentce, vždy volající samec v poli nebo louce (EVERNIA s.r.o., 2017), v nivě Šporky (Anonymus 2022). Současné výskyty v území jsou silně limitovány kosením luk v průběhu června, výskyty v západní polovině území pak méně vhodnými biotopy – převažuje lesní krajina. Nebyla zjištěna v prostoru okolí Malé Bukoviny (rovněž kosení luk, část ale nebyla kosena a zůstala až do srpna). Jednotlivé výskyty s pravděpodobným hnízděním tak byly potvrzeny v trase a nejbližším okolí až JZ Volfartic a u Horní Libchavy (29. 5., 1 a 1 hlas). Záměr představuje zábor vhodných hnízdních biotopů, dle aktuálního zjištění budou ovlivněny min. dva hnízdící páry.

Krátkokřídlí (Gruiformes)

Na Manušických rybnících hnízdí **slípka zelenonohá** *Gallinula chloropus* – NT, v trase záměru nepozorována.

Chřástal polní *Crex crex* – SO, VU, I. Druh v širší oblasti na lučních plochách jednotlivě hnízdí, současné výskyty v území jsou silně limitovány kosením luk v průběhu června, což bylo zřejmé zejména na západě území. Registrován Děčín-Březiny, Folknáře, Velká Bukovina, Volfartice, Horní Libchava, Manušice – niva Šporky (Anonymus 2022). Aktuálně v území registrován na nekosených fragmentech východně Dolních Habartic, 29. 5. a 16. 6., 1 ex. hlas, u Velké Bukoviny, 1 ex., Volfartic, 1 ex., Horní Libchavy, 2 ex. hlas. Záměr představuje zábor vhodných hnízdních biotopů, dle aktuálního zjištění budou ovlivněny biotopy min. čtyř hnízdních párů.

Jeřáb popelavý *Grus grus* – KO, CR, I. V posledních letech opakovaně registrován v oblasti Manušických rybníků, kde pravděpodobně hnízdí (Avif 2022). Při toku a přeletu registrován v okolí na loukách a mokřadech, 17. 4. 2022, 1 ex. hlas z mokřadu severně Manušic, 27. 8. 2022 přelet 2 ex. severně Manušic. Záměr nezasahuje do potravního teritoria, bude ale představovat rušení druhu v okraji oblasti jeho pravidelného výskytu. Vliv na hnízdiště lze vyloučit.

Dlouhokřídlí (Charadriiformes)

Sluka lesní *Scolopax rusticola* – O, VU. Aktuálně nepozorována. Více nálezů z širšího okolí (SV Ovesné), zejména z lesních údolí s prameništi (Anonymus 2022). Vhodnými biotopy jsou vlhké lesy přetkané loukami. Aktuálně nepozorována, dotčení druhu se neuvažuje.

Měkkozobí (Columbiformes)

Holub doupňák *Columba oenas* – SO, VU. Hnízdí ve velkých dutinách a je vázán zejména na starší bučiny, méně dubové bučiny. Jeho výskyt dokládá spousta nálezů z dřívějška (Anonymus 2022), a to v širším okolí území. V trase záměru druh nehází, nejbližší byl registrován při obhajobě teritoria severně lomu Soutěšky (min. 2 ex, hlas). V celém území pak jednotlivě migruje a přelétá, na luční plochy v trase komunikace lokálně zaletuje za potravou. Takto byl opakovaně registrován na loukách kolem Horní Libchavy. Výstavba zasáhne část potravního biotopu druhu.

Sovy (Strigiformes)

Výr velký *Bubo bubo* – EN, O, I. V území patrně hnízdí severně Jedlky, kde byl opakovaně registrován hlas, 17. 4. registrován rovněž v lese severně Černého rybníka. Hnízdí v okolí trasy záměru, dotčení je považováno za zanedbatelné.

Kulíšek nejmenší *Glaucidium passerinum* – SO, VU, I. Aktuálně nepozorován. Dřívější výskyt potvrzen nejbližší Velkého rybníka a severně Benešova nad Ploučnicí (Avif 2022), hnízdění v trase záměru lze vyloučit. Dotčení se neuvažuje.

Svišťouni (Apodiformes)

Rorýs obecný *Apus apus* – O. V území pozorován při lovu potravy nad řadou obcí, hnízdí na výškových budovách. Dotčení lze vyloučit, v trase silnice se nevyskytuje.

Srostloprstí (Coraciiformes)

Ledňáček říční *Alcedo atthis* – SO, VU, I. Trvale se zdržuje v nivách větších říček a potoků, v území zejména na Ploučnici, Šporce, kde opakovaně přelétá a loví potravu. V blízkosti míst zásahů druh nehází, mostní objekty jsou vhodné kapacity, nikde nebylo stanoveno zvýšené riziko případného středu s mostními objekty či projíždějícími vozidly. Dotčení druhu se proto neuvažuje.

Zoborožci (Bucerotiformes)

Dudek chocholatý *Upupa epops* – SO, EN. Výskyt aktuálně nepotvrzen, v předešlých letech pouze ojediněle na tahu (Anonymus 2022). Dotčení se neuvažuje.

Šplhavci (Piciformes)

Strakapoud malý *Dendrocopos minor* – VU. V úseku trasy patrně ojedinělý výskyt, aktuálně zastížen na lokalitě Děčín-Březiny. Dotčení je zanedbatelné.

Žluna šedá *Picus canus* – VU, I. V území registrována Děčín-Březiny, v lesním porostu v nivě Ploučnice, Soutěšky (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně opakovaně kolem lomu Soutěšky, v lese u Velkého rybníka. Lokální dotčení druhu zásahy do dřevinných porostů.

Datel černý *Dryocopus martius* – I. V území lokálně v rámci většiny lesních porostů na více místech, lokální dotčení druhu zásahy do dřevinných porostů v blízkosti nejčastějších míst výskytu a hnízdění – okolí Jedlky a lesní porosty kolem Černého rybníka.

Strakapoud prostřední *Dendrocopos medius* – O, VU, I. Zaznamenán opakovaně v hnízdním období, a to v porostech nad silnicí u Soutěsky a Jedlky. V blízkém okolí pravděpodobně hnízdí dva páry. Stavba představuje zásah do části biotopu druhu. Ovlivnění ale jinak není považováno za významné, dotčeny jsou spíše mladší porosty.

Krutihlav obecný *Jynx torquilla* – SO, VU. V území uváděn z Malá Bukovina, hlas jednoho samce v ovocném sadu (EVERNIA s.r.o., 2017). Rovněž Benešov nad Ploučnicí – sad (Anonymus 2022). NA jaře registrován častěji na tahu zejména v lesních okrajích západní poloviny území, dle pozdějších registrací lze usuzovat hnízdění min. dvou párů v sadu severně Benešova nad Ploučnicí. Dojde k zániku části biotopu druhu (sad).

Pěvci (Passeriformes)

Skřivan lesní *Lullula arborea* – SO, EN, I. V území vzácný druh, pravidelně zde však protahuje zejména v oblasti západní poloviny území. Z předchozích let existují jednotlivé záznamy z možného hnízdění v rozvolněných dubohabřinách v širším okolí Březin (Anonymus 2022). Při kontrole 8. 5. 2022 registrován zpívající samec z rozvolněného porostu jižně Ovesné. Později zde nebyl registrován. Hnízdění je přesto možné. Záměr zde zasahuje do okraje potenciálního hnízdního biotopu druhu, přinejmenším je tak uvažováno lokální rušení po dobu stavby.

Vlaštovka obecná *Hirundo rustica* – O, NT. V území jednotlivý ale pravidelný výskyt v celé trase, hnízdí ve většině blízkých obcí. Lokální dotčení zásahy do potravních stanovišť, druh často loví v rámci lučních ploch dotčených záměrem.

Jiříčka obecná *Delichon urbica* – NT. V území jednotlivý výskyt v celé trase, hnízdí ve většině blízkých obcí. Lokální dotčení zásahy do potravních stanovišť podobně jako u předchozího druhu.

Bramborniček hnědý *Saxicola rubetra* – O. V území hnízdí na více místech, celkově je ho početnost v území s ohledem na zastoupené luční biotopy velmi nízká. Průzkumy z roku 2017 (EVERNIA s.r.o.) uvádí z blízkosti trasy celkem čtyři páry, aktuálně opakovaně registrován a pravděpodobně hnízdí východně Dolních Habartic, jižně Malé Bukoviny, východně Volfartic. Rovněž u Horní Libchavy a Manušic mimo trasu. Dojde tak k dotčení biotopu druhu s ovlivněním min. tří párů.

Drozd cvrčala *Turdus iliacus* – SO, NA. V území nehnízdí, výskyt pouze na tahu. Dotčení druhu se neuvažuje.

Břehule říční *Riparia riparia* – O, NT. V lomu Soutěsky se nachází malá kolonie druhu, čítající několik desítek nor (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně registrované staré nory a jednotliví jedinci. Lze uvažovat lokální dotčení druhu rušením jak po dobu stavby, tak při provozu komunikace.

Pěnice vlašská *Sylvia nisoria* – SO, VU, I. Z území uváděna od Malé Veleně (Anonymus 2022). Vzácnější druh, v území registrována na tahu na dvou lokalitách, křovinatá stráž východně Jedlky (1 zpěv) a sady severně Benešova nad Ploučnicí. Později již jen 1 a 1 ex. Lze tak předpokládat dotčení dvou párů zásahy do hnízdních biotopů.

Lejsek šedý *Muscicapa striata* – O. V území jednotlivě hnízdí. Potvrzen v lokalitě Benešov nad Ploučnicí, pár v lesním porostu u potoka, Volfartice-Na Klimentce, zpívající samec v topolové aleji u odbočky na Radeč, Manušice, pár v břehovém porostu Šporky (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně potvrzen na více lokalitách, nejčastěji na kraji sídel – u lomu Soutěsky, Jedlky, severně Benešova nad Ploučnicí, pobřežní

porosty Šporoky. Dotčeny budou min čtyři hnízdící páry ve vazbě na roztroušené porosty dřevin. Dojde k zásahům do biotopu druhu.

Lejsek černohlavý *Ficedula hypoleuca* – NT. V území jednotlivě hnízdí v lesních porostech, zejména dubohabřinách, potvrzen u Soutěsky, dále Jedlka, severně kraj lesa, min. dva páry severně Černého rybníka, vždy zpívající samci v listnatém porostu. Dojde k lokálnímu dotčení hnízdiště druhu, vliv na populaci druhu je zanedbatelný.

Žluva hajní *Oriolus oriolus* – SO. V území jednotlivě hnízdí v lesních porostech, potvrzena Velká Bukovina, zpěv samce v lesním porostu, Volfartice-Na Klimentce, samec na okraji remízu (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně opět lesy severně Soutěsky, Jedlky. Dále v okolí Černého rybníka, jižně Volfartic, v lese SV Horní Libchavy. Lze předpokládat lokální dotčení hnízdiště druhu, vliv na populaci druhu je zanedbatelný.

Ťuhák obecný *Lanius collurio* – O, NT, I. V území ve vazbě na roztroušené porosty křovin, zejména v rámci okrajů lučních ploch s křovinami. Potvrzen v lokalitách Soutěsky, Dolní Habartice, Malá Bukovina, Velká Bukovina, Volfartice – Černý rybník (EVERNIA s.r.o., 2017). Aktuálně rovněž Soutěsky, stráž východně Jedlky, sady severně Benešova nad Ploučnicí, východně Volfartic, SV Horní Libchavy. Pravidelně a jednotlivě hnízdící druh na celém území, především v nižších a středních polohách. Lze předpokládat lokální dotčení hnízdiště druhu (min. pět párů), vliv na populaci druhu je zanedbatelný.

Vrána černá *Corvus corone* – NT. V území potvrzena lokálně na více místech, v trase i její blízkosti hnízdí. Potvrzena v lokalitách Děčín-Březiny, Malá Bukovina, obsazené hnízdo v remízku (EVERNIA s.r.o., 2017). Dojde k lokálnímu dotčení hnízdiště druhu, vliv na populaci druhu je zanedbatelný.

Krkavec velký *Corvus corax* – O. V řešené trase patrně nehnízdí, vyskytuje se ale celoplošně, opakovaně pozorován na přeletu na většině území. Hnízdí v lese severně Černého rybníka. Dotčení je zanedbatelné.

Strnad luční *Miliaria calandra* – KO, VU. V území ve vazbě na luční a ruderalní plochy s rozptýlenými dřevinami. Potvrzen v lokalitách Dolní Habartice, zpívající samec na pastvině, Malá Bukovina, zpívající samec v louce, Volfartice – Černý rybník, zpívající samec v louce, Volfartice-Na Klimentce, zpívající samec na okraji louky (EVERNIA s.r.o., 2017). V území pravidelně hnízdící druh. Aktuálně potvrzen na louce u Dolních Habartic, SV Velké Bukoviny, jižně Volfartic, nejvíce pak východně Volfartic a kolem Horní Libchavy – v trase a blízkém okolí záměru min. tři zpívající samci. Lze předpokládat lokální dotčení hnízdiště druhu, vliv na populaci druhu je zanedbatelný.

Savci (Mammalia)

Hmyzožravci (Insectivora)

Letouni (Chiroptera)

V rámci zájmového území byly zjištěny níže uvedené druhy. V území nebyla zaznamenána zvýšená letová aktivita v rámci některého z liniových porostů, křížených řešenou komunikací, podobně nebyla zjištěna mortalita na stávajících silnicích. Zvláštní opatření v rámci řešené komunikace se tak neuvažují. Dotčení netopýrů je klasifikováno jako malé a spíše nevýznamné. Na řadě míst dojde k zásahu do potravních biotopů, tj. přinejmenším lze usuzovat vliv na lokální výskyty a rušení po dobu stavby u pravidelně lovicích druhů v dotčených částech lokality.

Netopýr černý *Barbastella barbastellus* – KO, II, IV. Registrován ojediněle, okraj lesa severně od Jedlky, 29. 8., min. 1 ex. Aktuálně rovněž u Černého rybníka, 9. 8., 2 ex. lov.

Netopýr severní *Eptesicus nilssonii* – SO, IV. V území jednotlivě na více místech, okraj lesa severně od Jedlky, niva Dobrnského potoka, okolí Černého rybníka. Lov a přelet jednotlivých jedinců.

Netopýr večerní *Eptesicus serotinus* – SO, IV. Registrován pouze jednou, 29. 8., min. 1 ex. přelet při západním okraji Velké Bukoviny.

Netopýr vodní *Myotis daubentonii* – SO, IV. V území jednotlivě na více místech, niva Dobrnského potoka (přelet), Černý rybník (pravidelně lov), niva Šporky u Manušic (přelet a lov).

Netopýr velký *Myotis myotis* – KO, NT, II, IV. Registrován dvakrát v r. 2019, 29. 8., min 2 ex. lov u vyhlídky severně Benešova nad Ploučnicí, 10. 9., 1 ex. přelet u Černého rybníka. V r. 2022, 9. 8., lov 4 ex. na okraji sadu severně Benešova nad Ploučnicí.

Netopýr vousatý *Myotis mystacinus* – SO, IV. V území jednotlivě, okraj lesa severně od Jedlky, okolí Černého rybníka, jednotlivě lov a přelet.

Netopýr řasnatý *Myotis nattereri* – SO, IV. Registrován pouze jednou, 10. 9., lov na okraji lesa západně Černého rybníka.

Netopýr rezavý *Nyctalus noctula* – SO, IV. V území jednotlivě na přeletu v prostoru Velké a Malé Bukoviny, 10. 9. 2019, min. 2 ex. lov u Tesca v Benešově nad Ploučnicí, severně od Manušic. Výskyt je většinou soustředěn do intravilánu obcí, jinak zastížen jen jednotlivě.

Netopýr parkový *Pipistrellus nathusii* – SO, IV. Registrován 10. 9. 2019, 1 ex. v průseku lesa silnice u Černého rybníka. Při kontrole 12. 7. 2022 rovněž na okraji lesa u Horní Libchavy, 2 ex. lov.

Netopýr hvízdavý *Pipistrellus pipistrellus* – SO, IV. V území hojný druh, registrován na okraji lesa u Dobrnského potoka, v Jedlce lov u kostela, Malé Bukovině, nivě Vrbového potoka, u Černého rybníka, v nivě Šporky. Vždy jednotlivé jedinci.

Netopýr ušatý *Plecotus auritus* – SO, IV. V území patrně hojnější, determinován pouze jednou 29. 8., min. 1 ex. u letiště v okraji porostu severně od Manušic.

Vrápenec malý *Rhinolophus hipposideros* – KO, VU, II, IV. V území ojediněle na okraji lesa v Jedlce, 29. 8., min. 1 ex. Druh zde bude patrně hojnější, v rámci kostela je známa kolonie čítající min. 30 jedinců (Anonymus 2022). Druh loví a přelétá především v krytu lesního pláště, v rámci navazujícího lesního porostu je uvažován most v délce 80 m, což lze považovat za vhodný koridor pro přelety druhu. Silnice je zde v zářezu, tj. riziko pro přeletující jedince lze považovat za malé.

Hlodavci (Rodentia)

U níže uvedených druhů hlodavců dojde vlivem stavby k zásahu do biotopu.

Plíšík lískový *Muscardinus avellanarius* – SO, IV. Nalezena dvě stará hnízda v keřovitých porostech na okraji sadu severně Benešova nad Ploučnicí, v trase záměru. Jedná se o velmi atraktivní biotopy druhu, je tak předpokládáno jeho lokální dotčení.

Plich velký *Glis glis* – O, DD. V širším území zejména v dubohabřinách kolem Děčína. Severně Jedlky a u Soutěšky potvrzeny pobytové stopy druhu. Jedná se o velmi atraktivní biotopy druhu, je tak předpokládáno jeho lokální dotčení.

Veverka obecná *Sciurus vulgaris* – O, DD. Roztroušeně v lesních porostech, pozorovány tmavé i rezavé formy. Nalezené hnízda severně Jedlky a u Černého rybníka. Lokálně dojde k zásahu do biotopu druhu.

Bobr evropský *Castor fiber* – SO, II, IV. Trvalý výskyt v nivě Ploučnice. Nalezeny pobytové stopy. S ohledem na vhodná přemostění všech vodotečí se dotčení druhu neuvažuje.

Šelmy (*Carnivora*)

Vydra říční *Lutra lutra* – SO, NT, II, IV. Byl potvrzen trus druhu v nivě Šporky a Bystré. Aktuálně i v Libchavě. Zejména Ploučnice je důležitým migračním koridorem pro vydru. Rozmnožování je zde vysoce nepravděpodobné (trasa záměru). Druh je silně vázán na vodní tok, zejména u samců jsou ale běžné dálkové přesuny na velké vzdálenosti mimo vodní prostředí. Vydra je schopna dobře překonávat překážky, s čím souvisí i vysoká mortalita na silnicích. Dotčení druhu se s ohledem na vhodné parametry přemostění vodních toků neuvažuje.

Zajíci (*Lagomorpha*)

Zajíc polní *Lepus europaeus* – NT. V území spíše vzácně, registrován jen ojediněle u Volfartic a Manušic.

Shrnutí

Dle provedených průzkumů pro účely Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) a dříve vyhotovených průzkumů lze konstatovat, že se v zájmovém území vyskytují zvláště chráněné druhy živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, s vazbami na dotčené území.

V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 21 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy I Směrnice 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků uvedeny v seznamu chráněných druhů a poddruhů ptáků. Dále bylo zaznamenáno celkem 17 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy II Směrnice 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin v zájmu Společenství a jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany a 29 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy IV Směrnice 92/43/EHS v zájmu Společenství a vyžadují přísnou ochranu. Obecně lze konstatovat, že převážná většina výše uvedených druhů citovaných ve směrnici 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, resp. 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků je chráněna rovněž vyhláškou č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Výjimku tvoří pouze následující dva druhy, které nejsou uvedeny v citované vyhlášce: přástevník kostivalový (*Euplagia quadripunctaria*) a datel černý (*Dryocopus martius*).

Z hlediska dotčení zaznamenané fauny bezobratlých dojde k lokálně významnému narušení biotopů některých druhů s vazbou na louky s krvavcem (viz modrásek bahenní), xerothermních a mezofilních luk s křovinami (západní část území) a zachovalých listnatých lesů dubohabřin (převážně západní část území).

V případě bezobratlých živočichů lze ale i přesto konstatovat, že dotčení většiny druhů ze strany záměru, přes jeho velikost, bude z pohledu jejich populací v území bezvýznamné.

V případě některých druhů obratlovců lze vlivem záměru očekávat škodlivý zásah do biotopu druhu, případně rušení po dobu výstavby. U některých zvláště chráněných druhů ryb, obojživelníků a plazů bude nutné v průběhu výstavby realizovat odchyt a transfery na náhradní lokality ekologickým dozorem stavby.

Z důvodu nálezu zvláště chráněných druhů živočichů, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, dotčení druhu), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Přesný výčet druhů, pro které bude podána žádost o udělení

výjimky, je vhodné konzultovat se Správou CHKO České středohoří v návaznosti na rozsah opatření, dobu a rozsah prováděných prací.

Celá řada navrhovaných opatření na ochranu fauny je uvedena v kap. D. IV. dokumentace EIA a rovněž v příloze č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Hodnocení negativních faktorů záměru na faunu

Fáze výstavby

Přímý zábor do stávajících biotopů

Jedná se o nejvýznamnější vlivy, při nichž dochází obecně k trvalému záboru určitých biotopů. O závažnosti zásahu rozhodují především dvě skutečnosti: rozsah zásahu a technické řešení včetně minimalizačních opatření a přítomnost daného biotopu v zájmovém území, kde je velmi důležitou skutečností, zda je postižená lokalita jediným refugiem daných společenstev v oblasti, nebo zda je tento biotop v oblasti hojně zastoupený, tedy nahraditelný.

Z hlediska vlivu záměru na faunu v území je nejvýznamnější trvalý zábor silniční stavby a případných dalších objektů s touto silnicí souvisejících. Při něm dochází k nevratné a trvalé likvidaci určitých biotopů. Plošný rozsah záboru je v zásadě dán délkou sledované trasy (20,588 km ve variantě 1, resp. 20,665 km ve variantě 2), šířkovým profilem silnice (kategorie S 11,5/90) a jejím výškovým vedením, z čehož vyplývá celkový objem zemního tělesa. Trasa záměru v první třetině délky prochází složitým územím, kterým je údolí Ploučnice s navazujícími svahy, které vykazují několik potenciálně plošných sesuvných území. Výstavba mostů přes vodoteče, podjezdy a nadjezdy polních cest, musí být technicky zabezpečeny tak, aby byly minimalizovány přímé vlivy stavby na faunu. Dále je třeba omezit likvidaci křovinatých remízků, mezí a lemů cest, které jsou hnízdními biotopy některých významnějších druhů ptáků. Je nutné minimalizovat zásah do okrajového pláště lesů. Na lesních pozemcích nebude zřizován dočasný zábor stavby. Deponie zemin či zařízení staveniště musí být přednostně umísťovány na zemědělské půdě, mimo souvislejší porosty stromů a keřů.

Disturbance (rušení)

Jedná se především o rušení hlukem, vibracemi vlivem výstavby (zvýšená aktivita v území, těžká mechanizace atd.).

Přeložka silnice I/13 je navržena od začátku úseku do km cca 6,000 v souběhu se stávající silnicí II/262. Dále severně obchází Benešov nad Ploučnicí a přetíná Dolní Habartice. V tomto úseku rušení od automobilového provozu již existuje. I mezi Velkou Bukovinou a Volfarticemi se trasa záměru přimyká ke stávající silnici III. třídy. Zcela nový silniční koridor bude stavbou otevřený až v závěru trasy, a to v délce cca 2,8 km.

Znečištění prostředí

Jedná se především o odpadní vody ze staveniště, potenciální kontaminace vodního i půdního prostředí ropnými látkami z těžké mechanizace a následně možné ovlivnění rostlinných druhů.

Nepředpokládá se významný vliv. Jedná se především o dočasný vliv v období výstavby, který bude ošetřený plánem organizace výstavby a nutností dodržování příslušných zákonů a nařízení na ochranu životního prostředí před znečištěním.

Fáze provozu

Bariérový efekt a migrace živočichů

Silnice svým liniovým charakterem působí jako bariéra pro pohyb volně žijících živočichů v krajině. Silniční těleso rozděluje přirozené areály živočichů a znesnadňuje nebo znemožňuje migraci za potravou, na místa rozmnožování apod. Při nevhodném řešení může dojít k izolaci určitých částí populace a ke snižování její životaschopnosti. Pro ptáky většinou trasa netvoří zásadní překážku, jiná situace je u savců a u obojživelníků. Savci se pravidelně pohybují krajinou při vyhledávání potravy. Zde je třeba zajistit dostatečnou průchodnost trasy a současně zabránit vstupu živočichů na komunikaci z důvodu bezpečnosti silničního provozu.

Celkově lze konstatovat, že nová trasa přeložky je navržena s ohledem na průchod biologicky cenným územím. Je navržena tak, aby byla migračně průchozí s dostatečným počtem i parametry migračních objektů. Pro účely zajištění optimálního stavu migračních objektů jsou dle vyhodnocení v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA) navržena opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. dokumentace EIA. Souhrnné vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy je předmětem následující podkapitoly „Migrace živočichů“.

Mortalita

Mortalita souvisí s migrační prostupností záměru a bude minimalizována oplocením celé trasy navrhované přeložky silnice I/13 a migračními objekty, které vychází z aktuálního technického řešení (Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“, Valbek, spol. s r.o., březen 2021) a z návrhu migračních objektů v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA), resp. návrhu opatření v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Disturbance

Vliv disturbance (hluku, vibrací a světelného rušení) na faunu je nízký a patrný pouze v úzkém pásu podél silnice. Většina druhů je na tyto vlivy značně adaptabilní. Disturbance může být dostatečně snížena vlastním technickým řešením stavby (vedení v zářezu) a vhodnými ochrannými opatřeními, kterými jsou např. ochranné zelené pásy stromů a keřů.

Znečištění prostředí

Kontaminace emisemi z automobilů (oxidy dusíku, oxid uhelnatý, těžké kovy atd.), další polutanty vzniklé při provozu (obrušování pneumatik, posypové materiály, úniky látek při haváriích automobilů atd.) nebude v území významná. Projevuje se v úzkém pásu podél silnice.

Za účelem posouzení vlivu znečišťujících látek z automobilové dopravy na ekosystémy byl v Rozptylové studii (příloha č. 3 dokumentace EIA) proveden výpočet a vyhodnocení příspěvků oxidů dusíku (NO_x). Pro průměrné roční koncentrace oxidů dusíku je stanoven imisní limit pro ochranu ekosystémů a vegetace na úrovni 30 µg/m³. Z vyhodnocení příspěvků NO_x, resp. při porovnání příspěvků k imisní zátěži ve výhledových stavech oproti stávajícímu stavu je zřejmé, že imisní příspěvky NO_x ze silniční dopravy jsou malé a málo významné. Realizací záměru nedojde k ovlivnění imisního limitu pro NO_x ve vztahu k ochraně ekosystémů

Na základě Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) bylo navrženo před všemi vyústěními kanalizací nebo vodotěsných zpevněných příkopů do vodních toků realizovat havarijní retenční objekty – sedimentační (dešťové usazovací) a retenční nádrže, které budou zároveň vybaveny gravitačními odlučovači ropných látek (koncentrace ropných látek na odtoku z nádrží do 5 mg/l).

V úsecích odvodnění pomocí silničních příkopů s následným vsakem jsou jako havarijní objekty navrhovány normé stěny do silničních příkopů s kalovým prostorem.

Samotná vozovka, údržba krajnic a zemního tělesa nemá vliv na okolní faunu. Vliv je proto nízký a běžný pro daný typ silnice.

Změny stanovištních poměrů a změny ve využití krajiny

Vysoké násypy či zářezy často významně modifikují ekologický režim svého blízkého okolí. Mění zde vodní režim (a to jak ve smyslu vzestupu zamokření nebo naopak vysušení), způsobují zástin, částečně ovlivňují i vzdušné proudění a termické poměry. Spolupůsobením těchto a dalších vlivů se může flóra a následně rovněž fauna v blízkém okolí silnic a dálnic výrazně proměnit. Vysokým zemním tělesem může docházet i částečně ke změnám v místním klimatu (stagnace chladného vzduchu, zástin).

S tímto faktorem je nutné počítat především v úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí, kde trasa prochází složitým územím.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na faunu

Z pohledu fauny se výraznější kumulativní a synergické vlivy v území posuzovaného záměru nepředpokládají. Přímo v dotčeném území nejsou aktuálně uvažovány další stavby či zásahy podobného charakteru. Kumulativní a synergické vlivy z pohledu flóry se nepředpokládají ani v souvislosti s realizací navazujících staveb „I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ a přeložkou silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem („Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262“ a „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“).

Ovlivnění fauny předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření k ochraně fauny v kapitole B. I. 6. a D. IV. považovat za přijatelné.

Migrace živočichů

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována Rámcová migrační studie, ve které bylo zhodnoceno technické řešení záměru a aktuální stav dotčeného území. Rámcová migrační studie tvoří samostatnou přílohu č. 6 předkládané dokumentace EIA.

Území je v západní okrajové části součástí evropské sítě EECONET, konkrétně zóny zvýšené péče o krajinu (ZÚ – km 2,400). Předmětný záměr pak kříží dva vymezené koridory, které reprezentují nadregionální biokoridory K8 Stříbrný roh – státní hranice (cca km 3,000) a K5 Stříbrný roh – Studený vrch (cca km 15,900).

Dle vymezení polygonů UAT lokalita jen okrajově zasahuje do oblasti nefragmentovaných celků, a to v západní části území ZÚ – km 2,800, konkrétně celek 180.

Dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců je širší lokalita součástí území kategorie II. – území zvýšeného významu (na stupnici I.–V., kde I. je nejvýznamnější území pro migraci).

Dle podkladu AOPK ČR (2020) k migračně významným územím, dálkovým migračním koridorům a místům omezení v územním plánování, je lokalita součástí území zvýšené hodnoty pro trvalý výskyt nebo pro migraci druhů zvláště chráněných savců lesního ekosystému. Do jádrových území trasa nezasahuje. Za migrační koridor (biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců) můžeme označit prostory ve dvou úsecích záměru:

- V západní části území to je okrajová část území v km 2,800 až 3,300, a úsek 4,100 až 5,200, přičemž kritický je úsek v km 4,100 až 4,700 – vymezené kritické místo křížení (Malá Veleň). Trasa zde prochází více zalesněným územím východně od Děčína, severně od Malé Veleně.
- Druhým vymezeným biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců je prostor v ose západ-východ mezi Dolními Habarticemi a Malou Bukovinou v km 10,100 až 11,100.

Na základě rozměrů jednotlivých podchodů (šířka, výška, délka) byl v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA) vypočten tzv. index průchodnosti (I), dle něž lze mostní objekty rozdělit do tří skupin:

Kategorie A – průchozí pro největší savce ($I > 10$)

Kategorie B – průchozí pro středně velké živočichy ($I > 1,5$)

Kategorie C – průchozí pro menší živočichy, objekty o průměru min. 80 cm

Při řešení vhodnosti migračních objektů byla dále využita metodika migračního potenciálu (MP). Funkčnost migračního profilu určuje složka ekologická (MPE) a technická (MPT). Celkový migrační potenciál je pak definován jako součin obou těchto složek: $MP = MPE * MPT$.

Metodika vychází z členění savců do zmíněných tří kategorií, tj. kategorie A – velcí savci a druhy nejnáročnější na parametry migračních objektů (jelen, los, rys, medvěd, vlk a kočka divoká), kategorie B – střední savci a kopytníci (srnec, prase), kategorie C – menší savci a šelmy (liška, jezevec, vydra, bobr, drobné kunovité šelmy).

Celkový migrační potenciál pak lze rozdělit dle následující charakteristiky:

1,0 – 0,8 = Zcela funkční stav, blíží se ideálnímu řešení

0,8 – 0,6 = Nadprůměrná, vysoká funkčnost, pouze s malými omezeními

0,6 – 0,4 = Průměrná, střední funkčnost, se zřetelně omezujícími prvky

0,4 – 0,2 = Podprůměrná, nízká funkčnost, řada omezujících prvků

0,2 – 0,0 = Nefunkční stav, blíží se úplné neprůchodnosti pro zvěř

Vyhodnocení migrační prostupnosti migračně významných území

V rámci území je věnována zvýšená pozornost vlivu na biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, s přesahem na možné ovlivnění dálkové migrace v širším území. Z pohledu širšího území lze v území vymezit dva významné dálkové koridory zajišťující konektivitu na území CHKO České Středohoří s přesahem do CHKO Labské pískovce (západní část) zahrnující NP České Švýcarsko a CHKO Lužické hory (východní část).

Lokalita je součástí území kategorie II. To klade nároky na migrační propustnost území pro skupinu A živočichů migračními objekty co 5–8 km, pro skupinu B co 2–4 km, pro skupinu C propustky co 1 km.

Biotop lesních savců v km 2,800 – 5,200

Okrajový úsek biotopu v km 2,800–3,300 představuje s ohledem na vedení přeložky tunelem velmi vhodný migrační koridor pro všechny řešené druhy savců včetně losa. Nejvíce limitní je zde zástavba na LB Ploučnice (zahradky s chatami), která spolu s variantou 1 silně omezuje potenciál migrace v řešeném úseku. V tomto ohledu je výrazně lepší varianta 2, která má nižší dopad na úseky migrace vzdálenějším vyústěním tunelů (širší koridor, tj. 590 m oproti 280 m u varianty 1) a tím i současně umožňuje napojení

severně i jižně v nezastavěných úsecích v nivě Ploučnice. Současně se jedná o vhodné převedení NRBK K8 Stříbrný roh-hranice ČR. Varianta 1 je klasifikována jako akceptovatelná, varianta 2 pak jako výrazně vhodnější s menšími rušivými a omezujícími vlivy na migraci.

Kritický úsek v rámci migrační trasy je v současnosti vymezen v km 4,100 až 4,700. Zásadní výhodou území ve vztahu k okolí a předchozímu úseku je absence zástavby v údolí Ploučnice. Je zde uvažován ekodukt (nadchod) v km 4,230 o šířce 50 m a délce cca 18 m (varianta 1 i 2). To je v daných podmínkách akceptovatelné řešení, které spolu s navazujícími lesními porosty a možnými technickými opatřeními (protihlukové stěny nad tunelem) umožní migraci všech cílových kategorií. Ekodukt je rovněž vhodným objektem pro prostorové propojení LBC 80 a LBC 77 v nivě Ploučnice, které zvýší konektivitu v rámci neúplné sítě ÚSES v území.

Biotop lesních savců v km 10,100 – 11,100

Přeložka silnice zde vede ve volné krajině zajišťující ideální podmínky dálkové migrace od severu k jihu. S ohledem na vymezený koridor je zcela nezbytné, aby zde byl přítomen migrační objekt – nadchod, tj. je požadavek na splnění parametrů pro losa evropského. Realizaci nadchodu zde podporuje i konfigurace terénu, kdy vede přeložka v zářezu, navíc v mírné údolnici. Je tak považováno za zcela nezbytné realizovat zde migrační objekt jako součást záměru. Možno jej spojit s uvažovanou přeložkou polní cesty v km 10,310, která bude mít nezpevněný povrch.

Minimální šířku migračního prostoru (tj. volné šířky povrchu na ekoduktu) je nutno uvažovat $a = 40$ m (dle TP 180 dostatečná k zajištění migrace). Při odhadované délce nadchodu cca 50 m a dodatečných úpravách terénu včetně stínění migrační trasy lze takové řešení považovat za dostatečné. Po obou stranách migračního prostoru nad komunikací je navrhováno umístění clony proti oslnění. Povrch nad násypem ekoduktu je navrženo osázet dřevinami dle doporučení TP 180.

Vyhodnocení migrační prostupnosti pro jednotlivé skupiny živočichů

Vyhodnocení migračních parametrů jednotlivých stavebních objektů je předmětem podrobné tabulky v příloze Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA).

Kategorie A živočichů

Pro tuto kategorii živočichů je požadavek na migrační objekty po 5–8 km.

Vhodnými migračními objekty pro kategorii A živočichů dle navrženého technického řešení jsou následující objekty:

- Nadchod v místě tunelu v km 3,000 varianty 1, resp. v km 2,850–3,350 varianty 2 – Jedná se o vhodný nadchod pro kategorii A živočichů, vzhledem k navrženému tunelu o délce cca 280 m ve variantě 1, resp. 590 m ve variantě 2.
- Ekodukt přes I/13 v km 4,230 – šířka cca 50 m. Jedná se o vhodný migrační objekt pro kategorii A živočichů.
- Most přes údolí potoka Libchava v km 20,285 varianty 1, resp. v km 20,355 varianty 2 ($I = 591,3$; $MP = 0,61$) – Jedná se o vhodný objekt s ohledem na délku i velké terénní převýšení (dle vrstevnic průměrně 16–20 m). Vhodně přemostěno LBC5 a LBC 8.

Potenciálně vhodné objekty pro kategorii A živočichů dle navrženého technického řešení s limity území:

- Most přes přeložku cesty a potok v km 9,520 varianty 1, resp. v km 9,470 varianty 2 ($I = 162,5$; $MP = 0,60$) – Limitní je zde blízkost zástavby, přesto se ale jedná o vhodný profil.
- Most přes údolí a přeložku cesty v km 13,300 varianty 1 ($I = 55,0$; $MP = 0,34$), resp. v km 13,135 varianty 2 ($I = 127,0$; $MP = 0,39$) – Délka mostu je 60 m (varianta 1)/80 m (varianta 2), jako výrazně vhodnější se jeví varianta 2 i s ohledem na větší zářez údolí. Pro kategorii A je požadována minimální šířka podchodu 60 m. Doporučená minimální výška nad zemí je 10 m, což je zde splněno (11 m u varianty 1 a 15 m u varianty 2). Jedná se i o vhodné převedení IP 57, pro které však stačí menší parametry (kategorie C). S ohledem na níže navrhované doplnění migračního objektu v km 15,000–16,000, charakter stávajícího území (větší bezlesí s bližší zástavbou) a související vzdálenosti je však vyhodnoceno, že tento úsek bude dostačující pro kategorii B živočichů. Při vhodných úpravách terénu a dosadbě dřevin je využitelný i pro kategorii A.
- Most přes přeložku lesní cesty v km 16,480 varianty 1 ($I = 13,8$; $MP = 0,5$), resp. v km 16,530 varianty 2 ($I = 16,3$; $MP = 0,51$) – V tomto úseku je pro kategorii A živočichů limitní výška mostu nad terénem 5–6 m, vhodnější je varianta 2.
- Most přes údolí s biokoridorem v km 18,810 varianty 1 ($I = 119,2$; $MP = 0,55$), resp. v km 18,830 varianty 2 ($I = 206,3$; $MP = 0,57$) – Tento úsek je pro kategorii A méně vhodný s ohledem na blízkou zástavbu.
- Most přes údolí potoka Libchava v km 20,285 varianty 1 ($I = 591,3$; $MP = 0,61$), resp. v km 20,355 varianty 2 ($I = 750,0$; $MP = 0,63$) – Jedná se o méně vhodný ale potenciálně využitelný objekt pro kategorii A živočichů, limitní je blízká zástavba.
- Most přes potok a biokoridor v km 21,400 varianty 1 ($I = 37,5$; $MP = 0,62$), resp. v km 21,500 varianty 2 ($I = 33,3$; $MP = 0,60$) – Jedná se o atraktivní úsek, kde vhodně navazují lesní celky bez zástavby, dostatečná je výška 8–9 m nad zemí.
- Most přes Šporuku a místní komunikaci v km 22,080 varianty 1, resp. v km 22,180 varianty 2 ($I = 56,3$; $MP = 0,60$) – Přes blízkost zástavby se jedná o vhodný koridor i s ohledem na parametry mostního objektu.

Požadované doplnění migračních objektů pro kategorii A živočichů nad rámec navrženého technického řešení:

- Km 10,100–11,100 – Dle vyhodnocení migračně významných území výše je na základě Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) požadováno doplnit migrační objekt (nadchod) cca o šířce migračního prostoru 40 m. Možno jej spojit s uvažovanou přeložkou polní cesty v km 10,310, která bude mít nezpevněný povrch. Při odhadované délce nadchodu cca 50 m a dodatečných úpravách terénu včetně stínění migrační trasy lze takové řešení považovat za dostatečné. Po obou stranách migračního prostoru nad komunikací tak budou umístěny clony proti oslnění. Povrch nad násypem ekoduktu bude osázen dřevinami dle doporučení TP 180.
- Km 15,000–16,000 – Jedná se o pás lesních celků spojující vrch Rozmezí a Dvorský kopec, kde je i trasován nadregionální biokoridor NRBK K5 Stříbrný roh – Studený vrch. V uvedeném úseku byla zaznamenána hojná migrace většiny savců v území včetně jelena. S ohledem na trasování NRBK je požadováno, aby v úseku údolí Vrbového potoka, tj. v rámci úseku objektů mostů přes lesní cestu (km 15,095, respektive 15,155) a přes Vrbový potok (km 15,205, respektive 15,265) byl realizován most pro kategorii A živočichů (cca v km 15,100–15,200). Objekt by měl být navržen o minimální šířce podchodu 60 m a minimální výšce nad terénem 7 m (předložené varianty mostů zde mají výšku 6–8 m nad terénem).

Shrnutí pro kategorii A živočichů

S ohledem na požadavky migračních objektů pro kategorii A jsou dle navrženého technického řešení vhodné migrační objekty v km 3,000, v km 4,230 a v km 20,285 (resp. v km 20,355 varianty 2). Nad rámec navrženého technického řešení je požadováno doplnění migračních objektů v km 10,300 a v km 15,100–15,200.

Pro účely migrace živočichů kategorie A jsou potenciálně využitelné i migrační objekty v km 9,520 (km 9,470 varianty 2), v km 13,300 (v km 13,135 varianty 2), v km 16,480 (v km 16,530 varianty 2), v km 18,810 (v km 18,830 varianty 2), v km 22,080 (v km 22,180 varianty 2).

Kategorie B živočichů

Pro tuto kategorii živočichů je požadavek na migrační objekty po 2–4 km.

Výše uvedené vhodné a potenciálně vhodné migrační objekty pro kategorii A živočichů, jsou rovněž vhodné i pro kategorii B živočichů. Nad rámec těchto objektů jsou pro kategorii B živočichů dále vhodné migrační objekty v km 3,615 (v km 3,650 varianty 2), v km 6,935 (v km 6,930 varianty 2), v km 7,810 (v km 7,745 varianty 2), v km 9,155 (v km 9,090 varianty 2) a v km 15,095 (v km 15,155 varianty 2).

Dle vyhodnocení migrační prostupnosti pro kategorii A živočichů výše je dále požadováno doplnění migračních objektů v km 10,3000 a 15,100–15,200.

Vhodné migrační objekty pro kategorii B živočichů dle navrženého technického řešení:

- Most přes údolí v km 3,615 varianty 1 ($I = 236,1$; $MP = 0,54$), resp. v km 3,650 varianty 2 ($I = 116,7$; $MP = 0,53$) – Délka mostu dle varianty 100–150 m. Jedná se o vhodný migrační profil pro kategorii B i C živočichů. S ohledem na přítomnost navazujících migračních objektů je objekt bez zvláštních požadavků.
- Most přes údolí s potokem v km 6,935 varianty 1 ($I = 128,3$; $MP = 0,56$), resp. v km 6,930 varianty 2 ($I = 279,3$; $MP = 0,57$) – Délka mostu je 110 m (230 m u varianty 2). Jedná se o velmi vhodný migrační profil pro kategorii B i C živočichů. Částečně limitujícím prvkem je navazující zástavba. Výrazně vhodnější je varianta 2.
- Most přes údolí v km 7,810 varianty 1, resp. v km 7,745 varianty 2 ($I = 253,4$; $MP = 0,62$) – Délka mostu je 190 m. Jedná se o velmi vhodný migrační profil pro kategorii B i C živočichů. Částečně limitujícím prvkem je navazující zástavba. Velmi vhodný objekt s výškou nad zemí 16 m.
- Most přes cestu a potok v km 9,155 varianty 1, resp. v km 9,090 varianty 2 ($I = 36,7$; $MP = 0,63$) – Délka mostu je 40 m. Technicky se jedná o vhodné místo převedení migračního koridoru pro kategorii B a C živočichů. Návaznost lesních celků je zde dobrá, navíc je zde veden lokální biokoridor.
- Most přes přeložku cesty a potok v km 9,520 varianty 1, resp. v km 9,470 varianty 2 ($I = 162,5$; $MP = 0,81$) – Délka mostu je 130 m. Technicky se jedná o velmi vhodné místo převedení migračního koridoru pro kategorii B a C živočichů. Návaznost lesních celků je zde dobrá, navíc je v blízkosti vymezen lokální ÚSES, jehož trasování bude vhodné upravit do nivy potoka (LBK 129).
- Most přes údolí a přeložku cesty v km 13,300 varianty 1 ($I = 55,0$; $MP = 0,45$), resp. v km 13,135 varianty 2 ($I = 127,0$; $MP = 0,52$) – Délka mostu je 60 m (varianta 1) a cca 80 m (varianta 2), jako vhodnější se jeví varianta 2 i s ohledem na větší zářez údolí. Jedná se i o vhodné převedení IP 57. Vhodný migrační objekt pro kategorii B a C, dostatečná výška nad terénem (11–15 m).

- Most přes lesní cestu v km 15,095 varianty 1 (I = 26,7; MP = 0,60), resp. v km 15,155 varianty 2 (I = 17,5; MP = 0,48) – Délka mostu je 40 m. V km 15,205 (15,265) je navržen most přes Vrbový potok. Délka mostu je 30 m. Zde je požadována úprava na realizaci většího migračního objektu pro kategorii A, viz výše. Jinak se jedná o mosty velmi vhodných parametrů pro kategorii B a C.
- Most přes přeložku lesní cesty v km 16,480 varianty 1 (I = 13,8; MP = 0,66), resp. v km 16,530 varianty 2 (I = 16,3; MP = 0,69) – Délka mostu je 30 m. Velmi vhodný migrační objekt pro kategorii B i C, vhodnější je varianta 2 s výškou mostu více nad zemí. Vhodné pro převedení LBK 3.
- Most přes údolí s biokoridorem v km 18,810 varianty 1 (I = 119,2; MP = 0,70), resp. v km 18,830 varianty 2 (I = 206,3; MP = 0,71) – Délka mostu je 110 m. Jedná se o velmi vhodný migrační profil pro kategorii B i C živočichů. Při daných parametrech je nutné, aby byla (pro kategorii B) minimální výška nad zemí 5 m s tím, že za vhodnou je považována výška 7 m nad zemí pro dostatečně zajištěnou migraci. Jedná se o vhodné převedení RBK 556 v km 18,800.
- Most přes údolí potoka Libchava v km 20,285 varianty 1 (I = 591,3; MP = 0,76), resp. v km 20,355 varianty 2 (I = 750,0; MP = 0,76) – Jedná se o vhodný objekt pro kategorii B živočichů.
- Most přes potok a biokoridor v km 21,400 varianty 1 (I = 37,5; MP = 0,80), resp. v km 21,500 varianty 2 (I = 33,3; MP = 0,79) – Jedná se o atraktivní úsek, kde vhodně navazují lesní celky bez zástavby, limitní je zde ale výška nad zemí s ohledem na více plochý terén. Tento úsek je klasifikován jako vhodnější pro kategorii B. Cílem by mělo být dodržet výšku mostu nad terénem alespoň 5 m. Vhodný úsek pro převedení LBK 4.
- Most přes Šporuku a místní komunikaci v km 22,080 varianty 1, resp. v km 22,180 varianty 2 (I = 56,3; MP = 0,74) – Délka mostu je 90 m. Jedná se o velmi vhodný migrační profil pro kategorii B i C živočichů. Při daných parametrech je nutné, aby byla (pro kategorii B) minimální výška nad zemí 5 m. Vhodné pro převedení LBK 6.

Shrnutí pro kategorii B živočichů

Bylo vyhodnoceno, že s ohledem na požadavky migračních objektů pro kategorii B jsou jako dostatečné objekty ty uvedené u kategorie A, tj. v km 3,000, km 4,230 a v km 20,285. Požadován je migrační objekt v km 10,300 a v km 15,100–15,200. Tyto objekty jsou tedy současně vhodné i pro kategorii B, přičemž četnost dalších objektů pro kategorii B v území je dostatečná. Tj. využitelné jsou rovněž migrační objekty v km 9,520 (v km 9,470 varianty 2), v km 13,300 (v km 13,135 varianty 2), v km 16,480 (v km 16,530 varianty 2), v km 18,810 (v km 18,830 varianty 2), v km 22,080 (v km 22,180 varianty 2), popsané u kategorie A, a v km 3,615 (v km 3,650 varianty 2), v km 6,935 (v km 6,930 varianty 2), v km 7,810 (v km 7,745 varianty 2), v km 9,155 (v km 9,090 varianty 2), v km 9,520 (v km 9,470 varianty 2), v km 13,300 (v km 13,135 varianty 2), v km 15,095 (v km 15,155 varianty 2), v km 16,480 (v km 16,530 varianty 2), v km 18,810 (v km 18,830 varianty 2) popsané výše v textu.

Kategorie C živočichů

Pro tuto kategorii živočichů je požadavek na migrační objekty po 1 km.

Výše uvedené vhodné objekty pro kategorii A a kategorii B živočichů jsou rovněž vhodné i pro kategorii C živočichů.

Dle vyhodnocení migrační prostupnosti pro kategorii A živočichů výše je dále požadováno doplnění migračních objektů v km 10,3000 a 15,100–15,200.

Další vhodné migrační objekty pro kategorii C živočichů dle navrženého technického řešení vč. návrhu doplnění:

- Most přes údolí v km 1,910 ($I = 65,3$; $MP = 0,63$) – Délka mostu je 60 m. Objekt vhodný pro kategorii C živočichů, bez zvláštních doporučujících opatření.
- Most přes údolí v km 2,315 ($I = 36,4$; $MP = 0,76$) – Délka mostu je 50 m. Objekt vhodný pro kategorii C živočichů. S ohledem na navazující zástavbu nemá pro kategorii B bezprostřední význam, bez zvláštních doporučujících opatření.
- Most přes cestu a Dobrnský potok v km 2,590 varianty 1 ($I = 55,4$; $MP = 0,72$), resp. v km 2,580 varianty 2 ($I = 19,9$; $MP = 0,72$) – Délka mostu je 90 m. Objekt vhodný pro kategorii C živočichů, bez zvláštních doporučujících opatření.
- Most přes stávající silnici v km 2,805 varianty 1 ($I = 5,9$; $MP = 0,45$), resp. v km 2,700 varianty 2 ($I = 8,0$; $MP = 0,45$) – Most je lokálně využitelný pro některé druhy kategorie C.
- Most přes vodoteč v km 3,390 varianty 1, resp. v km 3,450 varianty 2 ($I = 1,7$; $MP = 0,37$) – Délka mostu je 10 m. Doporučeno řešit minimálně rámovým propustkem výšky 2 m se zachováním suché cesty. Vhodné pro kategorii C živočichů.
- Most přes údolí v km 3,615 varianty 1 ($I = 236,1$; $MP = 0,72$), resp. v km 3,650 varianty 2 ($I = 116,7$; $MP = 0,72$) – Délka mostu dle varianty 100–150 m. Jedná se o vhodný migrační profil pro kategorii B i C živočichů. S ohledem na přítomnost navazujících migračních objektů je objekt bez zvláštních požadavků.
- Most přes cestu do kamenolomu v km 3,905 varianty 1 ($I = 10,5$; $MP = 0,18$), resp. v km 3,950 varianty 2 ($I = 13,0$; $MP = 0,18$) – Délka mostu je 20 m. Most je lokálně využitelný pro některé druhy kategorie C.
- Most přes údolí v km 4,875 varianty 1 ($I = 76,7$; $MP = 0,56$), resp. v km 4,475 varianty 2 ($I = 130,2$; $MP = 0,56$) – Délka mostu 80 m. Objekt je velmi vhodný pro kategorii C živočichů.
- Most přes přeložku polní cesty v km 5,695 ($I = 16,7$; $MP = 0,72$) – Délka mostu je 20 m. Objekt vhodný pro kategorii C živočichů. Bez zvláštních doporučujících opatření. Ve variantě 2 most chybí (výška v řešeném úseku cca 1 m nad zemí, prostor pro mostní objekt je 100 m od místa na obě strany trasy, a to výšky cca 4 m pro oba úseky). Nutno realizovat objekt i ve variantě 2, dostačující je případný rámový propustek výšky min. 2 m.
- Most přes cestu k vodojemu v km 6,185 ($I = 8,8$; $MP = 0,72$) – Délka mostu je 20 m. Objekt vhodný pro kategorii C živočichů. S ohledem na navazující zástavbu nemá pro kategorii B bezprostřední význam, bez zvláštních doporučujících opatření. Ve variantě 2 most chybí (jsou zde ale vhodné podmínky pro mostní objekt výšky okolo 8 m nad zemí). Dostačující je rámový propustek min. 2 m výšky.
- Most přes potok v km 7,250 varianty 1 ($I = 6,9$; $MP = 0,90$), resp. v km 7,185 varianty 2 ($I = 3,8$; $MP = 0,90$) – Délka mostu je 15 m. Objekt vhodný pro kategorii C živočichů. Bez zvláštních doporučujících opatření.
- Dále navazuje lesní úsek s křižovatkou Benešov-východ, kde vede silnice v zářezu. Okolo km 8,300 přechází přeložka silnice mírné údolí, kde přechází od zářezu do náspu. Jedná se o lokální migrační trasu drobných obratlovců včetně obojživelníků. Je zde nad rámec navrženého technického řešení požadována realizace migračního objektu – rámového propustku se suchou cestou min. rozměrů 2x2 m.

- Most přes údolí Bystré v km 8,870 varianty 1, resp. v km 8,790 varianty 2 ($I = 450,0$; $MP = 0,33$) – Délka mostu je 240 m. Jedná se technicky o velmi vhodný migrační profil pro kategorii B i C živočichů. Limitujícím prvkem je ale bezprostředně navazující zástavba, neumožňující migraci kategorie B. Vhodný objekt pro kategorii C. Vhodně převeden LBK 126.
- Dále jsou vhodné objekty v km 9,520 varianty 1, resp. v km 9,470 varianty 2 – viz vyhodnocení u kategorie B, následuje požadavek na nadchod v km 10,300. Mosty přes uvažovanou I/13 v km 10,310, 11,975, 12,790 nejsou jako migrační objekty vhodné.
- V navazujícím úseku od požadovaného migračního objektu v km 10,300 vede silnice otevřeným terénem v zářezu, nekříží žádné význačnější prvky a nebyla zde zaznamenána lokálně migrace živočichů. Nejblíže je vhodný migrační objekt v km 13,300 (v km 13,135 varianty 2) – viz vyhodnocení u kategorie B. Je zde tak ponechán úsek v km 10,300–13,300 bez migračních objektů, což je s ohledem na zjištění, charakter území a technické limity zářezu silnice považováno za akceptovatelné.
- Most přes přeložku silnice II/263 v km 13,735 varianty 1, resp. v km 13,650 varianty 2 ($I = 40,0$; $MP = 0,40$) – Délka mostu je 40 m. Jedná se o vhodný migrační profil pro kategorii C živočichů. Částečně limitujícím prvkem je rušení stávající silnicí.
- V úseku km 13,735 – 15,095 není dodržena limitní vzdálenost pro migrační objekt pro kategorii C živočichů. Je tak požadováno zvážit možnost realizace rámového propustku (2x2 m) okolo km 14,600, kde přechází komunikace ze zářezu do náspu (úsek stávající lesní cesty).
- Km 15,200–16,480 – V úseku Černého rybníka je nutno realizovat migrační bariéru podél jižního okraje stávající komunikace v úseku nivy Vrbového potoka u kóty Špičák až východního okraje lesa (1,5 km). Ze severu pak stejnou bariéru po hrany terénních zářezů nové komunikace (cca 100 m severovýchodně od mostu přes potok km 15,205, cca 300 m západně od mostu přes lesní cestu v km 16,480). V km 15,100–15,200 a v km 16,480 je dále navrženo realizovat propustek pod stávající komunikací tak, aby byl napojen na migrační bariéry, umožňoval migraci pod mostem přes lesní cestu (sníženina) a současně zabraňoval pronikání na komunikaci. Dle konfigurace terénu a navazujícího svahu mezi km 15,205 a 16,480 je v tomto úseku rozmezí migračních profilů ve vzdálenosti 1,2 km akceptovatelné.
- Navazuje otevřený terén s křižovatkou Volfartice a zářez silnice v navazujícím úseku 16,480–18,810 a 18,810–20,285, kde navíc dochází k přeložkám silnic. Migrační objekty zde nejsou nutné. Mosty přes I/13 převádějící polní cesty a cyklostezku nejsou pro migraci vhodné (km 17,315, km 18,125, km 19,490, km 20,910).
- Most přes údolí s biokoridorem v km 18,810 varianty 1 ($I = 119,2$; $MP = 0,85$), resp. v km 18,830 varianty 2 ($I = 206,3$; $MP = 0,85$) – Jedná se o vhodný migrační objekt pro kategorii B a C, vyhodnocený u kategorie B.
- Podobně objekty v km 20,285 (v km 20,355 varianty 2), v km 21,400 (v km 21,500 varianty 2), v km 22,080 (v km 22,180 varianty 2), které jsou pro migraci kategorie C velmi vhodné a byly řešeny výše u kategorie A a B.

Shrnutí pro kategorii C živočichů

Četnost a rozmístění migračních objektů vhodně kopíruje vodoteče a terénní sníženiny, nedochází tak k výraznějším změnám stávající migrace ve vztahu k lokálním prvkům ÚSES a okolnímu území. Specifické je okolí Černého rybníka, kde musejí být realizovány migrační bariéry a vhodné úpravy terénu.

Celkově lze shrnout, že na většině úseků je dostatečná četnost objektů pro kategorii C. Doplnění je navrženo v relevantních úsecích cca v km 8,300 a v km 14,600, a to v podobě rámových propustků velikosti 2x2 m. Tam, kde není splněna podmínka odstupu 1 km, se jedná o úseky bez migrace a takové konfigurace terénu (silnice ve výrazném zářezu), že zde není nutné tyto migrační objekty realizovat.

Vyhodnocení migrační prostupnosti z pohledu jednotlivých skupin živočichů

Ryby a vodní živočichové

Ovlivnění migrace ryb a obecně vodních živočichů je vyloučeno. Při zásazích nevznikají nové překážky. Na úpravu toků pod mostními objekty tak není nutné brát zvláštní ohledy nad rámec obecných doporučení. K těm patří zejména citelné úpravy břehů s preferencí přirozených prvků a kamenného záhozu namísto rovnániny či dlažby do betonu. Tam kde je to možné je vhodné preferovat úplné vyloučení úprav toků.

Obojživelníci

Samotný záměr nepředstavuje bariéru pro migrující obojživelníky, v rámci jednotlivých přemostění vodních toků a liniových prvků bude ideálně zachován migrační profil pod přemostěními a v rámci propustků. Podobně lze očekávat, že při jednotlivé migraci na většině území budou jedinci zejména kopírovat terénní sníženiny a propustky a liniovou vegetaci.

Problematickým místem je úsek lesního celku s Černým rybníkem, kde dojde k omezení migrace a současně zhoršení situace s ohledem na již stávající výraznou mortalitu ropuchy obecné na silnici. V rámci tohoto úseku je navrženo realizovat migrační bariéry.

Další riziko lze spatřovat při samotné realizaci komunikace, kdy změnou podmínek v území (přeměna ploch na plochy neudržované se vznikem kaluží) pravidelně dochází k dočasné migraci a obsazování nových biotopů většinou druhů žab. Řešením je stanovení biologického dozoru u podobných staveb, který tuto situaci podchytí, provede včas transfery z dotčených ploch i v průběhu stavby, případně zajistí vhodnou instalaci migračních bariér.

Savci

V rámci stavby jsou všechny rizikové úseky vhodně řešeny, případně jsou navrženy postupy a opatření na minimalizaci negativních vlivů.

V případě všech propustků je vhodné zdůraznit, že je potřeba preferovat přirozený nezpevněný substrát navržené suché cesty. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, preferovat obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přisypat přirozeným substrátem (např. štěrkopískem). Další opatření nad rámec obecných doporučení nejsou pro dané území nutná.

V případě netopýrů je podstatné, s jakou intenzitou a které části území jednotlivé druhy využívají k lovu a zejména přeletům. Obecně nebezpečnými jsou zejména úseky, které jsou atraktivní (či prostorově ovlivňující) k nízkým přeletům v místě křížení komunikací. Jedná se především o situace, kdy druhy překonávají vyvýšenou komunikaci mezi atraktivními biotopy, což jsou typicky vodní plochy (vodoteče) či křížení dřevinných liniových prvků. Naopak optimální jsou situace, kdy je komunikace níže oproti okolnímu terénu či je kryta dřevinnými porosty, netopýři pak přelétají výše nad komunikací a ohrožení ze strany provozu je minimální.

V území nebyl identifikován žádný problematický úsek, který by představoval zvýšené riziko pro netopýry. Opatření tak nejsou navrhována.

Pro účely zajištění optimálního stavu migračních objektů jsou dle vyhodnocení výše navržena opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. dokumentace EIA.

V případě realizace navržených migračních objektů a řady opatření v kap. D. IV. lze předpokládat, že po zprovoznění přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice bude zajištěna dobrá průchodnost území pro volně žijící živočichy.

D. I. 7. 3. Vlivy na ekosystémy

Zastoupení přírodních biotopů je v území významné. Jedná se o přirozené fragmenty lesních společenstev, společenstva keřů a lesních lemů, louky a suché trávníky, pastviny, ovocné sady, mokřadní společenstva podél potoků. Biotopy se na celé ploše často střídají a vytvářejí tak charakteristickou mozaiku a vzhled krajiny.

Vyhodnocení vlivu na biotopy lesních ekosystémů je předmětem podkapitoly D. I. 7. 1. předkládané dokumentace EIA. Dále jsou komentovány ostatní přírodní a antropogenní biotopy identifikované v dotčeném území předmětného záměru.

Luční porosty jsou reprezentovány především biotopem T1.1 – Mezofilní ovsíkové louky. Očekává se lokální dotčení. Spíše než dotčení biotopu jako takového, který sám o sobě není tak významný, dojde k dotčení některých lučních částí, jež sice nejsou přírodními biotopy, ale hostí zajímavější druhy. Jedná se nejčastěji o drobné přechodové plochy zejména s keřovými lemy či v blízkosti sadů anebo s různou mírou disturbance.

Biotop T1.5 – Vlhké pcháčové louky je v území zastoupen ojediněle, dotčena je jedna lokalita severovýchodně Horní Libchavy. Jedná se o lokalitu s bohatou populací modráska bahenního. Záměr je trasován středem louky, přičemž zabírá cca polovinu tohoto biotopu.

Biotop T1.10 – Vegetace vlhkých narušovaných půd je v území zastoupen ojediněle, jedná se o luční lemy stávající silnice východně lesa u Černého rybníka. Jedná se o nevýznamné dotčení.

Biotop T3.1 – Skalní vegetace s kostřavou sivou (*Festuca pallens*). V území ojediněle v západní části na skalních svazích východně Jedlky. Jedná se o nevýznamné dotčení. Při realizaci záměru navíc dojde k vytvoření řady nových biotopů na vzniklých skalních zářezích.

Biotop T4.2 – Mezofilní bylinné lemy. V území ojediněle východně údolí LB přítoku Bystré. Jedná se o nevýznamné dotčení.

Biotop K3 – Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny. V území roztroušeně na řadě míst, většinou jako lemové porosty ale i velkoplošnější biotopy zejména na zarůstajících lučních svazích (Soutěsky, západně a východně od Jedlky, u Benešova nad Ploučnicí, jihovýchodně od Dolních Habartic, východně od Velké Bukoviny, okolí Volfartic). V kontextu zastoupení biotopu v území je dotčení zanedbatelné.

Celé území je do velké míry ovlivněné člověkem. V daném území neexistuje vysloveně přirozený, samovolně vytvořený biotop. Mnohé z biotopů lze ale považovat za přírodní.

K nejcennějším biotopům antropogenního charakteru v území patří staré sady – biotopy X7a – Ruderální bylinná vegetace mimo sídla, ochránářsky významné porosty a X13 – nelesní stromové výsadby mimo sídla. Jedná se o západní polovinu území, a maloplošné sady kolem Březiny, Soutěsky, Jedlky, i kulturnější a více udržované ale rovněž atraktivní plošně největší sady severovýchodně od Benešova nad Ploučnicí. Zásahy do těchto biotopů bude nutné omezit na co nejmenší plochy a zbylé plochy biotopů chránit před dalším poškozením. Zde je vhodné doporučit deponie zemin na přilehlých monokulturách, tj. mimo travní plochy, minimalizovat zásahy do křovin, a dřevin, čímž se zásah dále minimalizuje. Pro osetí pak použít přírodní směs s bohatým zastoupením bylin. Starší torza dřevin a kmeny s dutinami ponechat k rozpadu

na lokalitě a dokončení vývoje larválních forem.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na ekosystémy

Z pohledu ekosystémů se výraznější kumulativní a synergické vlivy v území posuzovaného záměru nepředpokládají. Přímo v dotčeném území nejsou aktuálně uvažovány další stavby či zásahy podobného charakteru. Kumulativní a synergické vlivy z pohledu ekosystémů se nepředpokládají ani v souvislosti s realizací navazujících staveb „I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ a přeložkou silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem („Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262“ a „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“).

Při respektování opatření na podporu přírodních i přírodě blízkých biotopů uvedených v kap. D. IV., lze vliv předmětného záměru na dotčené ekosystémy považovat za akceptovatelný.

D. I. 7. 4 Vlivy na biologickou rozmanitost

Záměr se v předmětném území dotýká mozaiky biotopů, kde se vyskytuje řada druhů, dotčení jednotlivými úseky uvažované silnice je ale většinou lokální a týká se okrajů biotopů či jejich částí, kdy nikde nedojde k jejich celkovému zániku či většinovému ovlivnění. I zábor lesní půdy, respektive VKP lesa se rovněž netýká plošně význačnějších biotopů ani porostů dřevin, byť je zasažena řada cenných lesních fragmentů, zejména biotopů dubohabřin a dále fragmentů mozaiky lučních ploch a rozptýlených dřevin s křovinami.

Právě zábor rozmanitých biotopů a stanovišť předmětnou komunikací představuje v území zásadní a rozhodující vliv, kdy dojde k zániku částí terestrických stanovišť s pestrá mozaikou biotopů. Na řadě míst je tento negativní dopad zmírněn díky členitosti a výškovým rozdílům v území, k nejméně zasaženým biotopům tak paradoxně patří nivy vodních toků a údolí, které jsou překlenuty mosty. Tato situace současně minimalizuje negativní dopady na migraci v území, která je těmito mostními objekty na většině úseků dostatečně zajištěna. Lokálně dojde k zániku fragmentů luk, sadů a rozptýlené dřevinné zeleně.

Důležitá je z pohledu záměru skutečnost, že tento zasahuje do částí biotopů v území. Všechny dotčené biotopy jsou pak ve větším poměru zastoupeny i mimo plochu záměru. Na dotčené plochy pak nejsou výhradně vázány žádné druhy, které by se nevyskytovaly i v okolí.

Tam, kde se záměr dotýká většího počtu jedinců zvláště chráněných druhů v území rozšířených, či vyloženě vzácných druhů, jsou navrženy jejich transfery. Tam, kde záměr zasahuje hodnotnější či přírodní biotopy dojde k lokálnímu ovlivnění druhů a stanovišť. Toto ovlivnění není v rámci hodnocení posuzováno jako významné, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů. Vždy se jedná o zásah, dotýkající se poměrově menší plochy, a současně biotopu zastoupeného i v okolí (tj. nejen na ploše záměru). Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je dle technických možností minimalizováno řadou navržených opatření (kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA), ke kterým patří prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného dozoru, který bude postup prací monitorovat a bude dohlížet nad nutností a realizací jednotlivých opatření a bude provádět transfery jedinců potenciálně dotčených živočichů.

Záměr představuje zábor části předmětných cenných biotopů a stanovišť, tj. podobný zásah lze jen obtížně zcela kompenzovat. Významnými budou především opatření na minimalizaci negativního vlivu na okolí v průběhu stavby, a rekultivace dotčených ploch v okolí komunikace, která by měla být cílena na mozaiku bezlesých biotopů s preferencí a podporou květnatých luk s křovinami, v rámci lesa na obnovu přirozených porostů.

V podobném duchu, s předpokládanými zásadními pozitivními dopady na biodiverzitu, by bylo možno vnímat opatření na lesní půdě v bezprostředním okolí komunikace. K těm patří další zvýšená podpora přirozených porostů (převod do lesů zvláštního určení, kdy budou primárně plnit protierozní a hydrickou funkci, ve vybraných částech změna hospodaření na výběrový či střední les). Dále vyloučení stanoviště i geograficky nepůvodních dřevin.

Zavádění autochtonních dřevin s preferencí jedle bělokoré. Stanovení přirozené skladby porostů dle příslušného souboru lesních typů. Zavádění v území vzácných či maloplošně se vyskytujících ale autochtonních druhů dřevin jako dřín jarní, jeřáb muk, jeřáb břek, jeřáb oskeruše, původní ovocné dřeviny – především staré odrůdy jako hrušně, jabloně, třešně. Na nelesní půdě pak podpořit realizaci a obnovu sadů, jež se v současnosti ukazují jako biotopy s mimořádnou biodiverzitou.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025 ve vztahu k předloženému záměru

Při posouzení vlivu záměru na biodiverzitu bylo mj. hodnoceno, zda je předložený záměr v souladu s definovanými prioritami v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR *Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025*. Tento strategický dokument zohledňuje současné mezinárodní závazky, zejména Strategii EU pro oblast biodiverzity do roku 2030 a Strategický plán Úmluvy o biologické rozmanitosti (CBD) do roku 2020, stejně tak i opatření definovaná Státní politikou životního prostředí.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025 definuje následující čtyři prioritní oblasti:

1. *Společnost uznávající hodnotu přírodních zdrojů* – Tato oblast je zaměřená především na začlenění ochrany biodiverzity do veřejného i soukromého sektoru, dále na zvýšení povědomí o jejím významu v celospolečenském kontextu.
2. *Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů* – Tato část je zaměřená na dostatečné zajištění ochrany vybraných složek biodiverzity na všech jejích úrovních (i formou jejího udržitelného využívání) a dále na podporu přírodních procesů ve volné krajině a sídlech.
3. *Šetrné využívání přírodních zdrojů* – Zde se Strategie zaměřuje zejména na zlepšení postupů v oblasti hospodaření a využívání složek biodiverzity a přírodních zdrojů ve vybraných ekosystémech.
4. *Zajištění aktuálních a relevantních informací* – V poslední oblasti je Strategie zaměřena na zajištění relevantních informací v oblasti poznání, sledování a výzkumu biodiverzity, stanovení postupu pro národní hodnocení ekosystémových služeb a definici priorit v zapojení ČR v mezinárodní ochraně biodiverzity.

Vztah k předmětnému záměru lze identifikovat především u priority 2. a 3.

Z hlediska priority 2. *Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů* lze vlivem předmětného záměru předpokládat zásah do přirozených fragmentů lesních společenstev, společenstev keřů a lesních lemů, luk a suchých trávníků, pastvin, ovocných sadů, mokřadních společenstev podél potoků. Biotopy se na celé ploše často střídají a vytvářejí tak charakteristickou mozaiku a vzhled krajiny. Pozitivním faktem je, že se trasa navrhovaného záměru vyhýbá větším nefragmentovaným lesním celkům. Trasa je většinou vhodně situována do již disturbovaných míst, vesměs v blízkosti intravilánu, do lesních lemů a mozaiky biotopů zahrnující často kulturní louky, místy i pole. Díky tomu je celkový zásah do lesa relativně malý (jsou dotčeny většinou jen lesní ekotony) a na většině míst se týká okraje lesních fragmentů. Plošně nejvýznamnější budou zásahy do biotopů hercynských dubohabřin. Jedná se o okraje remízků a lesních výběžků v západní polovině území (nejvíce kolem Jedlky, severně Benešova nad Ploučnicí – varianta 1), na jižních svazích Špičáku a v rámci lesního okraje nad Černým rybníkem, ve zbylém

území je dotčení okrajové a nevýznamné. Kvalita dotčených porostů se stářím ani významem nijak nevymyká okolí, často se jedná o porosty druhotné a mladší. Zásadní dopad na tyto biotopy tak není uvažován. S podobně malým významem lze klasifikovat dotčení údolních jasanovo-olšových luhů. V případě biotopů suťových lesů, květnatých bučin a vlhkých acidofilních doubrav zasahuje záměr vždy cca do poloviny fragmentu biotopu, jež je jinak součástí většího lesního porostu. Zásah není vnímán jako významný. Dotčení vysokých mezofilních a xerofilních křovin lze v kontextu tohoto v území plošně zastoupeného biotopu vnímat jako zanedbatelné. Málo významné je rovněž dotčení biotopů vegetace vlhkých narušovaných půd, mezofilních bylinných lemů a skalní vegetace s kostřavou sivou. Jako významnější lze vyhodnotit zábor biotopu vlhkých pcháčových luk severovýchodně od Horní Libchavy, kde bude nutné omezit stavební činnost na rozsah trvalého záboru stavby. Jako pouze lokální je pak vnímáno dotčení lučních porostů mezofilních ovčíkových luk. K nejcennějším biotopům antropogenního charakteru v dotčeném území patří staré sady v oblasti kolem Březin, Soutěsky, Jedlky a udržované sady severovýchodně od Benešova nad Ploučnicí. Za účelem minimalizace vlivu posuzovaného záměru na výše uvedené cenné biotopy je v kap. B. I. 6. a D. IV. navržena řada opatření, při jejichž dodržení bude posuzovaný záměr akceptovatelný. Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je rovněž minimalizováno řadou navržených opatření (kap. D. IV. dokumentace EIA, resp. kapitola B. I. 6.), ke kterým patří prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného dozoru, který bude postup prací monitorovat a bude dohlížet nad nutností a realizací jednotlivých opatření a bude provádět transfery jedinců potenciálně dotčených živočichů. Za účelem zajištění migrační prostupnosti navrhované přeložky I/13 je navrženo realizovat dva migrační objekty pro kategorii A živočichů – v km 10,100–11,100 je navrženo realizovat nadchod o minimální šířce migračního prostoru 40 m, v km 15,000–16,000 je navrženo realizovat mostní objekt o šířce podchodu 60 m a minimální výšky nad terénem 7 m.

Z pohledu priority 3. *Šetrné využívání přírodních zdrojů* lze konstatovat, že předmětný záměr přeložky silnice I/13 v převážné míře na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemcích určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Záměrem budou dotčeny především půdy III. třídy a V. třídy ochrany. Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný. Z pohledu záboru lesních pozemků se jedná převážně o lesy hospodářské, v malé míře lesy zvláštního určení. V případě varianty 2 lze očekávat dotčení lesa kategorizovaného jako les ochranný. Obecně je možné konstatovat, že na všech dotčených lesních pozemcích je třeba stavební práce provádět co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům mimo zábor stavby a vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru. Za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA lze záměr z pohledu trvalých záborů PUPFL považovat za akceptovatelný.

Při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální. Plochy dočasných záborů ZPF a PUPFL budou po ukončení jejich využití rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být navráceny do ZPF a PUPFL. U dočasných záborů přírodně cenných biotopů budou dodržena opatření uvedená v kapitole D. IV. dokumentace EIA.

Významný negativní vliv záměru na biologickou rozmanitost v řešeném území se při respektování opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA nepředpokládá.

Závěr

Záměr zasahuje do některých přírodě blízkých lokalit, kde se vyskytují zvláště chráněné druhy rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě zvláště chráněných druhů rostlin,

u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopu), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Předpokládá se, že stavba zasáhne i do biotopů a jedinců některých zvláště chráněných druhů živočichů, k čemuž bude potřeba zažádat o udělení výjimky z těchto zásahů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Záměr si vyžádá kácení mimolesní zeleně a zasáhne i do lesních porostů. Rozsah ovlivnění lesních porostů i mimolesní zeleně odpovídá kapacitě a rozsahu záměru.

Významný negativní vliv záměru na ekosystémy či biologickou rozmanitost v řešeném území se při respektování navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. nepředpokládá.

D. I. 8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

D. I. 8. 1. Vlivy na ÚSES

V zájmovém území posuzované stavby se nachází řada prvků ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaný záměr se dostává do styku či kříží několik prvků územního systému ekologické stability. Zmíněná křížení s prvky ÚSES jsou vždy řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována. Níže uvedené vyhodnocení je, vzhledem k charakteru předmětného záměru – realizace nové liniové dopravní stavby, zaměřeno především na funkční spojitost a migrační prostupnost prvků ÚSES. Usnadnění pohybu a umožnění šíření organismů v krajině je jedním z hlavních cílů ÚSES dle Metodiky vymezení Územního systému ekologické stability (MŽP, březen 2017).

Přehled posuzovaných prvků ÚSES je zobrazen v mapě č. 2, která je součástí přílohy č. 14 předkládané dokumentace EIA. Podrobnější popis prvků ÚSES je uveden v kapitole C. I. 4. předkládané dokumentace EIA. Seznam prvků ÚSES je v následujícím textu řazen ve směru staničení stavby, tj. od Děčína (Ústecký kraj) po Manušice (Liberecký kraj).

Lokální biocentrum LBC 39 „Severovýchodní svahy nad Ploučnicí“ (funkční)

Biocentrum je tvořeno listnatým smíšeným lesem na severovýchodně orientovaných svazích nad řekou Ploučnicí. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 36,19 ha. K dotčením biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Lokální biocentrum se nachází ve vzdálenosti cca 200 m západně od varianty 1 navrhovaného záměru, přibližně v km 2,370 –2,915 trasy záměru. Varianta 2 je ve vztahu k biocentru vedena východněji než varianta 1, a to v přibližné vzdálenosti 370 m. Dotčení se tedy rovněž neočekává.

Lze předpokládat, že vlivem realizace předmětného záměru v žádné z navržených variant nedojde k funkčnímu omezení tohoto lokálního biocentra.

Nadregionální biokoridor NRBK K8 „Stříbrný roh“ ZÚR Ústeckého kraje a ÚP města Děčín

Navrhovaný záměr ve variantě 1 kříží osu nadregionálního biokoridoru v km 2,920 trasy záměru. Biokoridor je vymezen v šířce 400 m (křížení cca v km 2,720–3,120 varianty 1). V místě křížení je na trase I/13 navržen tunel o délce 280 m a dále navazuje mostní objekt přes přeložku silnice II/262 o délce 30 m. Průchodnost nadregionálního biokoridoru bude vzhledem k navrženému tunelu zajištěna.

Navrhovaný záměr ve variantě 2 kříží osu nadregionálního biokoridoru v km 2,950 trasy záměru. Biokoridor je vymezen o šířce 400 m (křížení cca v km 2,750–3,150 varianty 2). V místě křížení je na trase I/13 navržen tunel o délce 590 m a dále navazuje mostní objekt přes přeložku silnice II/262 o délce 40 m. Průchodnost nadregionálního biokoridoru bude vzhledem k navrženému tunelu zajištěna.

Dle vymezení v ÚP města Děčín se NRBK K8 nachází ve vzdálenosti cca 150 m od posuzovaného záměru ve variantě 1 a cca 230 m od trasy ve variantě 2. Nadregionální biokoridor vymezený dle ÚP města Děčín není v přímém střetu se záměrem v žádné z navržených variant.

Realizace záměru v žádné z navržených variant nepředstavuje funkční omezení tohoto nadregionálního biokoridoru.

Lokální biocentrum LBC 67 (funkční)

LBC 67 je tvořeno suťovým listnatým smíšeným lesem, který je součástí lesního systému vrchu Hlídka. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 5,36 ha. Navrhovaný záměr ve variantě 1 zasahuje hlavní trasou komunikace do lokálního biocentra cca v km 2,720 – 2,770 a v km 2,900 – 3,100. Z větší části je však předmětný záměr v lokalitě biocentra navržen v tunelu o délce 280 m, pouze v délce cca 40 m dojde k dotčení biocentra zemní tělesem před portálem tunelu. Vlivem předmětného záměru bude dotčeno cca 0,11 ha plochy lokálního biocentra. Realizací záměru nedojde k překročení minimální výměry dle Metodiky (MŽP, březen 2017), která je vztažena k funkčnosti biocentra daného charakteru. S ohledem na řešení ÚSES na lokalitě Malá Veleň nebude narušena návaznost na ostatní prvky ÚSES v území.

Varianta 2 je v lokalitě vedena východněji než varianta 1. K biocentru se trasa záměru ve variantě 2 přibližuje pouze v km 3,120, kde je však navržen tunel o celkové délce 590 m. Dotčení biocentra se ve variantě 2 předmětného záměru neočekává.

Realizace záměru v žádné z navržených variant nepředstavuje funkční omezení tohoto lokálního biocentra.

Lokální biokoridor LBK 101 vodní tok Ploučnice (funkční)

Tento lokální biokoridor je tvořen tokem Ploučnice s údolní nivou. K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Předmětný záměr je navržen v souběhu s biokoridorem, varianta 1 je navržena nejbližší v km 3,700 ve vzdálenosti 70 m, dále pak v km 3,000 ve vzdálenosti 140 m a v km 5,700 ve vzdálenosti 150 m. Varianta 2 je navržena severněji než varianta 1, tedy ve větší vzdálenosti od biokoridoru, nejbližší v km 3,700 ve vzdálenosti 95 m.

Negativní ovlivnění prostupnosti a funkčnosti lokálního biokoridoru jako celku vlivem realizace předmětného záměru v žádné z navržených variant se neočekává.

Lokální biocentrum LBC 77 (funkční)

Biocentrum je tvořeno stromovou a keřovou vegetací situovanou na svazích nad řekou Ploučnicí. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 5,10 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně o trasy předmětného záměru (cca v km 4,200). Trasa předmětného záměru jen navržena nejbližší ve vzdálenosti cca 40 m v km 4,090 u varianty 1 i u varianty 2.

S ohledem na napojení LBC 77 na funkční a záměrem nenarušené LBK 101 lze předpokládat, že realizací záměru bude zachována funkčnost a návaznost tohoto biocentra na ostatní prvky ÚSES.

Lokální biocentrum LBC 80 (funkční)

Biocentrum je situováno na svazích nad zástavbou Jedlka a je s tvořeno smíšeným lesním porostem listnatých i jehličnatých dřevin o rozloze 10 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno severně od trasy předmětného záměru cca v km 5,200. Trasa předmětného záměru ve variantě 1 je vymezena nejbliže ve vzdálenosti cca 120 m. Trasa předmětného záměru ve variantě 2 je vymezena nejbliže ve vzdálenosti cca 80 m.

Vlivem předmětného záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá narušení funkčnosti biocentra ani jeho návaznosti na ostatní prvky ÚSES.

Lokální biokoridor LBK 108 „Linie okrajů lesa a osada Ovesná“ (funkční)

Tento biokoridor je tvořen lesním porostem. K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen severně podél trasy předmětného záměru cca v km 5,350–6,780. Nejbliže je trasa záměru ve variantě 1 navržena ve vzdálenosti cca 50 m km 6,690 od biokoridoru. Varianta 2 záměru je navržena nejbliže ve vzdálenosti cca 85 m cca v km 6,620.

Realizace záměru v žádné z navržených variant nepředstavuje funkční omezení tohoto lokálního biokoridoru.

Lokální biocentrum LBC 82 „Smola“ (stávající)

Biocentrum je tvořeno lesním komplexem s nepůvodním zastoupením dřevin, převládá modřín a smrk. Původní dřeviny se zde nacházejí v menšině. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 8,81 ha. Záměr nezasahuje do lokálního biocentra v žádné navržené variantě. Prvek ÚSES se nachází v nejbližší vzdálenosti 110 m severně od stavby, a to cca v km 7,720 varianty 1 i varianty 2.

Vlivem předmětného záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá narušení funkčnosti biocentra ani jeho návaznosti na ostatní prvky ÚSES.

Lokální biokoridor LBK 126 vodní tok Bystrá (stávající/k vymezení)

Biokoridor je vázán na vodní tok Bystrá se svou nivou a zelení. Dle ÚP Dolních Habartic je územní prvek v návrhu, tzn. k vymezení. Záměr kříží lokální biokoridor cca v km 8,925 trasy. Předmětný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 8,800 ve variantě 1, resp. v km 8,900 ve variantě 2. Předmětný záměr překonává lokální biokoridor spolu se silnicí III/26223 a železniční tratí č. 081 mostním objektem o délce 240 m.

Při realizace navrženého mostního objektu ve variantě 1 i variantě 2 bude funkčnost lokálního biokoridoru zachována.

Lokální biokoridor LBK 127 (funkční)

Tento funkční biokoridor je tvořen vlhkomilným, dřevinným porostem v blízkosti levostranného bezejmenného přítoku Bystré. Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 9,160 ve variantě 1, resp. v km 9,090 ve variantě 2. Záměr překonává lokální biokoridor spolu s účelovou komunikací mostním objektem o délce 40 m.

Při realizace navrženého mostního objektu ve variantě 1 i variantě 2 bude funkčnost lokálního biokoridoru zachována.

Lokální biocentrum LBC 90 (funkční)

Toto funkční biocentrum je tvořeno monokulturálním lesem. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 8,99 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 9,500–9,800. Nejbližší se trasa předmětného záměru přibližuje k biocentru na vzdálenost cca 15 m v km 9,590 ve variantě 1, resp. v km 9,500 ve variantě 2.

Vlivem předmětného záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá narušení funkčnosti biocentra.

Lokální biokoridor LBK 129 (funkční/k vymezení)

Předmětný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 9,800 ve variantě 1, resp. v km 9,700 ve variantě 2. Část biokoridoru, která je dotčena záměrem je dle ÚP Dolní Habartice označena jako „k vymezení“. V místě křížení je ve stávajícím stavu orná půda. Další úseky biokoridoru jsou dále označeny jako funkční.

S ohledem na křížení nevymezené a nefunkční části biokoridoru se záměrem lze předpokládat, že bude nutné přeložení této části biokoridoru takovým způsobem, aby byla zachována jeho prostupnost. Provázanost LBK 129 s LBC 90 by mohla být zajištěna například přeložkou LBK 129 pod mostním objektem o délce 130 m v km 9,520 ve variantě 1, resp. v km 9,470 ve variantě 2, který přemostňuje bezejmenný vodní tok.

Lokální biocentrum LBC 91 (funkční)

Toto funkční biocentrum je tvořeno loukou a remízky. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 5,41 ha. Záměr do biocentra nezasahuje v žádné z navržených variant, nachází se v nejbližší vzdálenosti 250 m severně v km 10,000 předmětného záměru.

Vlivem předmětného záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá narušení funkčnosti biocentra.

Lokální biokoridor LBK 124 (funkční)

Biokoridor je tvořen vlhkomilným dřevinným porostem bezejmenného přítoku Bystré a je spojen s biocentrem LBC 15. K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen severně podél trasy předmětného záměru cca v km 10,500–11,500. Nejbližší je trasa předmětného záměru navržena ve vzdálenosti cca 45 m od biocentra cca v km 11,300.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti tohoto prvku ÚSES.

Interakční prvek IP 54 (funkční)

Interakční prvek je představován mezními dřevinnými porosty Bukovinského vrchu s náletovými dřevinami (javor klen, bříza, jasan, dub letní, dub zimní, trnka obecná, růže šípková, hloh obecný). Navrhovaný záměr nezasahuje do interakčního prvku. Předmětný záměr se k interakčnímu prvku nejvíce přibližuje v km 11,500 na vzdálenost 50 m a v km 11,900 na vzdálenost 70 m.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti interakčního prvku.

Lokální biocentrum LBC 15 „Malá Bukovina“ (funkční)

Biocentrum je umístěné v údolnici levostranného přítoku Bystré a na rybníce v Malé Bukovině a zahrnuje převážně vlhkomilný dřevinný porost s vrbou, jasanem a dalšími dřevinami. Část biocentra bude dle ÚP Velká Bukovina nově založena formou výsadby původních dřevin. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 1,84 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno severně od trasy předmětného záměru cca v km 11,500–11,850 ve variantě 1, resp. v km 11,450–11,790 ve variantě 2. Předmětný záměr je navržen nejblíže na vzdálenost cca 85 m v km 11,660 ve variantě 1, resp. v km 11,600 ve variantě 2.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biocentra.

Lokální biokoridor LBK 39 (k vymezení)

Jedná se o nově zakládanou část biokoridoru severozápadně od Malé Bukoviny (na sousedním území Horních Habartic je funkční), dle ÚP Velká Bukovina půjde o nově založený dřevinný pás o minimální šířce 15 m. K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor se nachází severně od trasy předmětného záměru cca 11,850 ve variantě 1, resp. 11,790 ve variantě 2. Navrhovaný záměr se nachází ve vzdálenosti cca 190 m biokoridoru.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biokoridoru.

Lokální biocentrum LBC 16 „Rozcestí západně od Velké Bukoviny“ (k vymezení)

Jedná se o lokální biocentrum k vymezení, umístěné západně od Velké Bukoviny, v současnosti se zde vyskytují nitrofilní louky a náletové mezní dřevinné porosty. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 4,53 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 12,500 ve variantě 1, resp. v km 12,400 ve variantě 2. Předmětný záměr je navržen ve vzdálenosti nejblíže cca 130 m od biocentra.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biocentra.

Lokální biokoridor LBK 41 (funkční/k vymezení)

Část biokoridoru uvedeného jako „k vymezení“ je tvořen polní cestou a je veden dále zemědělskou plochou. Funkční část biokoridoru je tvořena smíšeným dřevním porostem. Biokoridor (včetně částí k vymezení) spojuje biocentrum LBC 16 a LBC 17. K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen jižně souběžně s trasou předmětného záměru cca v km 12,500–13,600. Nejblíže biokoridoru ve vzdálenosti cca 25 m je navržena přeložka silnice III/2637 v km 12,790 ve variantě 1, resp. v km 12,640 ve variantě 2 trasy předmětného záměru. Hlavní trasa předmětného záměru je navržena ve vzdálenosti od biokoridoru nejblíže cca 80 m ve variantě 1, resp. cca 130 m ve variantě 2.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biokoridoru.

Interakční prvek IP 57 (funkční)

Pro propojení biokoridorů LBK 37 a LBK 41 byly navrženy interakční prvky IP z části k založení (úsek podél komunikace III/2636) a z části využívající existující krajinnou zeleň (podél polní cesty jižně od místní části Karlovka směrem k Velké Bukovině). Interakční prvek je vymezen jako liniový.

Navrhovaný záměr ve variantě 1 kříží interakční prvek cca v km 13,240 stavby. Ve variantě 1 je uvažováno přeložení polní cesty, podél které je interakční prvek navržen, do polohy o cca 50 m východně. Přes

přeložku polní cesty je navržen mostní objekt v km 13,300 na I/13 o délce 60 m. Stávající interakční prvek tak bude v místě křížení dotčen násypovým tělesem stavby před mostním objektem. Interakční prvek lze zachovat přesunutím vymezení v ÚP spolu s plánovanou přeložkou polní cesty.

Navrhovaný záměr ve variantě 2 kříží interakční prvek cca v km 13,150 stavby. Ve variantě 2 nebude nutná přeložka polní cesty. Přes polní cestu je navržen mostní objekt v km 13,135 na I/13 o délce 100 m. Variantou 2 předmětného záměru nebude interakční prvek dotčen.

Lokální biocentrum LBC 17 „Velká Bukovina“ (funkční/k vymezení)

Dle ÚP je základem biocentra vlhkomilný dřevinný porost dna a boků údolí přítoků Bukovinského potoka, jde především o listnaté dřevinné porosty s příměsí smrku a keřové mezní porosty. Část biocentra bude založena (tj. část k vymezení) na lučních porostech údolí. Z biocentra v západním směru vystupuje biokoridor LBK 41 a ve směru východním LBK 42. Z biocentra v západním směru vystupuje biokoridor LBK 41 a ve směru východním LBK 42. Dle grafické části ÚP má funkční část biocentra výměru 3,01 ha, a část biocentra k vymezení má výměru 1,36 ha. Biocentrum nebude dotčeno hlavní trasou I/13 v žádné navržené variantě. Hlavní trasa je navržena ve vzdálenosti nejbližší cca 70 m ve variantě 1, resp. 220 m ve variantě 2. Dotčení se uvažuje pouze v souvislosti s přeložkou silnice II/263 u varianty 1 záměru, která je navržena z důvodu napojení I/13 na silnici II/263 křižovatkou Velká Bukovina. Jedná se o okrajové dotčení v délce cca 75 m a o rozloze cca 0,077 ha. Předpokládaný negativní vliv na tento prvek bude s ohledem na charakter záměru přijatelný. Se zásahem do prvku bude zachována jeho funkčnost a lze předpokládat, že návaznost na další prvky ÚSES nebude záměrem narušena.

Ve variantě 2 předmětného záměru není s přeložkou II/263 uvažováno, a proto se neuvažuje ani dotčení lokálního biocentra.

Interakční prvek IP 56 (funkční)

Interakční prvek je tvořen slunnou stráňí s mezemi a dřevinnými partiemi mezi travními a bylinnými společenstvy. Navrhovaný záměr ve variantě 1 kříží interakční prvek cca v km 13,780–14,640. Navrhovaný záměr ve variantě 2 kříží interakční prvek cca v km 13,800 – 14,700. Jako nejatraktivnější lze vnímat jižní části území, které zůstanou bez zásahu. Celkově je tak dotčení akceptovatelné a cenné biotopy zde většinou zůstanou.

Lokální biokoridor LBK 42 (funkční/k vymezení)

Částečně funkční koridor je tvořen vlhkomilným dřevinným porostem údolnice a porostem remízku a meze. Z části je koridor pouze k vymezení. Biokoridor je vymezen jižně od trasy předmětného záměru cca v km 14,000–14,800. Předmětný záměr do biokoridoru nezasahuje v žádné z navržených variant.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biokoridoru.

Regionální biocentrum RBC 1357 „Výsluní“ (funkční)

Biocentrum tvoří přírodě lesní kultury, kde se současná dřevinná skladba blíží cílové, tedy přirozené skladbě. Součástí regionálního biocentra je vodní plocha Velký rybník a smíšený lesní porost. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 96,91 ha.

Záměr okrajově zasahuje do regionálního biocentra v k. ú. obce Žandov, konkrétně se jedná o úsek v km 15,090–15,600 ve variantě 1, resp. 15,150–15,650 ve variantě 2. Dle aktuálního technického řešení bude biocentrum dotčeno tělesem hlavní trasy I/13 vč. mostního objektu přes lesní cestu v km 15,095 ve variantě 1, resp. v km 15,155 ve variantě 2 a mostního objektu přes Vrbový potok v km 15,205 ve variantě

1, resp. v km 15,265 ve variantě 2. Na základě Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je v dané lokalitě navržena realizace migračního objektu – mostu pro kategorii A živočichů. Migrační objekt by měl být navržen o šířce migračního prostoru min. 60 m (tzn. délka přemostění) a min. výšce nad terénem 7 m (krajní hodnota je 5 m nad terénem).

Vlivem záměru se předpokládá dotčení cca 1,75 ha plochy regionálního biocentra. Realizací předmětného záměru nedojde k porušení minimální výměry vztažené k reprezentativnímu regionálnímu biocentru daného charakteru. Dotčen bude pouze okraj lesa, přičemž i z pohledu rušivých vlivů je RBC natolik velké, že nebude nikterak ovlivněna jeho funkční část.

Nadregionální biokoridor NRBK K5MB dle ZÚR LK a (návrhový) ÚP Žandov; NRBK K5 „Stříbrný roh (19) – Studený vrch (82)“ dle ZÚR ÚK a (funkční) dle ÚP Velká Bukovina

Nadregionální biokoridor NRBK K5 patří mezi mezofilně bučinný typ koridoru.

Nadregionální biokoridor je na území Libereckého kraje vymezen jako NRBK K5MB. Prvek NRBK K5MB je dle ÚP Žandov vymezen obdobně jako v ZÚR Libereckého kraje mimo trasu předmětného záměru a nachází se nejbližší ve vzdálenosti 10 m od záměru cca v km 15,700.

ZÚR Ústeckého kraje a ÚP Velká Bukovina vymezuje nadregionální biokoridor NRBK K5 cca v km 15,900 stavby, kde dojde ke křížení s trasou předmětného záměru. Hlavní trasa záměru je v místě křížení navržena v zářezu.

Mezi Ústeckým a Libereckým krajem nedochází k přímé návaznosti NRBK K5 a NRBK K5MB, přičemž pouze NRBK K5 je v souladu s osou nadregionálního biokoridoru dle dat AOPK ČR.

Na základě Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je v dané lokalitě navržena realizace migračního objektu – mostu pro kategorii A živočichů. Migrační objekt je navrženo realizovat v úseku údolí Vrbového potoka, tj. v rámci úseku objektů mostů přes lesní cestu (km 15,095) a přes Vrbový potok (km 15,205). Migrační objekt by měl být navržen o šířce migračního prostoru min. 60 m (tzn. délka přemostění) a min. výšce nad terénem 7 m (krajní hodnota je 5 m nad terénem).

Při respektování návrhu migračního objektu a dalších podmínek pro fázi výstavby v kap. D. IV., bude vliv předmětného záměru akceptovatelný.

Lokální biokoridor LBK 3 (funkční)

Lokální biokoridor je tvořen lesními porosty a navazuje na lokální biocentrum LBC 3/1 Černý rybník. Hlavní trasa předmětného záměru kříží lokální biokoridor cca v km 16,250 ve variantě 1, resp. v km 16,300 ve variantě 2. Dále dojde ke křížení lokálního biokoridoru přeložkou lesní cesty cca v km 16,270 ve variantě 1, resp. v km 16,320 ve variantě 2. V místě křížení je hlavní trasa předmětného záměru navržena v zářezu.

Prostupnost lesních celků spojujících Rozmezí a Dvorský kopec bude zajištěna navrženým migračním objektem pro kategorii A živočichů mezi km 15,000–16,000 v rámci nadregionálního biokoridoru NRBK K5 Stříbrný roh – Studený vrch, viz návrh výše.

Lokální biocentrum LBC 3/1 „Černý rybník“ (funkční)

Biocentrum je tvořeno převážně plochou Černého rybníka. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 4,11 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 15,980–16,350 ve variantě 1, resp. v km 16,030–16,400 ve variantě 2. Předmětný záměr je navržen ve vzdálenosti nejméně 20 m od biocentra.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biocentra.

Lokální biocentrum LBC 556/2 (funkční)

Lokální biocentrum je tvořeno jehličnatým lesem. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 3,61 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 18,500–18,800. Předmětný záměr je navržen ve vzdálenosti nejméně 70 m od biocentra.

Vlivem realizace záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biocentra.

Regionální biokoridor RBK 556 (funkční)

Jedná se regionální biokoridor procházející územím Stružnic a Volfartic, spojující NRBK K5MB a RC 1356. Biokoridor je tvořen převážně stromy a keři. Navrhovaný záměr kříží regionální biokoridor mostním objektem o délce 110 m v km 18,810 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 150 m v km 18,830 ve variantě 2.

Pozn.: Dle ZÚR Libereckého kraje je osa regionálního biokoridoru RBK 556 křížena v km 19,140 stavby.

Při realizaci navrženého mostního objektu se negativní ovlivnění funkčnosti biokoridoru vlivem předmětného záměrem neočekává.

Lokální biokoridor LBK 6 (funkční)

Biokoridor je tvořen převážně jehličnatými porosty a navazuje na biocentrum LBC 556/2. Na tento biokoridor navazuje návrhový lokální biokoridor LBK 15. Hlavní trasa předmětného záměru (konkrétně zářezové těleso stavby) se okrajově dotýká lokálního biokoridoru cca v km 19,380 ve variantě 1, resp. v km 19,430 ve variantě 2.

Vlivem realizace předmětného záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění prostupnosti a funkčnosti lokálního biokoridoru.

Lokální biokoridor LBK 15 (návrhový)

Lokální biokoridor je tvořen jehličnatým porostem a navazuje na LBK 6. K dotčení biokoridoru nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biokoridor je vymezen jižně od trasy předmětného záměru cca v km 19,500, nejbliže ve vzdálenosti cca 170 m.

Vlivem realizace záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění prostupnosti a funkčnosti lokálního biokoridoru.

Lokální biocentrum LBC 1/1 (funkční)

Lokální biocentrum je tvořeno pásem stromů a keřů. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 4,22 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno severně od hlavní trasy předmětného záměru cca v km 20,280 ve variantě 1, resp. v km 20,380 ve variantě 2. Trasa předmětného záměru je navržena nejbliže ve vzdálenosti cca 140 m od biocentra.

Vlivem realizace předmětného záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění funkčnosti biocentra a jeho návaznosti na ostatní prvky ÚSES.

Lokální biocentrum LBC 5 „Libchavské olšiny“ (návrhový)

Lokální biocentrum Libchavské olšiny je jako celek tvořeno potokem, olšinami a extenzivní loukou. Toto biocentrum navazuje na lokální biocentrum LBC 1/1 a dále z něho vede východním směrem lokální biokoridor LBK 8. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 2,38 ha. Navrhovaný záměr kříží lokální biocentrum mostním objektem o délce 430 m v km 20,285 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 450 m v km 20,355 ve variantě 2.

Při realizaci navrženého mostního objektu se negativní ovlivnění funkčnosti biocentra vlivem předmětného záměrem neočekává.

Lokální biokoridor LBK 8 „Libchava“ (návrhový)

Jedná se o lokální biokoridor navázaný na řeku Libchavu, její nivu a místy se vyskytující doprovodnou zeleň. Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor mostním objektem o délce 430 m v km 20,285 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 450 m v km 20,355 ve variantě 2.

Při realizaci navrženého mostního objektu se negativní ovlivnění funkčnosti biokoridoru vlivem předmětného záměrem neočekává.

Interakční prvek IP (návrhový)

Tento interakční prvek je představován stromy a keři podél cyklostezky Varhany. Navrhovaný záměr zasahuje do interakčního prvku, v km 20,910 ve variantě 1, resp. v km 21,010 ve variantě 2. Cyklostezka Varhany bude přeložena mostním objektem o délce 40 m ve variantě 1, resp. 50 m ve variantě 2, přes navrženou silnici I/13.

S ohledem na charakter prvku se nepředpokládá narušení návazností sítě ÚSES. S realizací záměru lze předpokládat negativní ovlivnění samotného interakčního prvku v oblasti křížení. Funkci prvku lze zachovat jeho novým vymezením podél plánované přeložky cyklostezky Varhany.

Lokální biokoridor LBK 16 (návrhový)

Tento lokální biokoridor představuje kombinaci extenzivních luk, liniové doprovodné zeleně a zahrad. Má celkovou délku 1 400 m. Na biokoridor navazuje lokální biokoridor LBK 4. Předmětný záměr kříží biokoridor v km 20,900 ve variantě 1, resp. v km 21,030 ve variantě 2. V blízkosti biokoridoru je navržen mostní objekt na přeložce cyklistické stezky Varhany o délce 40 m v km 20,910 ve variantě 1, resp. mostní objekt o délce 50 m v km 21,010 ve variantě 2. Zde bude vhodné upravit trasování LBK podél nové I/13 stávající luční mozaikou a napojit se na LBK 4 východně, jež je migračně vhodně přemostěn mostem v km 21,400 ve variantě 1, resp. v km 21,500 ve variantě 2.

Lokální biokoridor LBK 4 „Slunečný potok“ (návrhový)

Biokoridor je tvořen vodním tokem Slunečný potok s břehovými porosty, jasanovou olšinou a extenzivními loukami. Je spojen s biokoridorem LBK 16 a interakčním prvek IP (výše zmíněným). Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor společně s přeložkou polní a lesní cesty mostním objektem o délce 50 m cca v km 21,400 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 50 m v km 21,500 ve variantě 2. Biokoridor bude dále okrajově dotčen přeložkou polní a lesní cesty, která je navržena v souběhu s lokálním biokoridorem pod mostním objektem.

Při realizaci navrženého mostního objektu se negativní ovlivnění funkčnosti biokoridoru vlivem předmětného záměrem neočekává.

Lokální biokoridor LBK 5 „Lesní“ (návrhový)

Jedná se o lokální biokoridor, který představuje lesní porosty. Tento biokoridor vede do lokálního biocentra LBC 3. Předmětný záměr kříží tento lokální biokoridor, který je veden ve stopě stávající polní a lesní cesty, cca v km 21,600 ve variantě 1, resp. v km 21,700 ve variantě 2 předmětného záměru. Konkrétně je v místě křížení navržena silnice I/13 v násypu. Polní a lesní cesta bude přeložena západně o cca 170 m pod mostní objekt na I/13 o délce 50 m. Z pohledu územně-plánovací dokumentace lze obdobně doporučit přeložku tohoto prvku ÚSES do polohy, ve které bude napojen na přeložku polní a lesní cesty pod mostní objekt v km 21,400 ve variantě 1, resp. v km 21,500 ve variantě 2.

Lokální biocentrum LBC 3 „Pod starou tratí“ (návrhový)

Jedná se o lokální biocentrum, které je tvořeno lesním porostem. Dle grafické části ÚP má biocentrum výměru 10,26 ha. K dotčení biocentra nedojde v žádné variantě předmětného záměru. Biocentrum je vymezeno jižně od trasy předmětného záměru cca v km 21,550–22,000 ve variantě 1, resp. v km 21,650–22,100 ve variantě 2. Trasa předmětného záměru navržena ve vzdálenosti nejbližší cca 100 m od biocentra.

Vlivem realizace předmětného záměru se negativní ovlivnění funkčnosti biocentra neočekává.

Lokální biokoridor LBK 6 „Hraniční“ (návrhový)

Jedná se o lokální biokoridor navázaný na řeku Šporku, její nivu a místy se vyskytující doprovodnou zeleň. Tento biokoridor se nachází v trase záměru přímo na rozhraní k. ú. Horní Libchava a k. ú. Manušice. Navrhovaný záměr kříží lokální biokoridor cca v km 22,030 ve variantě 1, resp. v km 22,120 ve variantě 2. Lokální biokoridor bude částečně dotčen násypem před mostním objektem na I/13 přes Šporku o délce 90 m. Samotné údolí Šporky bude kříženo zmíněným mostním objektem.

Při realizaci navrženého mostního objektu se negativní ovlivnění funkčnosti biokoridoru vlivem předmětného záměrem neočekává.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na prvky ÚSES

Na základě výše uvedeného vyhodnocení je zřejmé, že posuzovaný záměr bude při dodržení navržených opatření v kapitole D. IV. a B. I. 6. z pohledu vlivu na prvky ÚSES akceptovatelný. Nepředpokládají se proto ani výraznější kumulativní a synergické vlivy s navazujícími stavbami silniční infrastruktury („I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“, Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262“ a „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“).

Závěr

Z hlediska vlivu na ÚSES je předmětný záměr akceptovatelný a v případě dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D. IV. a B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro ÚSES v daném území.

D. I. 8. 2. Vlivy na významné krajinné prvky

V trase záměru se nenachází žádné registrované VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližší registrovaný významný krajinný prvek je mokřad v nivě Šporky, který se nachází cca 2,7 km od trasy předmětného záměru, který nebude záměrem dotčen.

Trasa plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice kříží nebo se dotýká některých významných krajinných prvků daných § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „VKP ze zákona“). Jedná se o tyto VKP:

Vodní toky a údolní nivy

Pravostranný přítok Ploučnice a jeho údolní niva cca v km 2,310 varianty 1 i varianty 2

Pravostranný přítok Ploučnice bude křížen mostním objektem na přeložce I/13 o délce 50 m cca v km 2,310 varianty 1 i varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 1,825–2,432 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se vsakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Dobrnský potok a jeho údolní niva cca v km 2,590 varianty 1; km 2,580 varianty 2

Dobrnský potok je pravostranným přítokem řeky Ploučnice. Potok včetně jeho nivy bude křížen stavbou navrhovaného záměru cca v km 2,590 varianty 1, resp. v km 2,580 varianty 2 mostním objektem o délce 90 m (most přes cestu a Dobrnský potok). Dále bude Dobrnský potok křížen přeložkou silnice II/262 cca v km 2,590 varianty 1, resp. 2,580 varianty 2 stavby. Na přeložce je navržen mostní objekt přes Dobrnský potok. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 2,432–3,390 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se vsakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Levostranný bezejmenný přítok Dobrnského potoka a jeho údolní niva cca v km 2,590 varianty 1; km 2,580 varianty 2

Levostranný přítok Dobrnského potoka vč. údolní nivy bude dotčen v souvislosti s přeložkou silnice II/262 cca v km 2,590 varianty 1, resp. v km 2,580 varianty 2.

Míru dotčení a případný způsob převedení této periodické vodoteče bude nutné upřesnit v dalších stupních projektových příprav po detailním zaměření stavby a stabilizaci trasy. Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se významný negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Pravostranný bezejmenný přítok Ploučnice včetně údolní nivy cca v km 3,390 varianty 1; v km 3,450 varianty 2

Jedná se o pravostranný přítok řeky Ploučnice. Vodní tok vč. nivy bude křížen mostním objektem na I/13 o délce 10 m cca v km 3,390 varianty 1, resp. v km 3,450 varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se významný negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Řeka Ploučnice včetně údolní nivy cca v km 5,100–6,800 varianty 1 i varianty 2

Řeka Ploučnice ani její údolní niva nebude předmětným záměrem přímo dotčena. Nepřímé dotčení řeky Ploučnice lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 3,390–6,800 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá částečně se vsakovacími příkopy (úsek v km 3,390–4,535, km 4,535–5,100, km 5,100–5,850) a částečně s dešťovou kanalizací a předčištěním v DUN (úsek v km 5,850–6,800), se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se významný negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Bezejmenný tok severozápadně od Benešova nad Ploučnicí včetně údolní nivy cca v km 6,480 varianty 1; v km 6,420 varianty 2

Bezejmenný tok je jedním z pravostranných přítoků řeky Ploučnice. Vodní tok vč. nivy bude přímo dotčen trasou předmětného záměru v obou variantách řešení hlavní trasou předmětného záměru (v km 6,480 varianty 1; v km 6,420 varianty 2). Vodní tok přibližně v místě dotčení pramenní.

V dalších stupních projektových příprav proto bude nutné po detailním zaměření a stabilizaci trasy I/13 ověřit reálný stav vodního toku v místě předpokládaného dotčení a v případě potřeby v daném místě navrhnout adekvátní stavební objekt (propustek) pro převedení toku. Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se významný negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Pravostranný bezejmenný přítok Ploučnice včetně údolní nivy cca v km 6,930 varianty 1 i varianty 2

Bezejmenný tok cca v km 6,950 varianty 1, resp. v km 6,880 varianty 2 je jedním z pravostranných přítoků řeky Ploučnice. Vodní tok vč. nivy bude křížen mostním objektem na I/13 o délce 110 m v km 6,935 ve variantě 1, resp. mostním objektem na I/13 o délce 230 m v km 6,930 ve variantě 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 6,800–7,250 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá s dešťovou kanalizací a předčištěním v DUN, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Bezejmenný tok severně od Benešova nad Ploučnicí včetně údolní nivy cca v km 7,250 varianty 1; v km 7,180 varianty 2

Bezejmenný tok je jedním z pravostranných přítoků řeky Ploučnice. Vodní tok vč. nivy bude křížen mostním objektem na I/13 o délce 15 m v km 7,250 varianty 1, resp. v km 7,180 varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 7,250–7,900 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá s dešťovou kanalizací a předčištěním v DUN, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Vodní tok Bystrá včetně údolní nivy cca v km 8,930 varianty 1; v km 8,870 varianty 2

Vodní tok Bystrá je pravostranným přítokem řeky Ploučnice. Bystrá vč. údolní nivy bude spolu s železniční tratí č. 081 v obci Dolní Habartice křížena mostním objektem na I/13 o délce 240 m cca v km 8,930 varianty 1, resp. v km 8,870 varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 7,900–9,100 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Levostranný bezejmenný přítok Bystré včetně údolní nivy cca v km 9,150 varianty 1; v km 9,090 varianty 2

Bezejmenný přítok je levostranným přítokem Bystré. Bezejmenný tok vč. údolní nivy bude křížen mostním objektem na I/13 o délce 40 m v km 9,150 varianty 1, resp. v km 9,090 varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 9,100–9,450 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace

EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Levostranný bezejmenný přítok Bystré včetně údolní nivy cca v km 9,550 varianty 1; v km 9,490 varianty 2

Bezejmenný přítok je levostranným přítokem Bystré. Bezejmenný tok vč. údolní nivy bude křížen mostním objektem na I/13 o délce 130 m v km 9,520 varianty 1, resp. v km 9,470 varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 9,450–12,150 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Bezejmenný tok z Malé Bukoviny do Dolních Habartic vč. údolní nivy – souběžně s trasou I/13 cca v km 10,500–11,500 varianty 1 i 2

K přímému dotčení bezejmenného vodního toku z Malé Bukovina do Dolních Habartic ani jeho údolní nivy nedojde. Niva vodního toku je od tělesa přeložky I/13 vzdálená min. 13 m.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky vč. údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Levostranný přítok Bukovinského potoka vč. údolní nivy cca v km 13,500

K přímému dotčení levostranného přítoku Bukovinského potoka ani jeho údolní nivy v km 13,500 stavbou předmětného záměru nedojde. Nejbližší nivě vodního toku je navržena přeložka II/263 ve vzdálenosti cca 130 m ve variantě 1, ve variantě 2 je nejbližší situována hlavní trasa přeložky I/13 ve vzdálenosti nejbližší cca 350 m od km 14,250. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 12,150–13,895 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Vrbový potok včetně údolní nivy cca v km 15,200 varianty 1; v km 15,260 varianty 2

Vrbový potok je pravostranným přítokem řeky Ploučnice a bude křížen trasou předmětného záměru pod svahy vrchu Špičák v blízkosti Černého rybníka. Křížení potoka vč. údolní nivy je dle navrženého technického řešení zajištěno mostním objektem na I/13 o délce 30 m v km 15,200 varianty 1, resp. mostním objektem o délce 20 m v km 15,260 varianty 2. Dále dojde ke křížení vodního toku vč. údolní nivy přeložkou silnice III/26219, toto křížení bude zajištěno mostním objektem o délce 10 m v totožném staničení. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 13,895–16,300 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu

odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Je nutné upozornit, že na základě Rámcové migrační studie (příloha č. 6 dokumentace EIA) je v km 15,000–16,000 navrženo realizovat migrační objekt pro kategorii A živočichů v podobě mostního objektu o šířce migračního prostoru min. 60 m (tzn. délka přemostění) a min. výšce nad terénem 7 m (krajní hodnota je 5 m nad terénem). Migrační objekt je navrženo realizovat v úseku údolí Vrbového potoka, tj. v rámci úseku objektů mostů přes lesní cestu (km 15,095) a přes Vrbový potok (km 15,205).

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Bezejmenný přítok Vrbového potoka od Černého rybníka včetně údolní nivy cca v km 15,000–15,400 varianty 1; v km 15,100–15,500 varianty 2

Bezejmenný tok se nachází v bezprostřední blízkosti stávající silnice III/26219, která bude cca v km 15,000–15,400 varianty 1, resp. v km 15,100–15,500 varianty 2 mírně přeložena podél stávající trasy silnice III/26219, blíže k nivě tohoto bezejmenného toku. Přímo do vodního toku nebude v souvislosti s předmětným záměrem zasahováno.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Vodní tok Libchava včetně údolní nivy cca v km 20,360 varianty 1; v km 20,450 varianty 2

Vodní tok Libchava je pravostranným přítokem Šporky. Libchava vč. údolní nivy bude křížena mostním objektem o délce 430 m cca v km 20,360 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce 450 m cca v km 20,450 varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 19,150–21,150 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Levostranný přítok Libchavy (Sluneční potok) včetně údolní nivy cca v km 21,400 varianty 1; v km 21,500 varianty 2

Levostranný přítok Libchavy vč. údolní nivy bude křížen mostním objektem o délce 50 m cca v km 21,400 varianty 1, resp. v km 21,500 varianty 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 21,150–21,850 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Vodní tok Šporka včetně údolní nivy cca v km 22,050 varianty 1; v km 22,130 varianty 2

Údolní niva Šporky bude částečně dotčena násypem před mostním objektem na I/13 přes Šporku o délce 90 m. Samotné údolí Šporky bude kříženo zmíněným mostním objektem o délce 90 m v km 22,050 ve variantě 1, resp. v km 22,130 ve variantě 2. K dotčení VKP, resp. nivy vodního toku může dojít v souvislosti s realizací případných mostních pilířů v rámci mostního objektu na I/13. Nepřímé dotčení vodního toku Šporka lze očekávat v souvislosti s odvodněním přeložky I/13 v úseku km 21,850–22,413 do tohoto toku. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se významný negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedený VKP nepředpokládá.

Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Mokřady/rybníky

Předmětný záměr přímo nezasahuje do žádné vodní nádrže. Nejbližší předmětnému záměru se nachází Černý rybník v k. ú. Volfartice cca v km 16,000. Posuzovaný záměr se přibližuje k Černému rybníku na vzdálenost nejbližší cca 40 m. Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na lokalitu Černého rybníka je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV. této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na ekologicko-stabilizační funkci tohoto prvku v krajině nepředpokládá.

Dále se ve vzdálenosti nejbližší cca 320 m od trasy předmětného záměru cca v km 22,000–22,500 nachází rybníky v údolí vodního toku Šporka a Manušické rybníky. Přímý vliv záměru na tyto vodní plochy se nepředpokládá. Je však nutné upozornit na to, že koncový úsek stavby o délce cca 550 m je odvodněn do toku Šporka, ze kterého jsou rybník napájeny. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedené vodní nádrže nepředpokládá.

Lesy

Lesní porost na pravém břehu řeky Ploučnice v k. ú. Březiny u Děčína

(lesní pozemky v km 2,280–2,320 a v km 2,400–2,430 varianta 1 i varianta 2)

Jedná se převážně o druhotné lesní porosty, v podobě náletů a výsadeb (biotopy X12, X13) v dolní části okraj jasano-olšového luhu (biotop L2.2) a okraje suťového lesa (biotop L4).

Lesní porost na svahu vrchu Hlídka v k. ú. Malá Veleň

(lesní pozemky v km 2,820–2,850, v km 2,900–2,940 a v km 3,000–3,090 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 2,800–2,880 a v km 2,980–3,010 varianty 2)

Jedná se o kvalitní porosty dubohabřin (biotop L3.1).

Lesní porost západně od lomu Soutěsky v k. ú. Malá Veleň

(lesní pozemky v km 3,590–3,600 a v km 3,650–3,680 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 3,650–3,660 a v km 3,700–3,750 varianty 2)

Jedná se o kvalitní porosty dubohabřin (biotop L3.1).

Lesní porost Březinské stráně v k. ú. Malá Veleň

(lesní pozemky v km 4,200–4,280 a v km 4,770–5,000 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 4,260–4,330, v km 4,590–4,780 a v km 4,960–5,070 varianty 2)

Jedná se o fragmenty kvalitních dubohabřin (biotop L3.1).

Lesní porost v lokalitě Starý lom v k. ú. Malá Veleň

(lesní pozemky v km 5,250–5,500 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 5,340–5,570 varianty 2)

Jedná se o fragmenty kvalitních dubohabřin (biotop L3.1).

Lesní porost severozápadně od Benešova nad Ploučnicí v k. ú. Benešov nad Ploučnicí

(lesní pozemky v km 5,850–6,010 a v km 6,180–6,480 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 5,720–5,980 a v km 6,220–6,400 varianty 2)

Jedná se o fragmenty kvalitních dubohabřin (biotop L3.1). Ve variantě 1 záměr zasahuje i do okraje květnaté bučiny (biotop L5.1).

Lesní porost severně od Benešova nad Ploučnicí v k. ú. Ovesná

(lesní pozemky v km 6,820–6,930 a v km 7,200–7,260 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 6,760–6,860 a v km 7,140–7,200 varianty 2)

Dotčeny jsou porosty jasanu-olšového luhu (biotop L2.2.), v druhém úseku převážně porosty dubohabřin (biotop L3.1).

Lesní porost u Dolních Habartic v k. ú. Dolní Habartice

(lesní pozemek v km 9,900–9,930 varianty 1, resp. lesní pozemek v km 9,820–9,860 varianty 2)

Jedná se o okrajový zásah do lesního fragmentu převažující dubohabřiny (biotop L3.1).

Lesní celek na svahu vrchu Špičák, lokalita Černého rybníka v k. ú. Žandov u České Lípy, Karlovka a Volfartice

(lesní pozemky v km 15,090 – 16,780 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 15,150–16,820 varianty 2)

Zde je dotčena mozaika nepůvodních porostů (biotop X9) a fragmenty přírodních biotopů v podobě kvalitních porostů dubohabřin (biotop L3.1), okrajově i suťového lesa (biotop L4) a květnaté bučiny (biotop L5.1) a fragmentu vlhké acidofilní doubravy (biotop L7.2) ve východní části lesa.

Lesní porost na svahu vrchu Kamenec v k. ú. Volfartice

(lesní pozemky v km 19,300–19,450 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 19,400–19,500 varianty 2)

Jedná se o okrajový zásah do lesního fragmentu převažující dubohabřiny (biotop L3.1).

Lesní porost na břehu toku Libchava v k. ú. Volfartice a Horní Libchava

(lesní pozemek v km 20,190–20,290 varianty 1, resp. lesní pozemek v km 20,310–20,390 varianty 2)

Zde záměr zasahuje do kvalitního fragmentu jasanoolšového luhu (biotop L2.2).

Lesní porost u lokality V močálech v k. ú. Horní Libchava

(lesní pozemky v km 21,260–21,490 varianty 1, resp. lesní pozemky v km 21,330–21,590 varianty 2)

Zde záměr zasahuje do kvalitního fragmentu jasanoolšového luhu (biotop L2.2) a do jižního okraje fragmentu vlhké acidofilní doubravy (biotop L7.2).

Souhrnné vyhodnocení vlivů na VKP – lesní porosty

Jako negativní byl vyhodnocen zásah do lesních biotopů L3.1 (hercynské dubohabřiny). Jedná se o okraje remízků a lesních výběžků v západní polovině území (nejvíce kolem Jedlky, severně od Benešova nad Ploučnicí), na jižních svazích Špičáku a v rámci lesního okraje nad Černým rybníkem, ve zbylém území je dotčení okrajové a nevýznamné. Kvalita dotčených porostů se stářím ani významem nijak nevymyká okolí, často se jedná o porosty druhotné a mladší.

S podobně malým významem lze klasifikovat dotčení VKP v podobě biotopu L2.2 – údolní jasanovo-olšové luhu. Nejvíce se zásah projeví na levostranném přítoku Ploučnice, v oblasti východně Černého rybníka a nivě Libchavy, kde jsou zasaženy největší části porostů. I zde lze říci, že kvalita dotčených porostů se stářím ani významem nevymyká okolí, často se jedná o porosty druhotné a mladší. Zásadní dopad na tyto biotopy tak není uvažován.

Negativně lze nahlížet dotčení lesa s početnějším výskytem lesáka rumělkového, tj. kolem Černého rybníka a severně od cyklostezky Varhany, severovýchodně od Horní Libchavy (km 21,500).

V případě biotopů L4 – Suťové lesy, L5.1 – Květnaté bučiny a L7.2 - Vlhké acidofilní doubravy zasahuje záměr vždy cca do poloviny fragmentu biotopu, jež je jinak součástí většího lesního porostu. Zásah není vnímám jako významný. Opět je negativně hodnoceno kácení lesního fragmentu severně od cyklostezky Varhany, severovýchodně od Horní Libchavy (km 21,000), kde je kromě biotopu L2.2 vymezen právě i biotop L7.2. Záměr zasahuje do jižní poloviny biotopu.

V kontextu plochy okolních lesů je zásah lesních porostů plošně stále malý, k otevření lesního porostu nikde nově výrazněji nedochází, je pouze částečné v relativně malé šíři a krátkých úsecích. Z pohledu fragmentace lesního porostu je zásah rovněž málo významný, lesní porost navazuje v místech zásahů a současně již je výrazně fragmentován. Nová silnice I/13 je přitom vedena mimo souvislé lesní fragmenty, případně v nejužších lesních částech, čímž se dopad v rámci trasy na les omezuje na nejmenší možnou úroveň.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na významné krajinné prvky

Na základě výše uvedeného vyhodnocení je zřejmé, že posuzovaný záměr bude při dodržení navržených opatření v kapitole D. IV. a B. I. 6. z pohledu vlivu na VKP akceptovatelný. Nepředpokládají se proto ani výraznější kumulativní a synergické vlivy s navazujícími stavbami silniční infrastruktury („I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“, Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262“ a „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“).

Z pohledu kumulativních či synergických vlivů vodo hospodářského řešení uvedených silničních staveb je relevantní kumulace posuzovaného záměru s odvodněním stavby „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“

v úseku vodního toku Šporka. Ani v tomto případě se neočekávají významné kumulativní vlivy vzhledem k navrženému odvodnění daného úseku stavby /13 Děčín – Manušice formou zasakování dešťových vod. U ostatních menších vodních toků zaústěných do řeky Ploučnice se kumulativní vlivy nepředpokládají.

Z hlediska zásahu do lesních porostů bude vhodné případný zásah koordinovat s lesními hospodářskými plány z důvodu zamezení kumulace kácení v rámci realizace stavby s případným kácením lesa v rámci obmýtlí. Vlivy dopadu záměru lze pak lokálně snížit, a to za předpokladu cílené úpravy lesních hospodářských plánů na lesních pozemcích v okolí záměru, od stávajícího hospodářského lesa k lesům zvláštního určení s režimem hospodaření výběrového či středního lesa.

Závěr

Z hlediska vlivu na významné krajinné prvky je předmětný záměr akceptovatelný. V případě dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D. IV., resp. B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významný negativní vliv na významné krajinné prvky v daném území.

D. I. 8. 3. Vlivy na zvláště chráněná území, přírodní parky a památné stromy

Vlivy na zvláště chráněná území

CHKO České středohoří

Celé zájmové území navrhovaného záměru leží v CHKO České středohoří, a to střídavě ve IV. (nejnižší) a III. zóně ochrany. Posuzovaný záměr se nejbližší přibližuje II. zóně ochrany chráněné krajinné oblasti (CHKO), a to na svém začátku. II. zóna ochrany se nachází v dostatečné vzdálenosti (cca 200 m) od plánovaného záměru, až za stávající silnicí II/262 na opačném břehu Ploučnice.

Průchod navržené stavby zónami ochrany CHKO České středohoří je uveden na obrázku v kapitole C. I. 5. 13,7 km trasy předmětného záměru ve variantě 1, resp. 13,2 km trasy předmětného záměru ve variantě 2 prochází IV. zónou ochrany CHKO České středohoří. Zbývajících 6,9 km trasy předmětného záměru ve variantě 1, resp. 7,5 km trasy předmětného záměru ve variantě 2 prochází III. zónou ochrany CHKO České středohoří.

Vlivy záměru na krajinu a krajinný ráz jsou podrobně vyhodnoceny v následující kapitole D. I. 8. 5., vlivy na faunu, flóru a ekosystémy, resp. biologickou rozmanitost pak v kapitole D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Z Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA) vyplývá, že suťové lesy a dubohabřiny v údolí Ploučnice (zde myšleno ve vztahu k záměru, tj. v některých dotčených lokalitách) mohou odpovídat zařazení do II. zóny ochrany. Mezi biotopy, které by bylo možné potenciálně zařadit do II. zóny ochrany CHKO lze dále označit např. některé biotopy v okolí Černého rybníka, resp. v nivě Vrbového potoka.

Zonace CHKO České středohoří byla pro potřeby hodnocení uvažována v souladu s platným opatřením obecné povahy MŽP č. j. OOP/4905/96 ze dne 4. 9. 1996. Návrh na změnu zonace v Plánu péče o Chráněnou krajinou oblast České středohoří na období 2015–2024 uvádí pouze obecné konstatování, že v současné době tato zonace na značné ploše CHKO výrazně nekoresponduje s aktuálním stavem přírody a krajiny, neodráží vývoj a významné změny ve způsobech využívání území a nevyhovuje potřebě uplatňovat podmínky ochrany dle zákona potřebné k zachování chráněných hodnot CHKO. Význam dotčených biotopů suťových lesů a dubohabřin v údolí Ploučnice a dalších významnějších lokalit je

zohledněn při vyhodnocení vlivu na faunu, flóru a ekosystémy v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA a v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha č. 5 dokumentace EIA). Zásadní dopad na tyto biotopy není uvažován.

Je nutné upozornit, že ani v II. zóně ochrany není v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů zakázáno umisťovat a povolovat nové stavby pozemních komunikací I. třídy.

Vyhodnocení souladu záměru s Plánem péče o CHKO České středohoří na období 2015–2024

Jednou z navrhovaných zásad a opatření ve vztahu k dopravní infrastruktuře je dle platného Plánu péče o CHKO České středohoří na období 2015–2024 „úpravy silnic vedoucí ke zvýšení jejich kapacity, rozšíření či ke směrovým úpravám (včetně obchvatů sídel) apod. provádět v rozsahu, který negativně neovlivní krajinný ráz, umožní zachování typických znaků CHKO a nepovede k vytvoření trvalé migrační bariéry pro živočichy (zvýšenou pozornost přitom věnovat záměrům u tangenciálně vedené silnice I/13)“. Vlivy předmětného záměru na krajinný ráz a migrační prostupnost byly posouzeny v rámci samostatných studií, které jsou přílohami dokumentace EIA.

Dle Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA) je zřejmé, že plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Ve studii Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz byl dále vyhodnocen soulad posuzovaného záměru s dlouhodobými cíli v ochraně přírody a krajiny dle Plánu péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří. Dle vyhodnocení není předmětný záměr v rozporu se zásadami a opatřeními stanovenými v Plánu péče o CHKO České středohoří.

Na základě posouzení stávajícího migračního potenciálu území a navrženého technického řešení předmětného záměru v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA) lze předpokládat, že při dodržení navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA bude zajištěna migrační průchodnost území pro volně žijící živočichy.

Lze konstatovat, že navrhovaný záměr „I/13 Děčín – Manušice“ je navržen v souladu s výše uvedenou zásadou/opatřením platného Plánu péče o CHKO České středohoří na období 2015–2024.

Vyhodnocení souladu záměru s posláním CHKO České středohoří

Posláním CHKO České středohoří je dle výnosu 6883/76 ministerstva kultury ČSR z března roku 1976 ochrana všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků i přírodních zdrojů a vytváření vyváženého životního prostředí; k typickým znakům krajiny náleží zejména její povrchové utváření včetně vodních toků a ploch, klima krajiny, vegetační kryt a volně žijící živočišstvo, rozvržení a využití lesního a zemědělského půdního fondu a ve vztahu k ní také rozmístění a urbanistická skladba sídlišť, architektonické stavby a místní zástavba lidového rázu.

Vyhodnocení vlivů předmětného záměru na jednotlivé složky životního prostředí, resp. i hodnoty, které jsou předmětem ochrany CHKO, je provedeno v rámci kapitoly D. I. předkládané dokumentace EIA.

Vzhledem k výše uvedenému zásahu do CHKO bude nutné pro účely územního řízení požádat o výjimku ze zásahu do zvláště chráněného území dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Podrobná projektová dokumentace záměru bude v rámci navazujících řízení průběžně konzultována se Správou CHKO České středohoří. Veškeré zásahy na území CHKO České středohoří budou prováděny v souladu s platným Plánem péče o CHKO České středohoří.

Vyhodnocení záboru biotopů CHKO České středohoří dle jejich kvality

Vzhledem ke skutečnosti, že se celá trasa posuzovaného záměru nachází na území CHKO České středohoří, lze dotčené ekosystémy, resp. jednotlivé biotopy hodnotit na základě aktualizované vrstvy základního mapování biotopů poskytované Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR (© AOPK ČR, 2019). Dle hranic orientačního vyhodnocení záboru lze konstatovat, že posuzovaný záměr zasahuje do nejcennějších biotopů pouze velmi omezeně. Z hlediska zásahu do nejkvalitnějších biotopů kategorie 1 lze konstatovat, že plošný průmět trasy v rámci této kategorie činí pouze cca 1 405 m² (0,2 % z celkového záboru stavby) ve variantě 1, resp. 2 637 m² (0,3 % z celkového záboru stavby) ve variantě 2. Naopak největší část trasy, konkrétně 430 031 m² (cca 48 % celkového záboru) ve variantě 1, resp. 394 525 m² (cca 46 % celkového záboru) ve variantě 2 je klasifikováno kategorií 4, tedy biotopy s nejnižší hodnotou. Velká část biotopů, konkrétně 378 414 m² (cca 42 % celkového záboru) ve variantě 1, resp. 369 944 m² (cca 43 % celkového záboru) ve variantě 2 nebylo doposud hodnoceno – kategorie 0. Dle Katalogu biotopů (Chytrý et al. 2010) lze dotčené biotopy charakterizovat, jako biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem.

Úplný přehled trasy se zařazením do jednotlivých kategorií je uveden v tabulce a na obrázcích níže. Kvalitativní hodnocení jednotlivých biotopů je stanoveno z dílčích indikátorů, konkrétně na základě reprezentativnosti, míry degradace a hodnocení struktury a funkce. Syntézou těchto dílčích indikátorů pak dochází k začlenění do jednotlivých kvalitativních skupin biotopu.

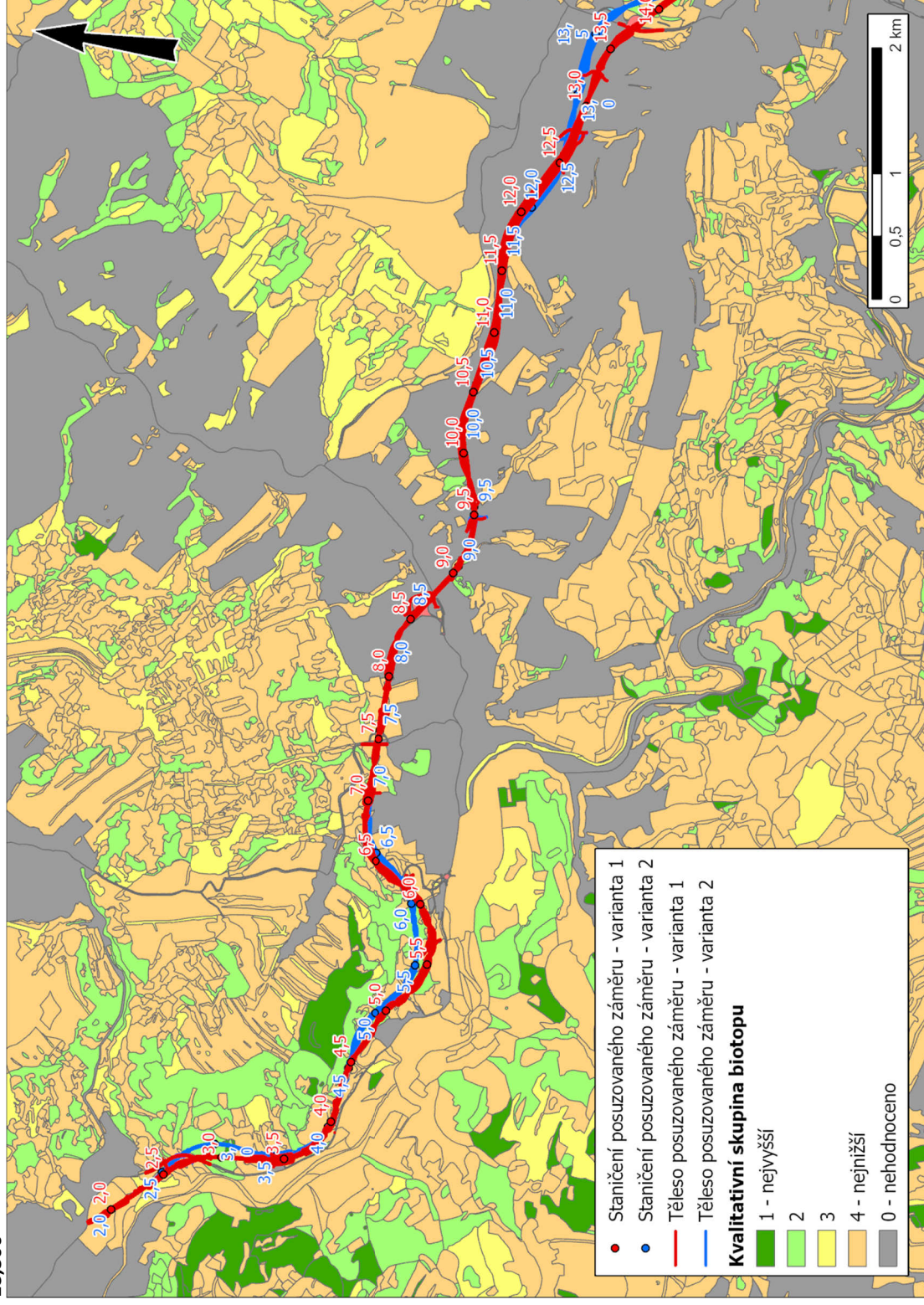
Tabulka 78 Rozsah trvalých záborů varianty 1 posuzovaného záměru se zatříděním do jednotlivých kategorií aktualizované vrstvy mapování biotopů

Kvalitativní skupina biotopu	Trvalý zábor (m ²)	Procentuální podíl z celkového záboru (%)
1 - nejvyšší	1 405,15	0,2
2	83 818,55	9,3
3	6 484,30	0,7
4 - nejnižší	430 031,92	47,8
0 - nehodnoceno	378 414,02	42,0
Celkem	900 153,95	100,0

Tabulka 79 Rozsah trvalých záborů varianty 2 posuzovaného záměru se zatříděním do jednotlivých kategorií aktualizované vrstvy mapování biotopů

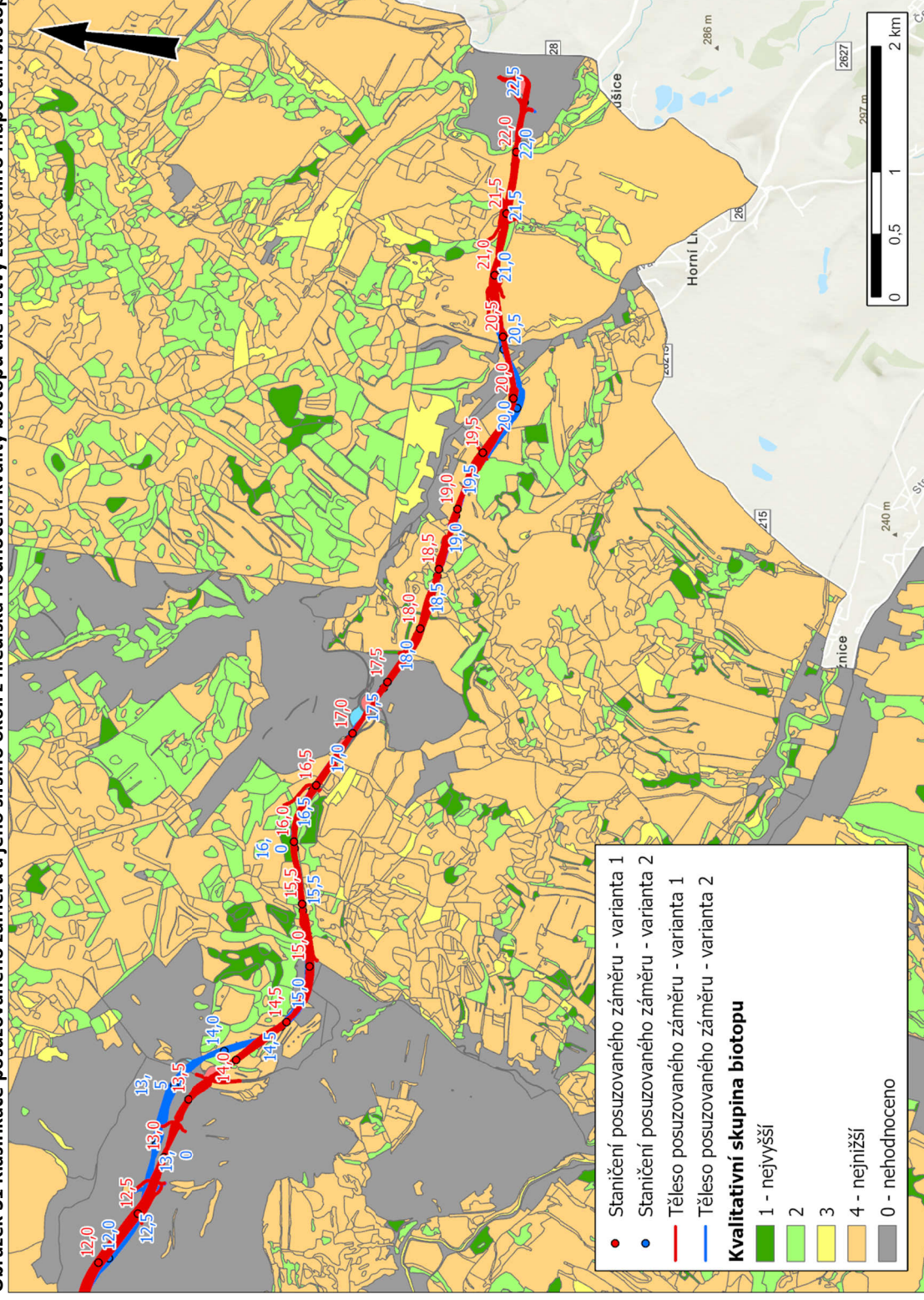
Kvalitativní skupina biotopu	Trvalý zábor (m ²)	Procentuální podíl z celkového záboru (%)
1 - nejvyšší	2 637,47	0,3
2	81 109,97	9,5
3	6 092,35	0,7
4 - nejnižší	394 525,60	46,2
0 - nehodnoceno	369 944,55	43,3
Celkem	854 309,94	100,0

Obrázek 30 Klasifikace posuzovaného záměru a jeho širšího okolí z hlediska hodnocení kvality biotopů dle vrstvy základního mapování biotopů AOPK ČR – úsek ZÚ – km 13,500



Zdroj: Vrstva základního mapování biotopů, © AOPK ČR, 2019, grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 31 Klasifikace posuzovaného záměru a jeho širšího okolí z hlediska hodnocení kvality biotopů dle vrstvy základního mapování biotopů AOPK ČR – km 12,000 – KÚ



Zdroj: Vrstva základního mapování biotopů, © AOPK ČR, 2019, grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o.

Z výše uvedené analýzy vyplývá, že se posuzovaný záměr dotkne nejcennějších částí, resp. hodnotných biotopů v rámci CHKO České středohoří pouze velmi omezeně (dubohabřiny a suťové lesy na svazích nivy Ploučnice, některé biotopy v okolí Černého rybníka, resp. v nivě Vrbového potoka). Významný negativní vliv záměru na ekosystémy v řešeném území tak nelze předpokládat.

Další zvláště chráněná území

NPP Březinské tisy

V zájmovém území se v přímém územním střetu nenachází žádné maloplošné zvláště chráněné území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V dostatečné vzdálenosti od záměru (cca 230 m) západně za stávající silnici II/262 a na opačném břehu řeky Ploučnice (cca v km 2,295–3,060 trasy záměru) je nejbližší národní přírodní památka Březinské tisy s ochranným pásmem. Národní přírodní památka Březinské tisy byla vyhlášena v roce 1969 na rozloze 35,70 ha a předmětem ochrany jsou smíšené svahové porosty s vtroušeným tisem a paleontologické naleziště Bechlejovická stěna. Nepředpokládá se negativní dotčení národní přírodní památky vlivem realizace předmětného záměru.

PP Farská louka

Ke konci plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice, severně od km 20,850, se nachází ve vzdálenosti cca 1 300 m přírodní památka Farská louka s ochranným pásmem. Přírodní památka Farská louka byla vyhlášena v roce 1949 na rozloze 0,71 ha. Dříve se jednalo o farskou zahradu. Předmětem ochrany je naleziště šafránu bělokvětého a roste zde také ohrožená bledule jarní či prvosenka vyšší. Nepředpokládá se negativní dotčení přírodní památky vlivem realizace předmětného záměru.

PP Manušické rybníky

Na konci trasy, jižně od km 22,400 se nachází ve vzdálenosti cca 850 m přírodní památka Manušické rybníky s ochranným pásmem. Přírodní památka Manušické rybníky byla vyhlášena poměrně nově v roce 2012 na rozloze 19,9 ha a zahrnuje sedm různě velkých rybníků napájených potokem Šporka, přilehlé mokřady a louky. Větší část lokality je zároveň registrována jako Evropsky významná lokalita Manušické rybníky. Předmětem ochrany jsou dále mokřadní a vodní biotopy a druhy na ně vázané, především populace kuňky obecné. Nepředpokládá se přímé negativní dotčení této přírodní památky záměrem. Je však nutné upozornit na to, že koncový úsek stavby o délce cca 550 m je odvodněn do toku Šporka, ze kterého jsou rybník napájeny. Vzhledem k navrženému způsobu odvodnění stavby, které v daném úseku počítá se zasakovacími příkopy, se negativní vliv související s odvodněním komunikace na uvedené vodní nádrže nepředpokládá.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na zvláště chráněná území

Posouzení kumulativních vlivů a synergických na území CHKO České středohoří z pohledu fauny, flóry a ekosystémů je předmětem kapitoly D. I. 7. předkládané dokumentace EIA. Výraznější kumulativní a synergické vlivy v území posuzovaného záměru se nepředpokládají.

Závěr

Záměr I/13 Děčín – Manušice zasáhne do CHKO České středohoří, konkrétně do IV. a III. zóny ochrany. Záměr je v souladu se zásadami Plánu péče o CHKO České středohoří a s posláním CHKO České středohoří. Významnou pozornost bude třeba věnovat konečnému návrhu technického řešení stavby,

resp. jednotlivých stavebních objektů s ohledem na minimalizaci vlivů záměru na ekologickou, přírodní i krajinnou hodnotu území v souladu s opatřeními definovanými v kapitole B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Při respektování navržených opatření bude vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří akceptovatelný.

Vlivy na přírodní parky

Předmětný záměr nezasahuje na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližší přírodní park Východní Krušné hory se nachází ve vzdálenosti přibližně 19,6 km západně od posuzovaného záměru.

Závěr

Navrhovaným záměrem nebude dotčen žádný přírodní park.

Vlivy na památné stromy

V zájmovém území se nevyskytují žádné památné stromy, chráněné skupiny stromů nebo stromořadí. Nejbližší památný strom je lípa u tvrze ve Volfarticích, která se nachází ve vzdálenosti cca 650 m od hlavní trasy I/13 a cca 350 m od rozšíření stávající vozovky III/26219 cca v km 18,000 přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice. Negativní dotčení památných stromů v souvislosti s výstavbou ani provozem předmětného záměru se nepředpokládá.

Závěr

Památné stromy nebudou v souvislosti s realizací předmětného záměru dotčeny.

D. I. 8. 4. Vlivy na soustavu NATURA 2000

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno aktualizované posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i Zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 7 dokumentace EIA).

Hodnocení je zpracováno v souladu s metodickým pokynem MŽP ČR „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Věstník MŽP, ročník XVII, částka 11, listopad 2007)“ a jeho obsah a členění odpovídá požadavkům vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění. Podrobný popis metody posouzení vlivů je popsán v kapitole D.V. dokumentace EIA.

Pro účely oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) a předkládané dokumentace EIA I/13 Děčín – Manušice bylo zažádáno o aktuální stanoviska příslušných OOP podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. Všechna aktuální stanoviska jsou uvedena v příloze H. předkládané dokumentace EIA. Z vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny, Regionálního pracoviště Správy CHKO České Středohoří vyplynulo, že u záměru nelze vyloučit samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Ze zbývajících dvou vyjádření příslušných orgánů ochrany přírody (Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství; Správa Národního parku České Švýcarsko, odbor ochrany přírody) vyplynulo, záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Lokality soustavy NATURA 2000, které by mohly být dotčeny posuzovaným záměrem „I/13 Děčín – Manušice“, byly identifikovány s ohledem na jejich umístění a možné vlivy a rozsah působení a v souladu s výše uvedenými stanovisky. Detailní popis lokalit soustavy NATURA 2000 v řešeném území je uveden v kapitole C. 1. 8. dokumentace EIA.

EVL Dolní Ploučnice, která je přibližně mezi km 1,900 a 2,800 staničení trasy přeložky I/13, v přímém územním střetu se záměrem.

Posuzovaný záměr není v přímém územním střetu s PO Labské pískovce. Nejblíže leží úvodní úsek přeložky silnice I/13 u Děčína, která je součástí záměru I/13 Děčín – Ludvíkovice, ve vzdálenosti cca 700 m od hranice ptačí oblasti. Nejblíže vzdálenost mezi hodnoceným předmětným záměrem, tj. začátek trasy záměru v km 1,825) a PO Labské pískovce je 2,4 km. Dále je trasa záměru vedena jihovýchodním směrem údolím Ploučnice a od území ptačí oblasti se postupně vzdaluje. Záměrem, však mohou být ovlivněny předměty ochrany této ptačí oblasti.

Záměr není v územním střetu s EVL Dobrná. Jedná se o plochý hřbet 1 km severozápadně od obce Ovesná a 2,5 km od centra Benešova nad Ploučnicí. Ovlivnění této EVL danou stavbou se nepředpokládá.

Posuzovaný záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice není ani v územním střetu s EVL Manušické rybníky. Nejblíže leží trasa přeložky silnice I/13 cca 850 m od severní hranice této EVL. Dle posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti však lze předpokládat ovlivnění předmětu ochrany.

V následujícím textu je uvedeno stručné shrnutí závěrů odborné studie posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Možné přeshraniční vlivy

Vzhledem k poloze a charakteru záměru lze přeshraniční vlivy vyloučit, a to pro obě předkládané varianty posuzovaného záměru.

Hodnocení vlivů záměru na dotčené předměty ochrany

Ve studii posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti bylo identifikováno možné ovlivnění u následujících předmětů ochrany jednotlivých lokalit NATURA 2000:

- Ptačí oblast Labské pískovce – možné ovlivnění chřástala polního (*Crex crex*)
U ostatních předmětů ochrany PO Labské pískovce se ovlivnění předmětným záměrem nepředpokládá – sokol stěhovavý (*Falco peregrinus*), výr velký (*Bubo bubo*), datel černý (*Dryocopus martius*).
- Evropsky významná lokalita Dolní Ploučnice – možné ovlivnění lososa obecného (*Salmo salar*) a vydry říční (*Lutra lutra*)
Kuňka obecná (*Bombina bombina*), která je dalším předmětem ochrany EVL Dolní Ploučnice, se vyskytuje v části EVL, která nebude záměrem dotčena. Ovlivnění tohoto předmětu ochrany, ve vztahu k EVL Dolní Ploučnice, posuzovaným záměrem se nepředpokládá.
- Evropsky významná lokalita Manušické rybníky – možné ovlivnění kuňky obecné (*Bombina bombina*)

Vydra říční (*Lutra lutra*)

Stávající výskyt v dotčeném území

V EVL Dolní Ploučnice je vydra říční poměrně početná na celém území. Pravidelně využívá klidné úseky Ploučnice mimo intravilány obcí, ve kterých se vyskytuje pouze při migracích a zimních potulkách. Nejčastější pozorování vydry jsou z Malé Veleně a úseku nad Starým Šachovem po Stružnici.

Výskyt vydry říční byl potvrzen vlastními průzkumy pro účely posouzení vlivů na lokality NATURA 2000 (RNDr. Lenka Šikulová, listopad 2017) pobytovými znaky na toku Bystré v blízkosti trasy (trus pod mostem

na místní komunikaci v Dolních Habarticích) a na Libchavě (stopy v bahně pod mostem mezi Horní Libchavou a Volfarticemi). V letech 2019 a 2022 v rámci průzkumů provedených pro potřeby oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020) a dokumentace EIA (příloha č. 5) byl výskyt vydry opakovaně potvrzen na Bystré a také na Šporce v blízkosti místa křížení s navrhovanou trasou přeložky silnice I/13. Vlastními průzkumy pro účely aktuálního posouzení vlivů na lokality NATURA 2000 byly v roce 2022 pobytové znaky (trus, stopy) zaznamenány opět na Bystré a na Libchavě. Výskyt druhu v dotčeném území a jeho blízkém okolí je také zřejmý z dat Nálezové databáze AOPK ČR z let 2012, 2014, 2015, 2016, 2018 a 2020. Z uvedených dat lze usuzovat, že z toků, které jsou kříženy posuzovaným záměrem, jsou minimálně toky Bystrá, Vrbový potok s Černým rybníkem, Libchava a Šporka, ale pravděpodobně i další (i drobnější) vodoteče a vodní plochy v širším dotčeném území vydrou využívány. Zachovalé úseky toků a části jejich niv a vodní plochy jsou využívány zejména jako potravní biotop, podél toků pak bude docházet k migraci jedinců mezi lokalitami pravidelnějšího výskytu.

Hodnocení vlivů záměru

Pro obě posuzované varianty platí, že při výstavbě záměru dojde v důsledku trvalého záboru ploch a úprav vodních toků a jejich břehů v místech křížení s posuzovaným záměrem k likvidaci části biotopu vydry říční. Úpravy toků v místech křížení navrhovanou silnicí aktuální projektová dokumentace nespecifikuje, avšak vzhledem k velikosti křížených vodotečí je možné předpokládat, že pilíře mostních objektů budou umístěny mimo koryta, ale bude pravděpodobně nutná jejich lokální úprava a opevnění pod mostními objekty pro zajištění stability mostních konstrukcí. Biotopy podél toku Ploučnice nebudou dotčeny, k zásahům do zachovalých úseků přítoků, které mohou představovat cenné části vydřích teritorií, dojde mimo území EVL Dolní Ploučnice, bude se jednat o lokální zásahy.

Po realizaci záměru nebude těleso silnice I/13 představovat migrační překážku vydry říční, neboť plánovaná silnice překonává údolí vodních toků, na kterých byla přítomnost vydry zaznamenána nebo je pravděpodobná, dlouhými mostními objekty (viz následující tabulka). Ze stejného důvodu se nepředpokládá ani nárůst rizika kolizí vyder s automobily.

Tabulka 80 Křížení vodních toků s doloženým nebo možným výskytem vydry říční navrhovanou přeložkou I/13 v řešených variantách záměru

Vodní tok	Technické řešení křížení vodního toku navrhovanou přeložkou silnice I/13	
	Varianta 1	Varianta 2
Dobrnský potok	Most v km 2,590 přes cestu a Dobrnský potok. Délka mostu 90 m.	Most v km 2,580 přes cestu a Dobrnský potok. Délka mostu 50 m.
Bystrá	Most v km 8,870 přes údolí Bystré. Délka mostu je 240 m.	Most v km 8,790 přes údolí Bystré. Délka mostu je 240 m.
Vrbový potok	Most v km 15,205 přes Vrbový potok. Délka mostu je 30 m.	Most v km 15,265 přes Vrbový potok. Délka mostu je 20 m.
Libchava	Most v km 20,285 přes údolí potoka Libchava. Délka mostu 430 m.	Most v km 20,355 přes údolí potoka Libchava. Délka mostu 450 m.
Šporka	Most v km 22,080 přes Šporku a místní komunikaci. Délka mostu je 90 m.	Most v km 22,180 přes Šporku a místní komunikaci. Délka mostu je 90 m.

Hodnocení významnosti vlivů záměru

Výstavba a provoz záměru bude znamenat likvidaci, případně degradaci malé části biotopu vydry říční (mimo území EVL Dolní Ploučnice), výstavba záměru způsobí dočasné zhoršení migrační prostupnosti širšího území pro vydru říční a zvýšení rizika kolizí se staveništní dopravou. V období provozu nebude záměr pro vydru představovat migrační překážku. Celkově lze vliv záměru na vydru říční v EVL Dolní Ploučnice hodnotit shodně pro obě posuzované varianty jako mírně negativní (-1).

Kuňka obecná (*Bombina bombina*)

Stávající výskyt v dotčeném území

Kuňka obecná se relativně hojně vyskytuje širším okolím záměru, zejména na území EVL, které jsou vymezeny pro její ochranu. Silnější populace (řádově stovky kusů) se vyskytují na území EVL Manušické rybníky a EVL Stružnické rybníky, v ostatních EVL přežívají slabší populace. V menší početnosti jsou kuňky nalézány i na jiných vhodných lokalitách v okolí České Lípy.

Přímo v dotčeném území byla kuňka zaznamenána v nivě Šporky, a to průzkumy provedenými v roce 2022 pro účely dokumentace EIA (příloha č. 5) a také jsou z tohoto území veřejně dostupné záznamy druhu v Nálezové databázi AOPK ČR z let 2015, 2020 a 2022. Druh byl opakovaně zjištěn v menších rybnících jižně od Svobodné Vsi (desítky kusů) a v rybníku na severním okraji Manušic (desítky kusů). Přitom platí, že všechny záznamy z nivy Šporky jsou z úseku pod Svobodnou Vsí, výše proti proudu potoka již druh chybí, resp. nebyl zatím zaznamenán.

Hodnocení vlivů záměru

V obou posuzovaných variantách dojde realizací záměru k možnému ovlivnění kuňky obecné v nivě Šporky, kde byl výskyt druhu opakovaně prokázán – tedy mimo území EVL, kde je druh předmětem ochrany. Při výstavbě záměru dojde k zásahu do koryta toku a likvidaci a narušení části nivy v místě výstavby mostního objektu, tedy biotopů, které mohou kuňky využívat zejména k migraci, případně pro zimování. V období výstavby záměru je také možné neúmyslné zranění či usmrcení kuněk v prostoru stavebních prací a příjezdových cest. Přítomnost žab v trase záměru nelze vyloučit, předpokládá se jednotky kusů. Riziko lze zmírňovat instalací dočasných zábran kolem staveniště v nivě toku. V období výstavby nelze vyloučit riziko havarijního znečištění, které je ale poměrně nízké vzhledem k dnes již běžným standardům provádění stavebních prací z hlediska ochrany vod a horninového prostředí.

Realizací záměru dojde k trvalé fragmentaci území, s ohledem na parametry mostu přes nivu Šporky (délka 90 m, výška cca 10 m nad údolím Šporky) však zůstane migrační propustnost nivy zachována pro široké spektrum živočišných druhů. Provoz nového úseku silnice bude spojen s produkcí znečišťujících látek, které se mohou dostávat do povrchových vod zejména spolu se srážkovými vodami odváděnými ze silnice do recipientů. Vody z úseku silnice, který prochází přes povodí Šporky (km 21,850 až 22,413), budou zasakovány a do toku se proto může dostat jen část kontaminantů, např. z vlastního mostního objektu, případně částí navazující trasy, která bude vedena na násypch. Chloridy z posypových solí by neměly pro kuňku obecnou představovat problém. Nežádoucí je znečištění ropnými látkami, případně jinými kontaminanty z možných havarijních úniků. Srážkové vody z mostního objektu by proto neměly volně stékat, ale měly by být sváděny koncentrovaným odtokem a odváděny do zasakovacích objektů nebo do recipientu přes ochranná zařízení.

Hodnocení významnosti vlivů záměru

Výstavba záměru bude spojena s likvidací a trvalou degradací části biotopu kuňky obecné v nivě Šporky, tedy mimo území EVL, ve kterých je druh předmětem ochrany. Dotčeny budou biotopy využívané pro migraci nebo zimování, vodní plochy se v trase záměru nenacházejí. Při výstavbě záměrů může také dojít k neúmyslnému usmrcení žab v předpokládaném počtu jednotek kusů. V nivě Šporky se bezesporu jedná o negativní zásah, který bude muset být detailně řešen zejména v rámci řízení o udělení výjimky z ochranných podmínek druhu podle § 56 ZOPK (tj. v rámci řešení problematiky druhové ochrany), ale dopad na stav populace kuňky obecné v EVL Manušické rybníky, která je od trasy navrhované silnice

vzdušnou čarou vzdálena téměř 1 km (tedy násobně více než je běžný „akční radius“ druhu), nebo v dalších EVL v širším okolí záměru, je nepravděpodobný.

Celkově lze předpokládat, že vlivy budou působit v blízkém okolí stavby, ale na stavu populací v EVL se neprojeví. Vliv na kuňku v EVL Manušické rybníky je s ohledem na princip předběžné opatrnosti hodnocen shodně obě posuzované varianty na hranici nulového a mírně negativního vlivu (0/-1).

Losos obecný (*Salmo salar*)

Stávající výskyt v dotčeném území

V povodí Ploučnice byl losos vysazován do Ještědského potoka. Poslední rybky byly na této lokalitě Českým rybářským svazem vysazeny na jaře 2015 s tím, že ČRS rozhodl o ukončení repatriačního programu na Ještědském potoce, resp. v povodí Ploučnice. Vzhledem ke stavu migrační cesty je už pravděpodobnost úspěšné migrace smoltů do Labe a dále do moře jen malá, návrat dospělců pak krajně nepravděpodobný. S ohledem na ekologii druhu je tedy početnost lososa v EVL vymezených na Ploučnici (EVL Horní Ploučnice a EVL Dolní Ploučnice) již od roku 2018 s největší pravděpodobností nulová.

Losos obecný se v záměrem dotčeném území aktuálně nevyskytuje.

Hodnocení vlivů záměru

Pro obě posuzované varianty platí, že při výstavbě záměru může být losos v případě jeho přítomnosti v toku Ploučnice ovlivněn v důsledku přímých zásahů do pravostranných přítoků Ploučnice, které záměr kříží, a to stavebními pracemi v korytě nebo přejezdy stavební techniky v korytech toků, které mohou způsobit zákal vody, případně dočasnou změnou chemismu. Vlivy se mohou propagovat až do toku Ploučnice, jejich intenzita v Ploučnici by však vzhledem k naředění byla již jen malá. Přímo dotčené přítoky Ploučnice nejsou lososem nijak využívány. Určité riziko představují havarijní úniky znečišťujících látek ze stavební mechanizace a dopravních prostředků stavby do vodního a horninového prostředí. Při dodržování standardních ochranných opatření v rámci organizace výstavby lze riziko kontaminace vody v Ploučnici hodnotit jako velice nízké.

V období provozu mohou být migrující lososi negativně ovlivněni znečištěním, které se může do toku Ploučnice dostat se srážkovou vodou odváděnou z nové komunikace (zbytky posypových materiálů zimní údržby, znečištění úkapy ropných látek, otěry z pneumatik apod.). Znečištění chloridy z posypových solí není relevantní, losos jako diadromní druh ryby není vůči chloridům citlivý, migrační aktivita smoltů je navíc soustředěna do letních měsíců. Nežádoucí je znečištění ropnými látkami, případně jinými kontaminanty z možných havarijních úniků. Vzhledem k navrhovanému systému odvodnění silnice (kombinace zasakování a odvádění srážkových vod do recipientů přes ochranná zařízení – DUN, ORL) se do toků může dostat jen malá část kontaminantů (z vozovky na mostních objektech), vlivy lze zmírnit až eliminovat, pokud srážkové vody z mostních objektů nebudou volně stékat, ale budou sváděny koncentrovaným odtokem a odváděny do zasakovacích objektů nebo do recipientu přes ochranná zařízení.

Hodnocení významnosti vlivů záměru

Migrující lososi mohou být ovlivněni znečištěním vody v toku Ploučnice v době výstavby záměru, riziko lze hodnotit jako nízké. Vliv bude působit pouze v případě jejich přítomnosti ve vodním toku v době výstavby záměru. Celkově lze vliv záměru na lososa obecného v EVL Dolní Ploučnice hodnotit shodně pro obě posuzované varianty jako nulový nebo mírně negativní (0 nebo -1), v závislosti na absenci/přítomnosti druhu v EVL v době výstavby záměru.

Chřástal polní (*Crex crex*)

Stávající výskyt v dotčeném území

Dotčené území leží mimo ptačí oblast Labské pískovce. V trase navrhované přeložky I/13 a její blízkosti se na několika místech vyskytují vhodné biotopy chřástala polního v podobě vlhkých extenzivně obhospodařovaných či neobhospodařovaných luk a výskyt druhu byl v dotčeném území opakovaně doložen. V roce 2017 nebyla během biologických průzkumů přítomnost chřástala polního v trase záměru a jejím nejbližším okolí prokázána (EVERNIA s.r.o., 2017), naopak v roce 2022 byl druh zaznamenán na několika lokalitách. Využívání řady lokalit v rámci dotčeného území je také zřejmé z množství dat zaznamenaných v Nálezové databázi AOPK ČR.

Na základě aktuálních průzkumů a dostupných informací lze v trase záměru či její těsné blízkosti identifikovat několik dílčích území, která jsou z pohledu chřástala cenná a jsou jím také prokazatelně využívána:

- niva Šporky severně od Manušic – dlouhodobě neudržované louky, ve svahu na levém břehu zarůstající olší, jasanem aj. v kombinaci se souvislým břehovým porostem toku; dle dat Nálezové databáze AOPK ČR je území chřástalem využíváno, zaznamenáno většinou více jedinců v delším úseku nivy (2001, 2002, 2003, 2005 a 2017).
- niva Libchavy mezi Horní Libchavou a Volfarticemi – pestrá mozaika mokřadních lad místy zarůstajících olšemi a vrbami, olšin, příležitostně sečených mokřých luk a pastvin; přítomnost chřástala potvrzena průzkumy provedenými v roce 2022 a opakovaně dokumentována v Nálezové databázi AOPK ČR (2003, 2005, 2008, 2011 a 2017).
- louky západně od Volfartic – kvalitní kulturní louka, jižně od silnice sušší, z pohledu chřástala spíše suboptimální biotop; přítomnost chřástala potvrzena průzkumy provedenými v roce 2022, v Nálezové databázi AOPK ČR (2008 a 2016).
- Velká Bukovina – mozaika různě obhospodařovaných luk a pastvin s porosty náletových dřevin, orná půda ležící ladem; přítomnost chřástala v daném území potvrzena průzkumy provedenými v roce 2022 a v Nálezové databázi AOPK ČR (2016).
- Louky východně od Dolních Habartic – druhově bohatší kulturní louky s remízy, přítomnost chřástala opakovaně zaznamenána průzkumy provedenými v roce 2022.
- Děčín – Březiny – kulturní louky dělené mezemi s porosty dřevin, extenzivní koňská pastvina, nitrofilní lada; přítomnost chřástala zaznamenána v roce 2022 a také v letech 2016 a 2018 dle Nálezové databáze AOPK ČR.

Hodnocení vlivů záměru

Pro obě posuzované varianty platí, že při výstavbě záměru dojde k záboru (likvidaci) biotopu chřástala polního v trase záměru. Bude se jednat výhradně o plochy mimo území PO Labské pískovce. K podstatnému zásahu dojde v případě území v nivě Libchavy a území v nivě Šporky, která trasa plánované přeložky I/13 protíná. Jedná se zároveň o biotopově nejvzácnější plochy v trase silnice, které jsou chřástalem pravidelně využívány. Od hranice PO jsou vzdáleny cca 10 km. Údolí Libchavy má být překlenuto dlouhou estakádou (430 m ve variantě 1, resp. 450 m ve variantě 2), údolí Šporky rovněž relativně dlouhým mostem (90 m v obou variantách), což omezí rozsah zásahu do nivních biotopů a mělo by zajistit zachování migrační prostupnosti území po realizaci záměru. Ostatní dílčí území, která byla

identifikována jako perspektivní z pohledu chřástala polního, budou záměrem dotčena spíše okrajově a nedojde k jejich významné fragmentaci.

V období výstavby záměru nelze vyloučit neúmyslné usmrcování ptáků v prostoru stavebních prací a příjezdových cest. Riziko lze efektivně zmírnit vhodným načasováním některých prací, zejména pak skrývek. Ptáci v širším dotčeném území budou také intenzivně rušeni stavbou i dopravou materiálu. Tyto vlivy budou dočasné a budou působit mimo území PO Labské pískovce, dopad na populaci chřástala v PO se nepředpokládá.

Realizací záměru dojde k fragmentaci území a trvalé degradaci biotopu chřástala polního v okolí nově postavené silnice I/13 rušivými vlivy. Na druhou stranu např. recentní průzkumy provedené v nepříliš vzdáleném území západně od Děčína (Šikulová 2021) i záznamy v NDOP prokazují poměrně překvapivou skutečnost, že chřástali v daném území jsou schopni dlouhodobě osídlovat a obhajovat teritoria i v těsné blízkosti od stávající frekventované silnice I/13 nebo v blízkosti trvalého osídlení. Lze proto předpokládat, že i přes částečnou degradaci biotopu v okolí navrhované přeložky silnice I/13 bude chřástal polní schopen území dále využívat. S provozem nového úseku silnice souvisí riziko možných kolízi přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly. Tento vliv není příliš podstatný z pohledu populace chřástala obývajících území PO Labské pískovce, neboť na nový úsek silnice má být převedena část dopravy ze stávající silnice I/13, která v úseku Česká Kamenice – Děčín prochází přímo po hranici PO. Pravděpodobně nedojde ke zhoršení situace oproti stávajícímu stavu.

Hodnocení významnosti vlivů záměru

Realizací záměru v obou posuzovaných variantách dojde k záboru (likvidaci) biotopu chřástala polního v trase záměru a degradaci dalších přilehlých ploch biotopu v důsledku fragmentace území liniovou stavbou a trvalého působení rušivých vlivů nové silnice, a to výhradně mimo území ptačí oblasti. Celkově dojde k dotčení (resp. až možnému zániku) 2 teritorií na okraji Děčína – Březiny, cca 2 km od hranice Ptačí oblasti Labské pískovce (v tomto případě jde ale o vliv Folknářské spojky jako souvisejícího záměru, který byl samostatně posouzen v roce 2018) a 4 – 5 teritorií ve východní části posuzovaného záměru, cca 7 – 10 km od hranice Ptačí oblasti Labské pískovce.

V dotčených lokalitách se bezesporu jedná o negativní zásah do biotopu druhu, který bude muset být detailně řešen zejména v rámci řízení o udělení výjimky z ochranných podmínek druhu podle § 56 ZOPK (tj. v rámci řešení problematiky druhové ochrany), ale faktický dopad na stav populace chřástala polního v Ptačí oblasti Labské pískovce lze očekávat jen malý. Z tohoto pohledu lze jako podstatnější vnímat zásah do teritorií u Děčína, neboť toto území je ptačí oblasti blíže a přímo navazuje na plochy využívané chřástalem polním na území Ptačí oblasti Labské Pískovce kolem Ludvíkovic (jedince obývajících toto území lze tedy vnímat jako součást populace Ptačí oblasti, byť se nachází za její hranicí). U ploch v okolí Volfartic, Horní Libchavy a Manušic již přímá návaznost na chřástalem využívané plochy v ptačí oblasti zřejmě není a ztráta a degradace části biotopu chřástala v tomto území se na stavu populace v Ptačí oblasti Labské pískovce pravděpodobně nijak neprojeví.

Celkově lze vliv záměru na chřástala polního v Ptačí oblasti Labské pískovce hodnotit shodně obě posuzované varianty na hranici nulového a mírně negativního vlivu (0/-1).

Hodnocení vlivů záměru na celistvost lokalit

Celistvost EVL (ekologická integrita) je chápána jako schopnost udržování kvality lokality z hlediska naplňování jejich ekologických funkcí ve vztahu k předmětům ochrany. V dynamickém pojetí jde o schopnost ekosystémů nadále fungovat způsobem, který umožňuje zachování předmětů ochrany ve stavu

příznivém z hlediska ochrany. Tento pojem je nutno chápat v širokém smyslu jako integritu nejen topografickou či geografickou, ale též časovou, populační apod.

Posuzovaný záměr v obou předkládaných variantách zasahuje pouze zcela okrajově do území EVL Dolní Ploučnice, a to v části EVL, která není významná z hlediska předmětů ochrany a narušení územní celistvosti je proto nevýznamné. Další lokality soustavy NATURA 2000 nejsou územně dotčeny. Ekologickou celistvost je třeba posuzovat ve vztahu k jednotlivým předmětům ochrany. Mírný negativní vliv byl identifikován v případě vydry říční v EVL Dolní Ploučnice, jako hlavní rizikové faktory byly identifikovány rušivé vlivy a ztráta či degradace biotopu. Tyto faktory budou působit mimo EVL a jejich vliv nebyl vyhodnocen jako závažný, takže je možné předpokládat, že populaci vydry říční neohrozí. Vlivy záměru na ostatní dotčené druhy byly vyhodnoceny jako velmi mírné až zanedbatelné, bude se jednat o vlivy dočasné (losos), nebo trvalé, ale působící mimo území lokalit soustavy NATURA 2000. Pro obě posuzované varianty záměru platí, že jeho realizací žádná z dotčených EVL a PO neztratí schopnost naplňovat ekologické funkce, které podmiňují existenci a prosperitu předmětů ochrany, celistvost těchto lokalit bude zachována.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů spolupůsobících faktorů

Vlivy posuzovaného záměru se mohou kumulovat s vlivy dalších připravovaných nebo již realizovaných záměrů. Jedná se zejména o záměry lokalizované v blízkosti dotčeného území:

I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)

Daný záměr byl samostatně posouzen v rámci procesu EIA, součástí dokumentace EIA bylo také naturové posouzení (Volf 2018) řešící vlivy na chřástala polního jako dotčeného předmětu ochrany PO Labské pískovce. Vlivy byly vyhodnoceny jako mírně negativní pro obě posouzené varianty, a to i s ohledem na možné kumulativní působení dalších záměrů, zejména proto, že všechna dotčená teritoria leží mimo území PO Labské pískovce.

Při realizaci posuzovaného záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice nebudou v blízkosti Děčína dotčena žádná další teritoria chřástala polního (všechna teritoria evidovaná v tomto území jsou dotčena Folknářskou spojkou). Druh bude posuzovaným záměrem ovlivněn ve východní části dotčeného území, kumulace těchto vlivů s vlivy Folknářské spojky nebude významná zejména s ohledem na vzdálenost a předpokládaný minimální dopad realizace východní části přeložky na populaci chřástala polního obývajících PO Labské pískovce.

Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262, Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava

Posuzovaný záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice se na plánovanou přeložku I/9 napojuje mimoúrovňovou křižovatkou severně od Manušic. Vlivy obou záměrů na lokality soustavy Natura 2000 byly vyhodnoceny v příslušných naturových posouzeních (Šikulová 2016; Šikulová 2017), obě posouzení byla součástí oznámení záměrů, které na základě provedených zjišťovacích řízení nepodléhají dalšímu posuzování v procesu EIA.

Záměry přeložky silnice I/9 se dotýkají dalších oblastí s evidovaným výskytem chřástala polního. Dotčeny budou další plochy v nivě Šporcky (na západním okraji České Lípy a jižně od Manušic) a také plochy v nivě Stružnického potoka. Zde dojde při výstavbě silnice k další ztrátě biotopu chřástala a zesílení intenzity rušivých vlivů v dané oblasti. Je pravděpodobné, že zejména biotopy v nivě Šporcky, která bude v úseku od Svobodné vsi po ústí do Ploučnice uvedenými silnicemi křížena celkem 6krát, budou podstatně degradovány a chřástali mohou dané plochy zcela opustit. Není však pravděpodobné, že by se tato ztráta

detekovatelným způsobem projevila ve stavu populace chřástala polního v PO Labské pískovce. Významné vlivy na chřástala polního jako předmět ochrany PO Labské pískovce lze tedy vyloučit.

Kumulace nebo synergické působení vlivů výše uvedených záměrů s posuzovaným záměrem přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice je relevantní také z pohledu populace vydry říční. Významnější kumulativní působení vlivů, které jsou záměrům společné, jako je rušení a dočasné zhoršení migrační prostupnosti území pro vydru říční při výstavbě a zvýšení rizika kolizí se stavební dopravou, by nastalo pouze v případě časového souběhu realizace záměrů, který se nepředpokládá. Trvalými vlivy záměrů nebude populace vydry říční ohrožena, neboť všechny záměry budou technicky řešeny tak, aby v období provozu zachovávaly migrační prostupnost krajiny pro vydru říční a trvalá ztráta a degradace biotopu v trase plánovaných silnic a jejich bezprostředním okolí bude spíše lokální a dotkne se prakticky pouze ploch mimo území EVL.

Z hlediska kuňky obecné je relevantní kumulace vlivů posuzovaného záměru s vlivy přeložky silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem. V rámci příslušných naturových posouzení (Šikulová 2016; Šikulová 2017) byly vlivy podrobně posouzeny, a to i ve vzájemné kumulaci. Záměry nezasahují do území EVL vyhlášených pro ochranu kuňky obecné, způsobí ztrátu a degradaci biotopu mimo EVL. Jak je uvedeno výše, realizací navrhovaných silnic dojde k výrazné fragmentaci nivy Šporky, která bude v úseku od Svobodné vsi po ústí do Ploučnice uvedenými silnicemi křížena celkem 6krát. I zde platí, že k výraznější kumulaci vlivů by mohlo dojít v případě časového souběhu realizací záměrů, kdy bude docházet k přímým zásahům do biotopů, hrozí mortalita žab a oblasti stavenišť budou pro druh migračně neprostupné. Po realizaci zůstane zachována migrační prostupnost údolí, všechna křížení jsou řešena dlouhými mosty nebo vícepolovými estakádami. Významné negativní ovlivnění populací druhu v EVL se nepředpokládá.

Suchá nádrž Šporka

Hráz suché nádrže je navržena jižně od EVL Manušické rybníky v těsné blízkosti navrhované silnice I/9. Záměr je aktuálně posuzován v procesu EIA, předloženo bylo naturové posouzení zpracované RNDr. Ondřejem Bílkem, ve kterém byly vlivy na kuňku obecnou vyhodnoceny jako mírně negativní, a to i v kumulaci s předpokládanými vlivy přeložky silnice I/9 a několika dalších záměrů protipovodňových opatření (Bílek 2019).

Vlivy posuzovaného záměru na silně mobilní předměty ochrany, mezi které (kromě kuňky) dotčené druhy živočichů patří, se teoreticky mohou kumulovat také s vlivy některých dalších záměrů lokalizovaných ve větší vzdálenosti od dotčeného území. Vzhledem k nízké intenzitě negativních vlivů posuzovaného záměru na všechny druhy (podstatné je zejména to, že nedojde ke ztrátám biotopů druhů na území lokalit soustavy NATURA 2000, které jsou vymezeny jejich ochrannými pásy, ani k trvalému omezení migrační prostupnosti území), však lze předpokládat, že kumulace vlivů s takovými záměry nebude významná, pokud tyto budou samy o sobě vyhodnoceny jako akceptovatelné z pohledu vlivů na lokality soustavy NATURA 2000.

Celkově lze tedy konstatovat, že kumulací vlivů posuzovaného záměru s realizovanými a aktuálně připravovanými záměry nedojde k významně negativnímu ovlivnění EVL a PO, resp. dotčených předmětů ochrany a celistvosti dotčených lokalit.

Shrnutí

Na základě celkového hodnocení vlivů záměru „I/13 Děčín – Manušice“ na dotčené EVL a PO, jejich předměty ochrany a celistvost lze konstatovat, že posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv (-1) na

vydrů říční (*Lutra lutra*) v EVL Dolní Ploučnice, nulový nebo mírně negativní vliv (0 nebo -1) na lososa obecného (*Salmo salar*) v EVL Dolní Ploučnice a vliv na hranici nulového a mírně negativního vlivu (0/-1) na kuňku obecnou (*Bombina bombina*) v EVL Manušické rybníky a chřástala polního (*Crex crex*) v PO Labské pískovce. Ostatní předměty ochrany dotčených EVL a PO nebudou negativně ovlivněny. Realizace záměru v obou posuzovaných variantách nebude mít negativní vliv na celistvost žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Integrita dotčených EVL a PO ve smyslu udržení kvality těchto lokalit z hlediska naplňování jejich ekologických funkcí ve vztahu k předmětům ochrany zůstane zachována.

Ke zmírnění nebo vyloučení některých identifikovatelných vlivů byla navržena preventivní a ochranná opatření, která jsou uvedena v příloze č. 7 a v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Závěr

Posuzovaný záměr „I/13 Děčín – Manušice“ v obou posuzovaných variantách nebude mít významný negativní vliv (tedy negativní vliv dle §45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb.) na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000.

Ke zmírnění nebo vyloučení některých identifikovatelných vlivů byla navržena preventivní a ochranná opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

D. I. 8. 5. Vliv na krajinu a krajinný ráz

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu je součástí posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2022). Toto posouzení tvoří samostatnou přílohu č. 9 předkládané dokumentace EIA.

Podstatným krokem při posuzování vlivu plánovaného záměru na krajinný ráz, vizuální a estetické charakteristiky území je posouzení vlivu navrhovaného záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V úvahu byla vzata následující zákonná kritéria krajinného rázu hlediska:

- Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky
- Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky
- Vliv na zvláště chráněná území
- Vliv na významné krajinné prvky
- Vliv na kulturní dominanty
- Vliv na estetické hodnoty
- Vliv na harmonické měřítko krajiny
- Vliv na harmonické vztahy v krajině

Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky

V rámci potenciálně dotčených krajinných prostorů lze identifikovat množství znaků a hodnot přírodní charakteristiky. V PDoKP jsou zastoupeny vodní toky s údolními nivami a doprovodnou břehovou zelení a vodní plochy. Dále pak byly identifikovány lesní porosty, které jsou částečně vázané na terénní horizonty a dominanty, zemědělské pozemky a doprovodná zeleň cestní sítě (včetně dopravních staveb), sídelní zeleň, či krajinná mimolesní zeleň. V území se nachází také výškové přírodní dominanty vrcholů Chlum,

Kosí vrch, Rozmezí, Špičák, Dvorský kopec, Poustevna a Radečský kopec, Skalický vrch (resp. Český kopec). V PDoKP je přítomna i řada cenných a hodnotných lokalit. Jedná se o CHKO České středohoří, EVL Dolní Ploučnice, EVL Dobrná, EVL Stružnické rybníky, EVL Cihelenské rybníky a EVL Manušické rybníky. Dále se jedná o NPP Březinské tisy a PP Stružnické rybníky, Cihelenské rybníky, Manušické rybníky a Farská louka. Žádný z identifikovaných znaků a hodnot přírodní charakteristiky není možné klasifikovat jako jedinečný v rámci regionu nebo státu. Některé ze znaků pak lze klasifikovat význačnou cenností.

Vliv posuzovaného záměru je z hlediska zásahu do identifikovaných znaků a hodnot přírodní charakteristiky hodnocen ve dvaceti případech jako slabý, v jedenácti případech jako středně silný. V ostatních případech nebyl vliv záměru na identifikované znaky a hodnoty identifikován. Slabý vliv byl vyhodnocen v souvislosti se zásahy do lesních a mimolesních porostů, sídelní zeleně, vodních toků, resp. jejich údolních niv či doprovodné zeleně, liniové doprovodné zeleně cestní sítě a železničních tratí a lokálních výškových dominant. Středně silný vliv byl pak vyhodnocen ve vztahu na zásah do zaříznutého údolí řeky Ploučnice, lesních porostů v lokalitách Dobranka, Březinské stráně, mezi lokalitou Starý lom a zahrádkářskou kolonií na okraji Benešova nad Ploučnicí a v území mezi lokalitou Dvorsko a vrchem Rozmezí, ovocného sadu v lokalitě mezi Benešovem nad Ploučnicí a Dolními Habarticemi, drobných vodních přítoků řeky Ploučnice, krajinné nelesní zeleně mezi obcemi Volfartice a Manušice a obdělávané zemědělské půdy a trvalých travních porostů po celé délce trasy předmětného záměru.

V souhrnu tak lze vliv posuzovaného záměru v obou posuzovaných variantách na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky hodnotit jako středně silný vliv.

Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky

Z hlediska kulturní a historické charakteristiky lze v potenciálně dotčených krajinných prostorech identifikovat celou řadu znaků a hodnot. Jedná se o celou řadu nemovitých kulturních památek, tak i historické a kulturní objekty a stavby bez významnější ochrany. V území lze identifikovat přítomnost archeologické stopy v podobě zaniklého hradu Klinštejn. Dále pak se do rysů krajiny propisují kulturní projevy v podobě historicky hospodářsky kultivované zemědělské až lesozemědělské krajiny. Svou neopominutelnou roli zde hrají i novodobé znaky (především dopravní, průmyslové a technické stavby).

Za výrazně cenné hodnoty je možné označit areál zámku Benešov nad Ploučnicí, z velké části zachovalou urbanistickou strukturu obcí podél trasy záměru v úseku Děčín – Manušice, náměstí v obci Žandov s kašnou z roku 1853 a barokním sloupem se sovou sv. Šebestiána, areál původně gotického kostela sv. Bartoloměje v jeho současné pozdně barokní podobě z roku 1775, areál přestavěného renesančního zámku Horní Libchava, archeologická lokalita zaniklého hradu Klinštejn a přítomnost dochovaných znaků lidové architektury v podobě staveb venkovských domů a usedlostí pocházejících z 18. a 19. století.

Z hlediska cennosti je možné označit za jedinečný znak, resp. soubor znaků, městskou památkovou zónu Benešov nad Ploučnicí a zámek Benešov nad Ploučnicí. Jádro města Benešov nad Ploučnicí je tvořeno souborem obytných, sakrálních i veřejných budov a kvalitními sochařskými díly. Dominantu tvoří areál zámku Benešov nad Ploučnicí, skládající se z paláce zv. Horní zámek, paláce Jana ze Salhausenu zv. Dolní zámek, Černínského paláce, domu zv. Starschedelovský, Konojedského domu a dalších objektů. Dále lze za dominantu Benešova nad Ploučnicí považovat také kostel Narození Panny Marie, hrobku Mattauschů a sloup se sochou Panny Marie. Tyto lokality nebudou posuzovaným záměrem nikterak dotčeny.

Vliv předmětného záměru na identifikované znaky kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu je v převážné většině hodnocen jako žádný, v devíti případech je vliv hodnocen jako maximálně slabý a ve třech případech je hodnocen jako středně silný. Slabý vliv byl identifikován u znaků v podobě stávající komunikace II/262, přítomné částečně dochované cestní sítě z 19. století, přítomnosti železničních tratí č.

086 a 081 v podobě z 19. století a dochovaného tělesa železniční trati č. 8c, které je v současnosti využíváno jako cyklistická stezka Varhany, u kterých lze v souvislosti s realizací předmětného záměru očekávat dotčení. Dále byl nejvýše slabý vliv identifikován ve vztahu k drobným sakrálním stavbám a objektům uvnitř intravilánu a ve volné krajině v rámci PDoKP, konkrétně v souvislosti s realizací přeložky silnice II/26219 lze očekávat dotčení kříže u silnice v západní části Volfartic. Nejvýše slabý vliv byl vyhodnocen u dotčení z velké části zachovalé urbanistické struktury jader obcí v okolí trasy záměru. Odlišně byl vyhodnocen vliv záměru v obou posuzovaných variantách na dochovanou urbanistickou strukturu jádra obce Jedlka. Vliv záměru ve variantě 1 byl v souvislosti s umístěním záměru do těsné blízkosti jádra obce hodnocen jako slabý. Trasa záměru ve variantě 2 je vedena dále od jádra obce Jedlka, z toho důvodu byl vliv vyhodnocen jako nulový. Současně byl odlišně hodnocen vliv obou variant záměru na sakrální objekt kříže u cesty v západní části Volfartic. Vliv přeložky silnice III/26219, která je součástí záměru ve variantě 1, byl vyhodnocen jako slabý s ohledem na okrajový zásah do prostoru kříže. Vedení přeložky silnice III/26219 ve variantě 2 předmětného záměru do blízkosti kříže nezasáhne, vliv záměru byl proto vyhodnocen jako nulový. Střední vliv byl identifikován ve vztahu na zásah do historicky hospodářsky kultivované zemědělské až lesozemědělské krajiny podél celé trasy předmětného záměru.

Dále lze u dvou znaků (rozšíření sídel Děčín a Benešov nad Ploučnicí o novou obytnou zástavbu bytových i rodinných domů a přítomnost zemědělských, vodohospodářských, skladových a výrobních objektů a areálů) očekávat posílení jejich negativního projevu v souvislosti s umístěním trasy předmětného záměru do těsné blízkosti uvedených sídel a do blízkosti areálu v lokalitě mezi Benešovem nad Ploučnicí a Dolními Habarticemi (posílení kumulativního působení).

Na základě výše uvedeného shrnutí lze konstatovat, že zásadní dopad na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky nelze vlivem navrhovaného záměru předpokládat. Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky lze celkově klasifikovat jako slabý až středně silný.

Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Z hlediska vlivů na zvláště chráněná území je důležitým faktem, že se celá trasa posuzovaného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ a většina území potenciálně dotčených krajinných prostorů nachází na území chráněné krajinné oblasti České středohoří. Předmětem ochrany CHKO České středohoří je ochrana všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejich typických znaků i přírodních zdrojů a vytváření vyváženého životního prostředí.

V potenciálně dotčených krajinných prostorech se dále nachází celá řada zvláště chráněných území. Jedná se o evropsky významnou lokalitu Dolní Ploučnice, EVL Dobrná, EVL Stružnické rybníky, EVL Cihelenské rybníky a EVL Manušické rybníky. Dále se jedná o NPP Březinské tisy, PP Stružnické rybníky, PP Cihelenské rybníky, PP Manušické rybníky a PP Farská louka. Žádný z identifikovaných znaků a hodnot přírodní charakteristiky není možné klasifikovat jako jedinečný v rámci regionu nebo státu. Některé ze znaků pak lze klasifikovat významnou cenností.

Posuzovaný záměr bude hranicí okrajově zasahovat v km cca 1,910–2,700 ve variantě 1 do EVL Dolní Ploučnice. V rámci varianty 2 záměru dojde k zásahu do EVL v km cca 1,920–2,550 v souvislosti s odlišným směrovým vedením trasy. S ohledem na okrajové dotčení ochranného pásma přírodní památky se však citelnější vlivy nepředpokládají.

Vliv na zvláště chráněná území lze vzhledem k výše uvedenému klasifikovat jako slabý až středně silný.

Vliv na významné krajinné prvky (VKP)

V zájmovém území, tj. v PDoKP A, PDoKP B a PDoKP C se nachází řada významných krajinných prvků. Z hlediska významných krajinných prvků dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, se jedná o vodní toky a jejich údolní nivy, menší vodní plochy a lesy. V předmětných PDoKP A, PDoKP B a PDoKP C se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Dotčení lze předpokládat v souvislosti s vodními toky a jejich údolními nivami a dále také v souvislosti s lesními porosty.

Souhrnně lze konstatovat, že navrhovaný záměr bude představovat středně silný vliv na významné krajinné prvky.

Vliv na kulturní dominanty

V rámci předmětných PDoKP lze za kulturní dominanty označit řadu staveb a objektů. Jde především o stavby kostelů, kaplí, zámků apod. V souvislosti s realizací předmětného záměru dojde k nejvýše slabému dotčení těchto kulturních dominant a hodnot. Konkrétně bylo identifikováno v souvislosti s realizací trasy záměru dotčení a narušení vizuálního působení areálu kostela sv. Anny a areálu barokního kostela sv. Václava do okolní krajiny. K přímému zásahu záměru do uvedených kulturních dominant nedojde.

Na základě výše uvedeného lze souhrnně zásah do kulturních dominant klasifikovat jako slabý vliv.

Vliv na estetické hodnoty

Estetické hodnoty lze v předmětném prostoru (PDoKP A, PDoKP B a PDoKP C) identifikovat především ve vztahu ke znakům přírodní a vizuální charakteristiky, částečně pak i v některých případech v kombinaci s kulturní a historickou charakteristikou.

Výrazné estetické hodnoty lze spatřovat v dílčích prostorech území, a to především u lokalit, které jsou vedeny jako zvláště chráněná území či přírodní parky apod. Dále se pak jedná často i o vodní toky s břehovou doprovodnou vegetací a jejich blízké okolí či o menší vodní plochy, krajinné terénní útvary apod.

Z hlediska vlivu na estetické hodnoty je důležitá skutečnost, že trasa navrhovaného záměru vede z velké části mimo esteticky hodnotné lokality. Estetická hodnota nejcennějších lokalit (jako jsou ZCHÚ, památková zóna, apod.) nebude posuzovaným záměrem nikterak ovlivněna. Přesto se záměr v některých místech v rámci své celé délky trasy dostává částečně do konfliktu s esteticky hodnotnými částmi krajiny. Konkrétně se jedná o místa, kde se trasa záměru střetává s vizuálně vnímatelnými liniemi vodních toků a jejich doprovodné vegetace, se zřetelnými liniemi okrajů lesní porostů a nelesní zeleně a jejich samotnými tělesy, se zřetelnými liniemi kontrastních přechodů mezi zástavbou obcí a okolní krajinou, s výrazným pravým svahem údolí řeky Ploučnice, s lokálními terénními dominantami přírodního charakteru v podobě vrchů a vyvýšenin s panoramatickým vnímáním okolní krajiny z těchto dominant a projevem kulturně a historicky hodnotných míst. Realizací předmětné změny současně dojde k posílení negativního působení liniových bariér, za které lze považovat stávající silnice II., III. a nižších tříd, polní cesty, železniční tratě č. 080, 081, 086 a nadzemní elektrické vedení VN a VVN.

Souhrnně lze vliv na estetické hodnoty předmětného území klasifikovat jako slabý až střední silný.

Vliv na harmonické měřítko a vztahy v krajině

Trasy velkých liniových komunikací se zářezy, náspy, mosty a nezbytnými doprovodnými stavbami mají vzhledem ke své dimenzi vždy vliv na měřítko krajiny, a především pak na vztahy v krajině. V daném případě se bude jednat o realizaci nové dopravní stavby.

Posuzovaný záměr se nachází v území s harmonickým měřítkem, které je tvořeno zástavbou jednoho většího a několika menších sídel bez výrazněji měřítkově vybočujících staveb (výjimkou jsou skladové, zemědělské, průmyslové areály a fotovoltaické elektrárny, silnice II., III. a nižších tříd, železniční tratě č. 080, 081, 086). Harmonické měřítko oblasti je dále tvořeno rozsáhlými komplexi lesních porostů, rozsáhlými plochami zemědělských ploch, převážně v podobě trvalých travních porostů a mozaikou menších zemědělských ploch a ploch mimolesní zeleně. Harmonické měřítko je dotvořeno přítomností množství menších vodních toků, vodním tokem řeky Ploučnice, přítomností několika vodních ploch, jejich doprovodnou zelení a výraznou morfologií terénu. Dále pak jde o ostatní prvky a jejich spolupůsobení.

Z hlediska vlivů na harmonické měřítko krajiny záměr lze v souvislosti s realizací předmětného záměru očekávat ovlivní struktury krajiny, tvořenu zemědělskými plochami a komplexu lesních porostů, vegetační linii v podobě okrajů lesních porostů a kontrastními přechody porostů lesní a doprovodné zeleně vůči zemědělským plochám. Dále bylo identifikováno dotčení linií vodních toků a dotčení morfologie krajiny po celé délce trasy záměru.

S ohledem na identifikované hodnoty a znaky, a především míru vlivu záměru na celkový ráz krajiny, lze vlivy na harmonické měřítko krajiny hodnotit jako slabé až středně silné. Souhrnně lze vliv předmětného záměru na harmonické vztahy v krajině hodnotit jako středně silný.

Vliv na přírodní parky

Přírodní parky jsou podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů zřizovány k ochraně krajinného rázu lokalit s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, které nejsou zvláště chráněny podle části třetí výše uvedeného zákona. Přírodní parky jsou zřizovány orgánem ochrany přírody obecně závazným předpisem, ve kterém je možno stanovit omezení využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

Přírodní park nepatří mezi explicitně vyjmenovaná zákonná kritéria ochrany krajinného rázu, ale vzhledem ke skutečnosti, že je dle § 12 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů hlavním nástrojem ochrany krajinného rázu, je do této kapitoly zahrnuta i tato tematika.

Nejblíže k posuzovanému záměru se nachází přírodní park Východní Krušné hory, který je vzdálený přibližně 19,6 km západně od předmětného posuzovaného záměru. Vzhledem ke vzdálenosti posuzovaného záměru od tohoto přírodního parku, nelze předpokládat jeho jakékoliv negativní ovlivnění.

Souhrnná tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je uvedena níže.

Tabulka 81 Tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu

Zákonná kritéria krajinného rázu (dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů)	Míra vlivu navrhovaného záměru
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	Středně silný
Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky	Slabý až středně silný
Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)	Slabý až středně silný
Vliv na významné krajinné prvky (VKP)	Středně silný
Vliv na kulturní dominanty	Slabý
Vliv na estetické hodnoty	Slabý až středně silný

Zákonná kritéria krajinného rázu (dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů)	Míra vlivu navrhovaného záměru
Vliv na harmonické měřítko krajiny	Slabý až středně silný
Vliv na harmonické vztahy v krajině	Středně silný

Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA)

Z posouzení míry vlivu navrhovaného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ na identifikované znaky a hodnoty krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů vyplývá, že posuzovaný záměr má ve třech případech středně silný vliv na zákonná kritéria a ve čtyřech případech slabý až středně silný vliv na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu. V jednom případě má posuzovaný záměr slabý vliv na zákonné kritérium ochrany krajinného rázu.

V souvislosti s variantním řešením vedení trasy přeložky silnice I/13 byl vyhodnocen odlišný vliv jednotlivých variant pouze ve vztahu k identifikovaným znakům a hodnotám krajinného rázu. Vliv jednotlivých variant záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je totožný.

V rámci zpracovaného posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2022), byl vyhodnocen soulad záměru s dlouhodobými cíli v ochraně přírody a krajiny dle Plánu péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří na období 2015–2024 (AOPK, 2014) a s obecnými požadavky a doporučenou ochranou krajinného rázu dle Preventivního hodnocení krajinného rázu CHKO České středohoří (LÖW & spol., s r.o., 2010).

S ohledem k výše uvedenému a k identifikovaným vlivům na znaky a hodnoty předmětné lokality, nelze předpokládat významnější narušení krajinného rázu předmětného území. V souvislosti s navrhovanými opatřeními uvedenými v kapitole D.IV. resp. B. I. 6. bude zachován charakteristický ráz předmětné lokality.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na krajinný ráz

Vlivy posuzovaného záměru se mohou kumulovat s vlivy dalších připravovaných nebo již realizovaných záměrů. Jedná se zejména o záměry lokalizované v blízkosti dotčeného území.

Na svém začátku posuzovaný záměr navazuje na stavbu „Přeložka silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“. Kumulativní vlivy tohoto záměru a posuzovaného záměru se mohou projevit v oblasti přítoků řeky Ploučnice. Tyto vodní toky tvořící přítoky řeky Ploučnice na území města Děčín a místní části Děčín – XXVII – Březiny budou zasaženy pouze tímto záměrem. V kumulaci s dotčením přítoků řeky Ploučnice v souvislosti s posuzovaným záměrem lze očekávat možné nepřímé ovlivnění vodního toku Ploučnice. Dále lze v souvislosti s realizací obou záměrů identifikovat spolupůsobení na rozsáhlé lesní porosty na svazích údolí řeky Ploučnice přecházejících do Děčínské kotliny v lokalitách Na zlomu a Střecha na svazích Pustého vrchu a v lokalitě Olšiny na svahu Sokolího vrchu představujících členité zalesněné horizonty. Kumulativní vliv obou záměrů na lesní porosty ve vyšších polohách území lze vyhodnotit jako slabý. Spolupůsobení obou záměrů na vizuální působení stoupajících svahů hluboce zaříznutého údolí a výše položených partií s identifikovanými estetickými hodnotami lze vyhodnotit jako slabý až středně silný. V souvislosti s realizací záměru „Folknářská spojka“ lze očekávat možnou kumulaci vlivů s posuzovaným záměrem na zemědělské plochy, převážně v podobě trvalých travních porostů doprovázené rozptýlenými porosty mimolesní zeleně, především v oblasti v okolí místní části Děčín – XXVII – Březiny. Vliv posuzovaného záměru na tyto znaky přírodní charakteristiky byl vyhodnocen jako nulový až středně silný. V souvislosti s umístěním záměru „Folknářská spojka“ a posuzovaného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ do popsaného území lze identifikovat jako kumulativní vliv posílení negativního vlivu záměrů na urbanizaci území v okolí města Děčín. V rámci obou uvedených záměrů je navrženo přeložení

částí silnice II/262 mimo její historicky dochovanou trasu a realizace křižovatek obou záměrů s touto komunikací. Realizace těchto zásahů do vedení silnice II/262 bude představovat slabé kumulativní ovlivnění této komunikace, jako znaku kulturní a historické charakteristiky. Oba záměry se nacházejí v celé délce na území CHKO České středohoří a jejich realizace může představovat kumulativní působení na území CHKO. Umístění záměrů „I/13 Děčín – Manušice“ a „Přeložka silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ do předmětného území bude představovat slabé spolupůsobení na výše uvedené znaky a hodnoty krajinného rázu v oblasti mezi místními částmi Děčín – XXVII – Březiny a Děčín – XXVIII – Folknáře.

Na konci posuzovaného záměru navazuje v MÚK Manušice na záměr „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“. Z hlediska vlivu na znaky a hodnoty krajinného rázu je důležitá skutečnost, že tento záměr prochází územím mezi obcí Skalice u České Lípy a místní části Manušice, do které zasahuje také posuzovaný záměr. Tento záměr bude překračovat vodní tok Šporka na dvou místech mostními objekty. V souvislosti s těmito zásahy lze vliv záměru na vodní tok Šporky klasifikovat jako slabý. Kumulativní vliv tohoto a posuzovaného záměru na vodní tok Šporky lze vyhodnotit jako slabý. V souvislosti s umístěním tělesa tohoto záměru do území dojde k dotčení zemědělských ploch převážně v podobě trvalých travních porostů, meších částí lesních porostů, nelesních porostů doplňujících krajinou strukturu a liniové zeleně vázané na cestní síť. Dotčení těchto znaků lze identifikovat v lokalitě mezi Skalicí u České Lípy a Manušicemi a v jejich okolí. Lze tedy očekávat kumulaci vlivů obou záměrů na uvedené znaky/hodnoty krajinného rázu v této lokalitě. V rámci realizace záměru silnice I/9 dojde k přemostění tělesa původní železniční tratě č. 8c, na kterém je v současném stavu vedena cyklostezka Varhany. Přemostění tělesa železniční tratě nebude představovat významné ovlivnění. Nelze tedy předpokládat kumulaci vlivů obou záměrů na těleso železniční tratě č. 8c. Záměr „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ a posuzovaný záměr na sebe přímo navazují v MÚK Manušice nacházející se v lokalitě Mezi rybníky. Umístění a vzájemné napojení záměrů v této lokalitě bude představovat kumulativní slabé ovlivnění panoramatického vnímání tohoto prostoru především z terénní dominanty Skalický vrch (resp. Český kopec) a dále slabě ovlivní projev velkoplošné struktury krajiny v této oblasti. V souvislosti s umístěním obou staveb do prostoru mezi Skalicí u České Lípy a Manušicemi lze očekávat posílení negativního projevu stávající silniční sítě jako liniových bariér v území. Dle výše uvedeného lze konstatovat, že v souvislosti s umístěním stavby „I/13 Děčín – Manušice“ a stavby „Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ lze předpokládat slabé spolupůsobení těchto staveb především v území mezi Skalicí u České Lípy a Manušicemi.

Identifikované kumulativní vlivy lze z hlediska krajinného rázu považovat za akceptovatelné.

Závěr

Plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

D. I. 9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

D. I. 9. 1. Vlivy na hmotný majetek

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru jsou jako problematická místa z pohledu zásahu do hmotného majetku identifikovány úseky křížení obytné zástavby – Dolní Habartice a Volfartice/Horní Libchava. Aktuální technické řešení v uvedených místech křížení obytné zástavby v obou posuzovaných

variantách navrhuje dlouhé mostní objekty. V Dolních Habarticích je navrženo křížení zastavěného území obce mostním objektem o délce cca 240 m v km 8,870 varianty 1, resp. v km 8,790 varianty 2. Na lokalitě Volfartice/Horní Libchava je navrženo křížení zastavěného území obce mostním objektem o délce cca 430 m v km 20,285 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce cca 450 m v km 20,355 ve variantě 2. Upřesnění zásahů do hmotného majetku v souvislosti s křížením obytné zástavby mostními objekty bude předmětem dalších stupňů projektových příprav.

Realizace záměru si vyžádá dočasné i trvalé přeložky stávajících komunikací II. a III. třídy, místních komunikací, polních cest, lesních cest, vodovodních/kanalizačních řadů, sdělovacích kabelů a dalších inženýrských sítí. Informace o přeložkách inženýrských sítí v souvislosti s realizací daného záměru nejsou v tomto stupni projektových příprav známy. Budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace. Přeložky pozemních komunikací vč. polních a lesních cest jsou uvedeny v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Veškeré stávající inženýrské sítě budou před zahájením stavebních prací vytyčeny. Inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením nebo budou přeloženy v rámci jednotlivých stavebních objektů stavby. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Významný negativní vliv záměru na hmotný majetek lze vyloučit a záměr tak lze z tohoto hlediska považovat za přijatelný.

Závěr

Významný negativní vliv záměru I/13 Děčín – Manušice na hmotný majetek lze vyloučit. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za přijatelný.

D. I. 9. 2. Vlivy na kulturní památky

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na kulturní památky riziko z hlediska možného ovlivnění. Dle portálu Památkový katalog Národního památkového ústavu se záměr výstavby přeložky silnice I/13 přímo nedotkne žádné národní kulturní památky, památkové rezervace či zóny. Z hlediska předběžné prevence je nutno zmínit památkově chráněné kulturní památky, nacházející se ve vzdálenosti do 200 m od záměru:

Tři evidované kulturní památky se nacházejí v blízkosti plánované trasy přeložky silnice I/13:

- barokní kaple (Děčín XXVII-Březiny, cca u km 2,2 stavby, ve vzdálenosti 165 m),
- socha sv. Matouše (k. ú. Děčín XXVII-Březiny, cca u km 2,2 stavby, ve vzdálenosti 160 m),
- kostel sv. Anny v Jedlce a socha sv. Anny (k.ú. Malá Veleň, cca u km 5,0 stavby, ve vzdálenosti 80 m),
- kostel sv. Václava (k.ú. Malá Bukovina, cca u km 12,5 stavby, ve vzdálenosti 195 m),
- venkovský dům č. p. 124 (k.ú. Volfartice, cca u km 20,5 stavby, ve vzdálenosti 60 m).

Přímé negativní ovlivnění těchto památek posuzovanou stavbou se nepředpokládá. Ve fázi výstavby bude třeba v dotčených úsecích realizovat postup stavebních prací co nejcitlivěji s ohledem na přítomnost daných kulturních památek (minimalizovat prašnost, pojezdy staveništní dopravy atd.). Po zrealizování záměru bude třeba věnovat pozornost i vhodné výsadbové úpravě a ozelenění okolí památek s ohledem na vizuální stránku lokalit.

Závěr

Významný negativní vliv záměru na kulturní památky lze vyloučit. Za předpokladu realizace navržených opatření lze vliv záměru na kulturní památky označit za přijatelný.

D. I. 9. 3. Vlivy na architektonické aspekty

V blízkém i širším okolí předmětného záměru jsou zřetelné architektonické dominanty, které jsou rovněž kulturními dominantami. Jde především o stavby kostelů, kaplí, zámků apod. V souvislosti s realizací předmětného záměru dojde k nejméně slabému dotčení těchto kulturních dominant a hodnot. Konkrétně bylo identifikováno v souvislosti s realizací trasy záměru dotčení a narušení vizuálního působení areálu kostela sv. Anny a areálu barokního kostela sv. Václava do okolní krajiny. K přímému zásahu záměru do uvedených kulturních dominant nedojde.

Závěr

Významný negativní vliv záměru na architektonické aspekty lze vyloučit. Vliv záměru lze označit za přijatelný.

D. I. 9. 4. Vlivy na archeologické aspekty

Dle státního archeologického seznamu ČR prochází navrhovaná trasa předmětného záměru přeložky silnice I/13 jak prokázanými, tak předpokládanými územími s archeologickými nálezy (UAN).

Potenciální místa kontaktu stavby a archeologických nálezů se vyskytují u následujících lokalit:

- středověké a novověké jádro obce Březiny – předpokládaný UAN (od km 1,730 do km 2,415),
- středověké a novověké jádro obce Benešov nad Ploučnicí – prokázaný i předpokládaný UAN (od km 6,565 do km 6,850),
- novověké jádro obce Dolní Habartice – předpokládaný UAN (od km 8,665 do km 9,225),
- středověké a novověké jádro obce Malá Bukovina – předpokládaný UAN (okrajově u km 12,500),
- u Černého rybníka – prokázaný i předpokládaný UAN (od km 16,290 do km 16,500).

Případný výskyt archeologického nálezu tedy nelze v území dotčeném stavbou přeložky silnice I/13 zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Závěr

Významný negativní vliv záměru na archeologické aspekty lze vyloučit. Vliv záměru na archeologické aspekty lze označit za přijatelný.

D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Fáze výstavby

Možná rizika pro veřejné zdraví v souvislosti s fází výstavby záměru „I/13 Děčín – Manušice“ plynou především z produkce emisí znečišťujících látek do ovzduší, případně hlukem ze staveniště a obslužné staveništní dopravy. Tyto faktory jsou popsány v kapitolách B. III. a D. I. předkládané dokumentace EIA.

Pozornost je třeba věnovat ochraně zdraví pracovníků přímo na stavbě. Zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „plán BOZP“) podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práci. Plán BOZP se vztahuje na všechny právnické a fyzické osoby, které se osobně podílí na zhotovení stavby, ale nezbavuje tyto osoby povinnosti znát a dodržovat všechny platné zákony, předpisy, normy a nařízení potřebné k jejich činnosti, ani pokud nejsou obsaženy v plánu BOZP.

Při výstavbě záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavby (haváriemi).

Během výstavby může být v případě havárie podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Speciální pozornost z tohoto pohledu bude třeba věnovat výstavbě mostních objektů v blízkosti vodních toků. Při případné havárii bude zahájeno sanační čerpání, výstavba norných stěn na vodních tocích a v dekontaminační jednotce budou odstraněny ropné produkty z čerpané vody.

Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který bude následně schválen vodoprávním orgánem.

Předmětný záměr bude zasahovat do záplavového území některých vodních toků. Vzhledem k tomu bude vypracován povodňový plán stavby dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a dle TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude kontaminovaná zemina ihned vytěžena a odvezena na zabezpečenou skládku.

Možným rizikem ve fázi výstavby záměru je riziko vzniku požáru na staveništi (např. požár skladovaných materiálů). Toto riziko je spojené následně s emisemi škodlivých látek (jedovatých a dráždivých plynů) do ovzduší. Riziko je možné minimalizovat např. řádným dodržováním havarijního plánu, ZOV či BOZP.

Riziko teroristického činu ve fázi výstavby či provozu záměru je minimální, nepředpokládá se.

Obecně lze konstatovat, že environmentální rizika při haváriích a nestandardních stavech budou minimalizována, resp. eliminována v souvislosti s realizací celé řady opatření ve fázi výstavby (viz kapitola B. I. 6., resp. D. IV.).

Veškeré havárie budou hlášeny příslušným orgánům (Policie ČR, záchranný hasičský sbor apod.).

Fáze provozu

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze atd. Tato rizika jsou spojená především s dopravními nehodami na dotčené komunikaci.

Riziko teroristického činu ve fázi provozu záměru je nepravděpodobné, nepředpokládá se.

Při provozu záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi).

Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit na minimum.

Nebezpečí pro širší okolí může nastat rovněž při vzniku většího požáru při dopravní nehodě. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebných látek a látek vyplavených při hašení.

Prevencí dopravních nehod je dodržování předpisů a dopravního značení.

Při úniku nebezpečných látek bude co nejrychleji zabráněno jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Veškeré havárie budou hlášeny příslušným orgánům (Policie ČR, Záchraný hasičský sbor apod.).

D. III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Předmětný záměr „I/13 Děčín – Manušice“ se v obou řešených variantách nachází na území Ústeckého a Libereckého kraje.

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Pozitivním sociálním a ekonomickým vlivem záměru bude zlepšení životních podmínek obyvatel žijících v blízkosti stávající silnice I/13 a částečně také v blízkosti stávající silnice II/262. Navrhovaná přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž dojde k poklesu hlukové zátěže a znečištění ovzduší v dotčených obcích. Pozitivem bude i zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení dostupnosti regionu.

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo zaměřeno na porovnání počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem, vysoce rušených ve spánku hlukem a počtu případů kardiovaskulárních onemocnění (případů infarktu myokardu) v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy. Z hlediska celkového počtu obyvatel posuzovaných katastrálních území lze konstatovat, že ve výhledových stavech v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem v obou posuzovaných variantách 1 a 2 dojde ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy i vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, zároveň lze očekávat snížení počtu případů infarktu myokardu v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy. K mírnému navýšení uvedených rizik dojde zejména v k. ú. Děčín, jedná se však o nevýznamné změny.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, oxid uhelnatý, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren. Na základě

vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Ovzduší

Z výsledků výpočtu Rozptylové studie (příloha č. 3 předkládané dokumentace EIA) lze předpokládat, že vlivem realizace záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází ke snížení příspěvků k imisní zátěži hodnocených polutantů. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

Ve vztahu k předmětnému záměru nevyplývá potřeba realizace kompenzačních opatření dle § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je záměr I/13 Děčín – Manušice akceptovatelný.

Klima

Ve studii Vlivy na klima (příloha č. 11 dokumentace EIA) bylo vyhodnoceno, že z hlediska provozu záměru není třeba realizovat nadstandardní projektová řešení v území, než jsou běžná opatření (maximální možné zasakování dešťových vod, výsadba doprovodné vegetace). Na základě bilance CO₂ je zřejmé, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov obcí podél stávajících komunikací přínosem, protože odvede dopravu z obcí do volné krajiny. Nebyly identifikovány žádné významné nepříznivé vlivy provozu záměru na klima, vliv záměru na klima je přijatelný.

Hluk a vibrace

Z výsledků vyplývá, že vlivem realizace plánované přeložky silnice I/13 Děčín–Manušice při realizaci protihlukových opatření nedochází k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) při provozu na plánované přeložce I/13 Děčín–Manušice v obou variantách.

V blízkosti plánované přeložky bylo dále vymezeno šest územních rezerv pro případné dobudování PHS. V případě, že jsou územní rezervy vymezeny u navrhovaných mostů, je třeba návrh mostů dimenzovat na případné dobudování PHS.

Výsledky dále prokázaly, že po realizaci přeložky budou v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti při realizaci protihlukových opatření dodrženy příslušné hygienické limity. Výjimku tvoří několik míst situovaných v těsné blízkosti stávajících komunikací (II/262, III/26223 a III/26224), kde bylo prokázáno překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže, ale vlivem přerozdělení dopravy souvisejícím s realizací přeložky I/13 Děčín–Manušice zde dochází ke zlepšení akustické situace, popřípadě se akustická situace nezmění.

Při emisním porovnání hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího krajního jízdního pruhu komunikace na vybraných profilech v širším území, kde dochází k přerozdělení dopravy vlivem realizace přeložky I/13, bylo v případě většiny profilů silnic I/13 (lokality Prácheň, Kamenický Šenov, Česká Kamenice), II/262 (lokality Žandov) a II/263 (Žandov) zjištěno zlepšení akustické situace, pouze na dvou posuzovaných profilech silnice II/263 (lokality Velká Bukovina a Karlovka) dochází ke zvýšení hodnoty $L_{Aeq,7,5m}$ v rozsahu nehodnotitelné změny v souladu s § 20 odstavcem 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Dále byly provedeny výpočty a analýzy počtu ovlivněných obyvatel v 5dB pásmech pro hluk z provozu silniční dopravy v území. Při porovnání výsledků analýz všech posuzovaných stavů provozu silniční dopravy lze vyvodit závěr, že ve stavu s realizací záměru bude z hlediska celkového počtu všech hodnocených obyvatel v rámci posuzovaného území z akustického hlediska pro všechny hodnotící deskriptory nižší počet ovlivněných obyvatel ve vyšších pásmech než ve stavech bez záměru. Tento závěr platí i pro většinu hodnocených katastrálních území.

Hluk ze stavební činnosti a z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti bude podrobněji prověřen po zpřesnění podkladů v dalších stupních projektové dokumentace.

Z hlediska vibrací lze potenciální vlivy identifikovat v období výstavby záměru. V kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA je navržen monitoring vibrací, který bude nutné realizovat ve stanovených etapách výstavby.

Podzemní a povrchové vody

Vliv záměru na povrchové a podzemní vody lze při dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a D. IV., považovat za akceptovatelný. Součástí kapitoly D. IV. je návrh monitoringu povrchových a podzemních vod pro fázi výstavby a provozu záměru.

Před všemi vyústěními kanalizací nebo vodotěsných zpevněných příkopů do vodních toků budou navrhovány havarijní retenční objekty – sedimentační (dešťové usazovací) a retenční nádrže, které budou zároveň vybaveny gravitačními odlučovači ropných látek (koncentrace ropných látek na odtoku z nádrží do 5 mg/l). V úsecích odvodnění pomocí silničních příkopů s následným vsakem jsou jako havarijní objekty navrhovány norné stěny do silničních příkopů s kalovým prostorem. Odvodnění dešťovou kanalizací nebo pomocí vodotěsných příkopů nad rámec navrženého řešení v kap. B. I. 6. řešit i v dalších úsecích za účelem ochrany jímacích území – v km 4,800 až 5,100 (jímací území Jedlka), v km 5,850 až 7,900 (jímací území Benešov nad Ploučnicí), v km 12,700 až 14,000 (jímací území Velká Bukovina) a v km 15,200 až 15,700 (jímací území Žandov).

Vzhledem k předpokladu přímého dotčení jímacího objektu S19 v km 4,500 obou variant předmětného záměru, bude nutné v dostatečném předstihu před zahájením stavby navrhnout a realizovat kompenzační opatření ve formě zajištění náhradního zdroje pitné vody. U ostatních potenciálně dotčených vodních zdrojů (viz přehled výše) bude nutné realizovat monitoring kvantity a kvality podzemních vod, který je podrobně popsán v kap. D. IV. této dokumentace EIA.

Půda

Na základě analýzy dotčených BPEJ (viz kap. B. II. 1.) bylo provedeno vyhodnocení předpokládaného trvalého záboru půd stavbou z hlediska tříd ochrany ZPF. Trvalým zábohem předmětného záměru budou dotčeny především půdy III. třídy ochrany (cca 31,7 % u varianty 1, resp. 30,6 % u varianty 2 z celkového záboru ZPF).

Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný.

Navrhovaný záměr si podle orientačního vyhodnocení záboru vyžádá trvalý zábor lesních porostů (ploch PUPFL) o celkové výměře cca 10,3 ha ve variantě 1, resp. 9,5 ha ve variantě 2. Jedná se převážně o lesy hospodářské, z 25 % celkového záboru lesních pozemků se jedná o lesy zvláštního určení. V případě varianty 2 bude dotčen les kategorizovaný jako ochranný. V případě lesů zvláštního určení a ochranných

budou zasaženy pouze malé části okrajů lesních celků, vlivem kterých nedojde k narušení plnění funkcí zachovávaných částí lesních porostů, pro které byly vyhlášeny v souladu s § 15 zákona o lesích (č. 285/1995 Sb.).

Z hlediska ochrany PUPFL lze vliv záměru považovat za poměrně významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný.

Součástí dokumentace EIA jsou navržená opatření ke snížení nepříznivých vlivů (tj. opatření na ochranu půdy ve fázi výstavby i provozu I/13 Děčín – Manušice). Obecně lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální.

Horninové prostředí a stabilita půdy, změna místní topografie

V zájmovém území stavby a jejím okolí je registrována celá řada potenciálních plošných sesuvných území, z nichž navržená trasa přeložky silnice I/13 přímo zasahuje do několika potenciálních plošných sesuvných území, resp. svahových nestabilit. Jedná se úseky cca v km 1,825–6,600, 7,700–7,980 a v km 18,280–18,570. Z pohledu náchylnosti svahů k sesouvání jsou některé lokality hodnoceny s vysokou třídou náchylnosti k sesouvání. Při definitivním návrhu trasy záměru a pro upřesnění náročných technických opatření bude nutné v navazujících stupních projektových příprav provést podrobné zmapování rizikových lokalit a potřebné průzkumné práce. V rámci dalšího stupně projekčních prací bude tedy zpracován podrobný geotechnický průzkum v plném rozsahu na základě *TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace*, především s ohledem na rozsáhlý výskyt potenciálně sesuvných území a svahových nestabilit v trase stavby. Technická opatření budou zahrnovat návrh hlubinně zakládaných a kotvených zdí a řadu sanačních opatření lokálních i velkoplošných.

Z pohledu místní topografie, lze konstatovat, že vlivem realizace předmětného záměru vznikne nový liniový útvar v území, který bude mít zejména v souvislosti s vedením tělesa v zářezech a na násypch vliv na změnu místní topografie území. Především v prvních cca 10 km návrh stavby překonává členitý terén s řadou kopců a zaříznutých údolí.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí/půdy je navrhovaný záměr akceptovatelný při respektování řady opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV.

Biologická rozmanitost

Z hlediska fauny a flóry byly v zájmovém území zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin ve smyslu přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. U těchto druhů, u kterých se přepokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, rušení, zásah na úrovni jedinců), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ovlivnění fauny předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření k ochraně fauny v kapitole D. IV. považovat za přijatelné. Nad rámec technického řešení je navržena realizace nadchodu pro kategorii A živočichů v km 10,100–11,100, mostního objektu pro kategorii A živočichů v km 15,000–16,000 a dvou rámových propustků pro kategorii C živočichů cca v km 8,300 a 16,400.

Ovlivnění flóry předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření v kapitole D. IV. považovat za přijatelné.

Z hlediska ekosystémů záměr zasahuje do řady přírodních biotopů, jedná se o přirozené fragmenty lesních společenstev, společenstva keřů a lesních lemů, louky a suché trávníky, pastviny, ovocné sady, mokřadní

společenstva podél potoků. Mezi nejhodnotnější dotčené biotopy patří suťové lesy a dubohabřiny v údolí Ploučnice a biotopy na lokalitě Černého rybníka, resp. v nivě Vrbového potoka. Za účelem minimalizace vlivu na dotčené hodnotné biotopy je navržena řada opatření v kap. B. I.6. a podmínek v kap. D. IV., při jejichž respektování bude předmětný záměr akceptovatelný.

Za předpokladu dodržení uvažovaných opatření v kap. B. I. 6. a podmínek v kap. D. IV. je předmětný záměr z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost akceptovatelný a vliv záměru lze označit za únosný.

Krajina a její ekologické funkce

Z hlediska vlivu na ÚSES a VKP je předmětný záměr akceptovatelný a v případě dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D. IV., resp. B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro ÚSES ani VKP v daném území. Z pohledu významnosti lze vyzdvihnout nadregionální biokoridory NRBK K8 „Stříbrný roh“ cca v km 2,900, NRBK K5 „Stříbrný roh“ cca v km 15,700. V případě NRBK K8 je v místě křížení navržena přeložka I/13 v tunelu, v případě NRBK K5 je nutné realizovat migrační objekt (most) pro kategorii A živočichů. Z pohledu VKP je křížení vodních toků navrženo vhodnými mostními objekty, zásahy do lesních porostů je nutné minimalizovat řadou navržených opatření.

Celé zájmové území navrhovaného záměru leží v CHKO České středohoří, a to střídavě ve IV. (nejnižší) a III. zóně ochrany. Nejcennějších biotopů CHKO se dotkne trasa navrhovaného záměru velmi omezeně. V místech cennějších biotopů bude nutné zásahy minimalizovat řadou navržených opatření. Pro účely územního řízení bude nutné požádat o výjimku ze zásahu do zvláště chráněného území dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Trasa posuzovaného záměru okrajově zasahuje do EVL Dolní Ploučnice soustavy NATURA 2000. Vlivy záměru byly vyhodnoceny i ve vztahu k dalším lokalitám NATURA 2000 (PO Labské pískovce, EVL Manušické rybníky). Dle posouzení nebude mít záměr významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. Ke zmírnění nebo vyloučení některých identifikovatelných vlivů byla navržena preventivní a ochranná opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Předmětný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Předmětný záměr nezasahuje na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivem navrhovaného záměru nedojde k dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru jsou jako problematická místa z pohledu zásahu do hmotného majetku identifikovány úseky křížení obytné zástavby – Dolní Habartice a Volfartice/Horní Libchava. Aktuální technické řešení v uvedených místech křížení obytné zástavby v obou posuzovaných variantách navrhuje dlouhé mostní objekty. Upřesnění zásahů do hmotného majetku v souvislosti s křížením obytné zástavby mostními objekty bude předmětem dalších stupňů projektových příprav.

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na kulturní památky riziko z hlediska možného ovlivnění. Dle portálu Památkový katalog Národního památkového ústavu se záměr

výstavby přeložky silnice I/13 přímo nedotkne žádné národní kulturní památky, památkové rezervace či zóny. Ve fázi výstavby bude třeba realizovat postup stavebních prací co nejcitlivěji s ohledem na blízkou přítomnost některých kulturních památek: barokní kaple cca v km 2,2 stavby (Děčín XXVII-Březiny), socha sv. Matouše cca v km 2,2 stavby (k. ú. Děčín XXVII-Březiny), kostel sv. Anny v Jedlce a socha sv. Anny cca v km 5,0 stavby (k.ú. Malá Veleň), kostel sv. Václava cca v km 12,5 stavby (k.ú. Malá Bukovina), venkovský dům č. p. 124 cca v km 20,5 stavby (k.ú. Volfartice).

Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčeném stavbou I/13 Děčín – Manušice zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V rámci dokumentace EIA jsou navržena běžná opatření k vyloučení nepříznivých vlivů na archeologické památky (např. v podobě realizace základního archeologického výzkumu).

Ostatní

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

Vlivy na ostatní hodnocení složky životního prostředí jsou buď málo významné, nebo se prakticky neprojeví.

Rizika definovaná v kap. D. II. ve vztahu k posuzovanému záměru budou minimalizována v souvislosti s technickými či organizačními opatřeními uvedenými v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. Nepředpokládá se vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.

Negativní vlivy spojené s výstavbou předmětného záměru budou v potřebném rozsahu eliminovány navrženými opatřeními, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA.

Hodnocené vlivy záměru mají lokální charakter, jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

Shrnutí

Přesnější definování velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je předmětem kapitoly D. I. a D. II. Na základě závěrů těchto kapitol vztažených k jednotlivým složkám životního prostředí lze konstatovat, že **vlivem realizace záměru v žádné z posuzovaných variant nedojde k překročení hranice ekologické únosnosti území ani k negativní změně poměrů v území, které by výrazně ovlivnily míru jeho zatížení. Nepředpokládá se ani vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.**

D. IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

V souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 jsou základní opatření (viz závěrečná část kapitoly B. I. 6. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů) projednána s oznamovatelem a projektantem záměru a jsou chápána jako opatření, která jsou součástí záměru a s jejichž plněním se v projektu počítá. Tato opatření budou při přípravě projektu, realizaci i provozu plněna.

Je nutné poukázat i na fakt, že vlastní technické řešení stavby již obsahuje řadu významných opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na životní prostředí, např. v podobě maximalizace zasakování dešťových vod, některých migračních objektů apod.

V této kapitole jsou proto specifikována pouze ta opatření, která přímo vzešla z průběhu procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí a nejsou uvedena v kap. B. I. 6., resp. studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021).

Navržená opatření

Fáze projektových příprav

Obecná opatření

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) zpracovat podrobný Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí kapitoly D. IV. dokumentace EIA.

Opatření na ochranu půd a horninového prostředí

- V dalších stupních projektových příprav (DÚR, DSP) po zaměření území a ukotvení nivelety trasy zpracovat geofyzikální, předběžný a podrobný geologický průzkum s ohledem na výskyt potenciálních sesuvných území v trase stavby.
- Na základě výsledků geofyzikálního a geotechnického průzkumu v případě potřeby navrhnout podrobný monitoring dotčených potenciálních sesuvných území a svahových nestabilit.
- Technické parametry stavby musí v dalších stupních projektových příprav (DÚR, DSP) respektovat četná sesuvná území v trase a zajistit stabilitu násypových těles komunikace a jejího okolí.
- V km 6,600 trasy ve variantě 1 je evidováno poddolované území ev. č. 2187 - Ovesná (k. ú. Benešov nad Ploučnicí) po těžbě živcových surovin. V dalších stupních projektových příprav bude v případě řešení varianty 1 proveden podrobnější průzkum tohoto území a návrh opatření související s bezpečným založením stavby. Varianta 2 do vymezeného poddolovaného území nezasahuje.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Při upřesnění vodohospodářského řešení v dalším stupni projektových příprav (DÚR) v níže uvedených úsecích navrhnout odvádění dešťových vod vodotěsnými příkopy nebo dešťovou

kanalizací přes DUN s odlučovači ropných látek a následně přes retenční nádrže s regulovaným odtokem do vodních toků bez zasakování do horninového prostředí:

- km 4,800 až 5,100 – jímací území Jedlka
 - km 5,850 až 7,900 – jímací území Benešov nad Ploučnicí
 - km 12,700 až 14,000 – jímací území Velká Bukovina
 - km 15,200 až 15,700 – jímací území Žandov
- Při upřesnění vodohospodářského řešení v dalším stupni projektových příprav (DÚR) je nutné v celé trase přeložky, v místech s navrženým zasakováním dešťových vod i v místech s odvodněním dešťovou kanalizací do recipientu, navrhnout speciální opatření za účelem zadržení srážkových vod při případné havárii dle normy ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“. K těmto opatřením patří vybavení těchto staveb havarijními, retenčními nebo vsakovacími objekty, které musí plnit následující funkce:
 - Zachycení látek škodlivých podzemním a povrchovým vodám, které nejsou mechanicky odstranitelné;
 - Zachycení většího množství lehkých kapalin při haváriích, ke kterým může dojít na zpevněných plochách komunikací;
 - Zachycení dešťových přívalových srážek, zajištění regulovaného odtoku dešťových vod, tímto opatřením nedojde k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů v menších vodních tocích, do kterých jsou dešťové vody zaústěny.
 - V dalších stupních projektových příprav (DÚR, DSP), resp. v dostatečném předstihu před zahájením stavby navrhnout a realizovat kompenzační opatření ve formě zajištění náhradního zdroje pitné vody pro rodinný dům č.p. 53 v k. ú. Malá Veleň z důvodu předpokládané likvidace jímacího objektu S19, který je jediným zdrojem pitné vody pro uvedený rodinný dům.
 - V dalším stupni projektových příprav (DÚR) projednat vodohospodářské řešení předmětného záměru se správcí dotčených povodí a v případě potřeby upravit návrh pro regulovaný odtok do recipientu dle požadavku správce.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V dalších stupních projektových příprav (DÚR, resp. DSP) v rámci technického řešení zajistit pěší prostupnost a propojení sídel Jedlka a Ovesná, mezi kterými je vedena zelená turistická trasa a naučná stezka Havraní kameny na lesní cestě. Trasa předmětného záměru přeložky silnice I/13 zasahuje do lesní cesty mezi místní částí Jedlka, místní částí Ovesná a Benešovem nad Ploučnicí, a to konkrétně v km 4,930 (varianta 1 i 2) a v km 6,830 (varianta 1), resp. cca km 6,770 (varianta 2).
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) navrhnout v místě vymezeného biotopu lesních savců v km 10,100 až 11,100 migrační objekt – nadchod pro kategorii A živočichů. Objekt je možné spojit s uvažovanou přeložkou polní cesty v km 10,310, která bude mít nezpevněný povrch. Minimální šířku migračního prostoru (tj. volné šířky povrchu na ekoduktu) je nutno uvažovat a = 40 m. Při odhadované délce nadchodu cca 50 m a dodatečných úpravách terénu včetně stínění migrační trasy lze takové řešení považovat za dostatečné. Po obou stranách migračního prostoru nad komunikací navrhnout clony proti oslnění. Povrch nad násypem ekoduktu navrhnout k osázení dřevinami dle doporučení TP 180.

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR); navrhnout v místě vymezeného nadregionálního biokoridoru NRBK K5 Stříbrný roh – Studený vrch v km 15,000 až 16,000 migrační objekt – most pro kategorii A živočichů. Jedná se o pás lesních celků spojujících Rozmezí a Dvorský kopec, kde byla zaznamenána hojná migrace většiny savců v území včetně jelena. Migrační objekt je navrženo realizovat v úseku údolí Vrbového potoka, tj. v rámci úseku objektů mostů přes lesní cestu (km 15,095) a přes Vrbový potok (km 15,205). Migrační objekt by měl být navržen o šířce migračního prostoru min. 60 m (tzn. délka přemostění) a min. výšce nad terénem 7 m (krajní hodnota je 5 m nad terénem).
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) navrhnout dva rámové propustky se suchou cestou o rozměrech 2 x 2 m cca v km 8,300 a cca v km 14,600 za účelem doplnění migračních objektů pro živočichy kategorie C.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) navrhnout trvalé migrační bariéry na lokalitě Černého rybníka cca v km 15,200–16,480. Migrační bariéru je nutné navrhnout podél jižního okraje stávající komunikace III/26219 (v úseku nivy Vrbového potoka u kóty Špičák až východního okraje lesa) a ze severu podél nově navržené přeložky I/13 (cca 100 m SV od mostu přes potok km 15,205, cca 300 m Z od mostu přes lesní cestu v km 16,480). V rámci km 15,100–15,200 a 16,480 pak realizovat propustek pod stávající komunikací tak, aby byl napojen na migrační bariéry, umožňoval migraci pod mostem přes lesní cestu (sníženina) a současně zabraňoval pronikání na komunikaci.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) je doporučeno specifikovat, s ohledem na výskyt obojživelníků, konkrétní umístění a konstrukční řešení dočasných zábran v nivě Šporky a případně v dalších místech stavby.
- V případě, že v dalších stupních projektových příprav bude řešena varianta 2 záměru, pak je nutné doplnit migrační objekt cca v km 5,600. Ve variantě 1 je v daném místě (v km 5,695) navržen most přes přeložku polní cesty, který má význam pro kategorii C živočichů. Ve variantě 2 most navržen není a je proto nutné realizovat obdobný mostní objekt, dostačující bude s ohledem na niveletu trasy rámový propustek výšky min. 2 m.
- V případě, že v dalších stupních projektových příprav bude řešena varianta 2 záměru, pak je nutné doplnit migrační objekt cca v km 6,200. Ve variantě 1 je v daném místě (v km 6,185) navržen most přes cestu k vodojemu, který má význam pro kategorii C živočichů. Ve variantě 2 most navržen není a je proto nutné realizovat obdobný mostní objekt, dostačující bude rámový propustek výšky min. 2 m.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) návrh odvodnění mostů neřešit volným pádem, ale zajistit svedení srážkových vod koncentrovaným odtokem a jejich odvádění do zasakovacích objektů nebo do recipientu přes vhodná ochranná zařízení (např. DUN, ORL, dostatečně dimenzované normé stěny).
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) úpravy vodních toků pod mostními objekty na I/13 i na vyvolaných přeložkách stávajících komunikací navrhnout v minimálním nutném rozsahu, mostní pilíře neumísťovat do koryt vodních toků. Suchou část podmostí ponechat vždy alespoň částečně v přírodě blízkém stavu. U vícepolových mostů opevněním chránit proti erozi jen okolí jednotlivých pilířů, zbytek suchého podmostí ponechat bez zásahu. U menších mostů pro nezbytné zpevnění podmostí použít přednostně přírodní materiál (kámen) a dbát na zachování migrační prostupnosti včetně suché cesty (minimálně 70 cm široká berma na obou březích toku).

- V dalších stupních projektových příprav (DÚR/DSP) veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, jímky, sedimentační nádrže apod.) navrhnout tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy. Jedna stěna by vždy měla mít maximální sklon 1 : 2 a měla by být zdrsněna např. zapuštěnými kamínky. V případě návrhu otevřených retenčních nádrží realizovat minimálně na jedné straně nádrže břeh s vegetačním opevněním nebo bez opevnění, v mírném sklonu (1 : 3 a menší) a v plynulé návaznosti na okolní terén. Hloubka nádrže by neměla být jednotná, ideálně realizovat několik úrovní nebo postupně se svažující dno.

Opatření na ochranu ovzduší

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) upřesnit v případě plánovaného využití dieselagregátů jako zdrojů elektrické energie v rámci zařízení stavenišť konkrétní typ použitých dieselagregátů. V souvislosti s upřesněním těchto informací prověřit tyto zdroje z hlediska možného vlivu na znečištění ovzduší.
- V dalším stupni projektových příprav (DSP) při zpracování návrhu ozelenění stavby (vegetačních úprav), jakožto prvku ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, je doporučeno navrhnout nepravidelnou výsadbou stromů s podsadou hustého podrostu keřů v souladu s TP 99 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby I/13 Děčín – Manušice provádět monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, popř. sesuvných území, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku/vibrací a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu uvedeného v kapitole D. IV. dokumentace EIA.
- V případě, že by monitoring životního prostředí ve fázi výstavby prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou I/13 Děčín – Manušice neprodleně zahájit opatření k nápravě zjištěného stavu.

Opatření na ochranu půd a horninového prostředí

- Ve fázi výstavby dbát na zajištění stability svahů u všech lokalit se zářezy a náspy tělesa přeložky a v místech potenciálních sesuvných území.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Při realizaci přeložky I/13 Děčín – Manušice v prostoru ochranného pásma 2. stupně, ale také v blízkosti jímácích území (jímací území Jedlka v km 4,800–5,100; jímací území Benešov nad Ploučnicí v km 5,850–7,900; jímací území Velká Bukovina v km 12,700–14,000; jímací území Žandov v km 15,200–15,700), je nutné v etapě výstavby zajistit odborný hydrogeologický dozor a průběžně kontrolovat všechna ochranná opatření stanovená vodoprávním úřadem, která zajistí náležitou ochranu vodních zdrojů.
- Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků je doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy.

- Při výstavbě přeložky v úseku v km 15,000 – 16,500 musí být, vzhledem ke zvýšené citlivosti a zranitelnosti této lokality (Černý rybník, jímací území Žandov), splněny následující podmínky:
 - Veškerá stavební mechanizace musí být v bezvadném technickém stavu, zejména z hlediska těsnosti všech kapalinových systémů (olejové rozvody, hydraulika, palivové rozvody a nádrže, akumulátory, apod.);
 - Technický stav mechanizace z hlediska těsnosti všech kapalinových systémů bude denně kontrolován určeným zodpovědným pracovníkem stavby, který bude o každé prohlídce pořizovat písemný záznam; tyto záznamy budou kdykoli v průběhu stavby mostu k dispozici kontrolním orgánům;
 - V případě zjištění závady na kapalinových systémech stroje o tom bude proveden písemný záznam a stroj bude vpuštěn na stavbu až po odborném odstranění závady;
 - Kromě standardních havarijních a sanačních prostředků (vapex či jiné sorbenty), které budou na místě stavby k dispozici na vyznačených místech, bude při ústí levostranného přítoku Vrbového potoka do Černého rybníka dočasně nainstalována norná stěna, která bude sloužit k záchytu případných havarijních úniků lehkých látek závadných vodám v průběhu výstavby mostu; tato stěna bude v pravidelných denních intervalech kontrolována a případné nečistoty z její návodní strany budou odstraňovány a odborně likvidovány v souladu se zákonem o odpadech.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Po dobu realizace stavby bude stanoven biologický dozor, který bude svou činnost koordinovat se zástupci SCHKO České Středohoří.
- Činnosti, při kterých bude zásadně dotčeno stávající prostředí (větší zásahy do porostů a půdní skrývky) je obecně doporučeno realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů (tj. mimo 1. 4. až 31. 7.). S ohledem na možnosti realizace záměru a zkušenosti s podobnými stavbami lze konstatovat následující (z pohledu očekávaného vlivu na rostliny a živočichy):

Plošné kácení dřevin bude realizováno v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.). V případě dodatečných zjištění lze realizovat jednotlivá kácení v době mimo 1. 4. až 31. 7. bez omezení (viz dále). V případě jednotlivého kácení v hnízdním období lze toto realizovat pouze při zajištění biologického dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením.

Prvotní zásahy do přírodních částí území (tj. plochy mimo polní kultury) je doporučeno realizovat v období mimo 1. 4. až 31. 7. kalendářního roku za předpokladu, že bezprostředně (myšleno do 10 dnů před zahájením) proběhne kontrola lokality odborně způsobilou osobou, která zajistí transfery živočichů.

Následné provádění stavby v období 1. 4. až 31. 7. je možné při zajištění odborně způsobilé osoby, která zajistí naplnění obecné ochrany, tj. monitoring a následná ochrana průběhu hnízdění ptáků a výskytu živočichů, a s tím souvisejících transferů, případně omezování stavby (časové a prostorové v případě nutnosti, při absenci jiných zákonných řešení).

Přítomnost biologického dozoru, zajišťovaná odborně způsobilou osobou, je pak doporučena i v období zbývajících částí roku z důvodu monitoringu migrace a transferu živočichů. Zejména pak i z důvodu monitoringu pohybu vozidel stavby a zásahů ve vztahu k cenným lokalitám.

- V nivě Šporky a případně v dalších úsecích stavby instalovat kolem staveniště dočasnou zábranu proti obojživelníkům a zabránit jim tak v pronikání do prostoru stavby.

- Vzhledem k zjištěnému výskytu ryb a raků je nutné vzít na vědomí, že v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí je nutno informovat hospodáře MO ČRS o termínu prací, aby mohl být proveden odlov a transfer ryb (případně dalších živočichů) do úseku, který není ohrožen stavebními pracemi. Místo transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře a osobě odborného dozoru.
- Odlov ryb a raků bude proveden pomocí elektrického agregátu. Úseky dotčené stavbou budou sloveny 2x, s jednohodinovým odstupem. Je nutné vzít v úvahu, že záchranné transfery nelze provádět za a) zvýšených průtoků, které by znemožnily slovy ryb, b) při zvýšeném zákalu vody c) při teplotě vody nižší než 4 °C nebo vyšší než 20 °C, d) při částečně zamrzlé hladině vody. Místa s potenciální výskytem raků pak musí být dodatečně a opakovaně kontrolována, zejména při svedení vody.
- Práce v toku budou prováděny plynule, bez plánovaných časových prodlev. V případě nenadálé potřeby jejich přerušení na dobu delší než 30 dnů, je nutné provést opakovaný odlov a transfer dle výše uvedených podmínek.
- Při stavebních zásazích v blízkosti vodních toků a ploch (mostní objekty, úpravy) bude postupováno tak, aby základové spáry byly hloubeny na sucho s odvedením vody obtokovým korytem (respektive dočasným zatrubněním). Účelem je eliminovat intenzitu zákalu vody a dobu jeho trvání. Každé takovéto činnosti bude předcházet průzkum dotčeného úseku a záchranný transfer, pokud bude do toku (vodního prostředí) zasahováno.
- Při stavebních zásazích v blízkosti vodních toků a ploch bude postupováno tak, aby do toků mimo stavební objekty nebylo zasahováno. Firma realizující práce v korytě musí přijmout taková opatření, která zamezí úniku pohonných hmot a stavebních hmot do okolního prostředí. Budou vyloučeny deponie a skladování materiálu na plochách významných krajinných prvků, v rámci cennějších biotopů a lokalit.
- V místě cenných lokalit vymezených v příloze č. 5 dokumentace EIA bude nezbytné nezasahovat do luk nad nezbytnou mírou danou trvalým zábořem komunikace. Tyto plochy ani nevyužívat ke skladování materiálů a odstavování techniky.
- Doporučeno je realizovat různé drobné úkryty, ve formě kamenů, kmenů, pařezů apod. v blízkosti propustků a migračních objektů. Cílem je diverzifikovat povrch a poskytnout tak drobným živočichům úkryty, usnadnit jejich pohyb v rámci objektů.
- Horninové a jiné na živiny chudé půdy ponechat obnažené (zejména zářezy, násypy), případně podobné prvky na náspech přímo vytvářet (pásky z kamení apod.). Neprovádět záměrně rekultivace typu převrstvení podobných výchozů zeminou. Na prudších svazích upřednostňovat namísto geotextilií přirozené materiály z kamení či přímo vytvářet pásky a terasy z kamení nebo zídky.
- Při zásazích do význačnějších lokalit s dřevinami vybranou část dřevin s poškozeními (vhodné dutiny, starší torza) ponechat k rozpadu na lokalitě a dokončení vývoje larválních forem.
- Na místech narušených stavbou monitorovat nepůvodní a ruderální druhy rostlin a v případě výskytu přistoupit po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody k jejich likvidaci.

Opatření na ochranu kulturních památek

- V blízkosti prvku sakrální architektury v krajině v podobě kříže u cestu v západní části obce Volfartice (souřadnice: 50.7308381N, 14.4443300E), který se nachází v blízkosti přeložky silnice III/26219 a je součástí varianty 1 předmětného záměru, nezřizovat žádná zařízení staveniště a pohyb těžké stavební

techniky v okolí kulturní památky omezit na minimum a zajistit ochranu kříže před poškozením. V případě, že by v souvislosti s realizací záměru nebylo možné ponechat kříž ve stávající poloze, je doporučeno ho přemístit na jiné místo v rámci území obce Volfartice.

Fáze provozu

Obecná opatření

- Po uvedení stavby do provozu realizovat kontrolní monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, popř. sesuvných území, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku/vibrací a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu, dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu uvedeného v kapitole D. IV. dokumentace EIA.
- V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby I/13 Děčín – Manušice, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.

Opatření na ochranu ovzduší

- Během provozu pravidelně provádět čištění a údržbu komunikace.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- O veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby I/13 Děčín – Manušice po dobu 5 let od její realizace řádně pečovat. Odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedince nahradit novými.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Solení komunikace v zimních obdobích bude prováděno pouze v případě udělení výjimky ze zákazu provádět chemický posyp cest na území CHKO dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V případě udělení výjimky bude kladen důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů (vodné roztoky posypových solí).
- Při úniku nebezpečných látek co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Předpokládaný účinek navrhovaných opatření

Výše uvedená opatření pro fázi projektové přípravy, výstavby a provozu vychází především z jednotlivých odborných studií, které jsou součástí dokumentace EIA. Řada konkrétních opatření, která jsou v kapitole D. IV. navržena, vychází ze zaběhlé praxe, a proto bylo možné již v minulosti jejich efektivitu posoudit.

Jednotlivá výše uvedená opatření či jejich kombinace budou dostatečně účinná a přispějí mj. k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci případných negativních dopadů stavby na jednotlivé složky životního prostředí.

Návrh monitoringu

Součástí kapitoly D. IV. je dále návrh monitoringu, jehož cílem je mj. i ověření (potvrzení) účinnosti navržených opatření.

Biomonitoring

- Biomonitoring je doporučeno realizovat:
 - před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby (především v době zemních prací),
 - po zahájení provozu.

(Pozn.: Dle výsledků monitoringu po zahájení provozu nelze v odůvodněných případech vyloučit potřebu pokračování v monitoringu v dalším cyklu, např. za dalších pět let po zahájení provozu.)

- Biomonitoring bude zaměřen na výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a druhů uvedených v Příloze II a Příloze IV směrnice Rady Evropského společenství 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, dále pak druhů uvedených v Příloze I směrnice Rady Evropského společenství 2009/147/EHS, o ochraně volně žijících ptáků. V rámci monitoringu je doporučeno zaměřit se i na druhy uváděné v Červených seznamech (bezobratlé, obratlovce a rostliny).
- Cílem bude zjištění, resp. ověření druhové diversity zkoumaného území, celkového rizika pro vybrané vyskytující se organizmy i pro ekosystémy.
- Zcela zásadní je monitoring průběhu stavebních prací, s prováděním bezprostředních kontrol území před zahájením jednotlivých zásahů do území. Za tímto účelem bude ustanoven biologický dozor stavby, který bude monitorovat řadu jevů na lokalitě a koordinovat se zhotovitelem stavebních prací s cílem minimalizovat dopady na chráněné zájmy.
- Jako součást dozoru je navrženo monitorovat pohyby a migraci živočichů v území, a to nejen pro zajištění transferů, ale i pro následná opatření v podobě vhodného způsobu realizace migračních bariér a dalších navržených prvků souvisejících s jednotlivými stavebními objekty. Vhodné je to zejména s ohledem na podchycení změn, které budou nastávat v průběhu realizace stavby a úpravám stávajícího prostředí.
- Monitoring bude sloužit pro ověření účinnosti konkrétních opatření na ochranu přírody (vč. opatření na podporu migrace) uvedených výše v kapitole D. IV. Na základě zjištění následně mohou být v případě potřeby navržena další doplňující opatření.
- Jako velmi významné se rovněž jeví, z pohledu ověření úspěšnosti a funkčnosti realizovaných opatření a zjištění následných skutečností při provozu komunikace, provádět i následný monitoring po dokončení přeložky silnice, přednostně na ověření možné mortality a migrace živočichů ve vztahu k nové situaci v území. Takto mohou být vhodně odhaleny některé nedostatky související s realizací bariér či charakterem jednotlivých objektů, které je často poměrně snadné řešit, pokud jsou podchyceny. Součástí monitoringu provozu komunikace by mělo být i ověření případné mortality na oplocení komunikace. Teoretické návrhy opatření pro zamezení mortality na oplocení či dalších objektech jen málokdy odpovídají následnému skutečnému stavu na lokalitě. Jako vhodnější se tak jeví skutečné ověření mortality po realizaci objektů a na základě zjištění realizovat opatření v konkrétních místech.

Monitoring povrchových vod

- Monitoring povrchových vod je doporučeno realizovat:

- před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
- v průběhu výstavby,
- po zahájení provozu.

Pozn.: Monitoring je nezbytné realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění povrchových vod.

- Odběrné profily povrchových vod budou stanoveny na řece Ploučnici a dále vodních tocích Bystrá, levostranný přítok Bystré v km 9,155, Vrbový potok, Libchava, Šporka.
- Odběry vzorků je navrženo provést v jarním období (po období tání) a v podzimním období.
- Analýzy rozborů vzorků vody ve vodotečích by měly být zaměřeny na základní fyzikální a chemické ukazatele a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů.
- V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby I/13 Děčín – Manušice budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

Monitoring podzemních vod

- Monitoring podzemních vod je doporučeno realizovat:
 - před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - po zahájení provozu.

Pozn.: Monitoring je nezbytné realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění podzemních vod.

- V následující tabulce jsou uvedeny doporučené jímací objekty pro monitoring kvantity podzemních vod:

Tabulka 82 Doporučené jímací objekty pro monitoring kvantity podzemních vod

Číslo jímacího objektu	Ulice, č. p./parcelní číslo	Katastrální území
S10	Volfartice 159	Volfartice
S15	Benešov n. Pl. p. č. 1524	Benešov n. Pl.
S16	Benešov n. Pl. p. č. 1490	Benešov n. Pl.
Prameniště Pod Hladíkovou	p. č. 879/1	Malá Veleň
Jímací území Jedlka	p. č. 1166	Malá Veleň
Jímací území Žandov	p. č. 1306/1	Žandov u České Lípy

Zdroj: Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody (příloha č. 10 dokumentace EIA)

- Četnost záměrů hladin je doporučena 1x za 3 měsíce tak, aby údaje o sezónním kolísání obsáhly alespoň jeden hydrologický rok.
- V následující tabulce jsou uvedeny doporučené jímací objekty pro monitoring kvality podzemních vod:

Tabulka 83 Doporučené jímací objekty pro monitoring kvality podzemních vod v průběhu výstavby

Číslo jímacího objektu	Ulice, č. p./parcelní číslo	Katastrální území
S3	Horní Libchava č. p. 103	Horní Libchava
S4	Horní Libchava č. p. 111	Horní Libchava
S5	Volfartice č. p. 124	Volfartice

Číslo jímacího objektu	Ulice, č. p./parcelní číslo	Katastrální území
S8	Volfartice č. p. 128	Volfartice
S9	Volfartice č. p. 151	Volfartice
S10	Volfartice č. p. 159	Volfartice
S12	Dolní Habartice č. p. 226	Dolní Habartice
S14	Dolní Habartice č. p. 281	Dolní Habartice
S15	Benešov n. Pl. p. č. 1524	Benešov n. Pl.
S16	Benešov n. Pl. p. č. 1490	Benešov n. Pl.
Jímací území Jedlka	p. č. 1166	Malá Veleň
Jímací území Velká Bukovina	p. č. 1927/1	Velká Bukovina
Jímací území Žandov	p. č. 1306/1	Žandov u České Lípy

Zdroj: Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody (příloha č. 10 dokumentace EIA)

- Bude prováděna analýza v rozsahu zjištění anorganických ukazatelů jakosti vody ÚCHR (úplný chemický rozbor), obsah ropných uhlovodíků (C₁₀-C₄₀), obsah organického uhlíku (TOC) a dále obsah těžkých kovů (As, Be, Cd, Hg, Pb, Ni).
- V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

Monitoring půdy

- Monitoring půd je doporučeno realizovat:
 - před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - po zahájení provozu.

Pozn.: Monitoring je nezbytné realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění půd.

- Monitoring je navrženo provést v podzimním období.
- Odběry je navrženo realizovat ve vhodně zvolených profilech, a to ve vzdálenosti 10 m a 100 m od okraje trasy silnice.
- Monitoring půdy by měl být zaměřen na těžké kovy, polycyklické aromatické uhlovodíky, polychlorované bifenylly, další uhlovodíky (např. nepolární extrahovatelné uhlovodíky a C₁₀-C₄₀), vč. chloridů, sodíku a draslíku.
- V případě, že by monitoring půd prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem přeložky silnice I/13, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

Monitoring sesuvných území

- Na základě výsledků geofyzikálního a geotechnického průzkumu v případě potřeby navrhnout monitoring dotčených potenciálních sesuvných území a svahových nestabilit.
- Na základě geofyzikálního a geotechnického průzkumu stanovit rozsah monitoringu, zejména pro fázi realizace a provozu posuzovaného záměru – např. geotechnický monitoring pomocí náklonoměrů, inklinometrických vrtů, hydrogeologických vrtů, měřidel pórových tlaků, popř. automatické měření pevných geodetických bodů.

Monitoring hluku

- Monitoring hluku je doporučeno realizovat:
 - před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - po zahájení provozu.
- Monitoring hluku bude realizován v obcích, které mohou být záměrem z hlediska akustické situace dotčeny. Místa monitoringu budou umístěna v chráněném venkovním prostoru staveb, které jsou situovány nejbližší směrem k předmětnému záměru.
- Monitoring hluku ze silniční dopravy (před zahájením výstavby, po zahájení provozu) bude realizován ideálně formou sedmidenního kontinuálního měření.
- Měření hluku ze silniční dopravy (před zahájením výstavby, po zahájení provozu) bude, pokud možno, prováděno synchronně a kontinuálně na všech navržených měřicích místech z důvodu zajištění stejných podmínek při měření pro následná porovnání výsledků.
- Ve fázi výstavby bude měření provedeno v období nejhlučnější fáze výstavby, která bude stanovena na základě předložených Zásad organizace výstavby dané stavby.
- V případě, že by monitoring hluku prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření).

Monitoring vibrací

- Monitoring vibrací je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - po zahájení provozu.
- Z hlediska hodnocení vlivu vibrací je třeba se zaměřit na vyhodnocení vlivu na zdraví obyvatel. Měření vibrací bude provedeno v souladu s § 32 a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.
- Monitoring vibrací je doporučeno realizovat na vhodně situovaných místech ve vztahu k plánovanému záměru. Při výběru míst monitoringu je třeba zohlednit to, aby monitorovaná místa nebyla ovlivněna jinými zdroji vibrací.
- V případě, že by monitoring vibrací prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

Monitoring kvality ovzduší

- Monitoring kvality ovzduší je doporučeno realizovat:
 - před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - po zahájení provozu.

- Monitoring bude realizován ideálně jako sedmidenní kontinuální měření v období mimo topnou sezonu, aby byl minimalizován vliv lokálních topenišť na kvalitu ovzduší.
- V rámci monitoringu ovzduší budou sledovány následující polutanty: oxid dusičitý, suspendované prachové částice PM₁₀, suspendované prachové částice PM_{2,5}, případně i benzo[a]pyren.

V případě, že by monitoring kvality ovzduší prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Předkládaná dokumentace EIA je zpracována v souladu se současně platnými právními předpisy a normami. Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro jednotlivé složky životního prostředí. V oborech, v nichž normované limity neexistují, je předpokládán dopad zhodnocen slovně.

Údaje o stavu životního prostředí v dané lokalitě použité v této dokumentaci EIA byly získány:

- literární rešerší (viz seznam použité literatury),
- jednáním s dotčenými orgány a organizacemi,
- archivními veřejně dostupnými podklady,
- terénním průzkumem,
- z odborně zpracovaných studií (viz seznam samostatných příloh oznámení záměru).

Hodnocení vlivu dopadů záměru bylo provedeno na základě:

- aktuálně zpracované dokumentace EIA a vypracovaných odborných studií (viz seznam samostatných příloh dokumentace EIA),
- podkladů dodaných investorem, resp. projektantem stavby,
- terénních průzkumů pro účely dokumentace EIA, a terénních průzkumů pro účely oznámení záměru,
- územně plánovacích dokumentů a podkladů (zejména ZÚR Ústeckého kraje, ZÚR Libereckého kraje, ÚP dotčených měst a obcí),
- mapových podkladů,
- jednání s dotčenými orgány a organizacemi.

Použité metody prognózování

V následujícím textu je proto uvedena charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Doprava

Dopravní intenzity na silničních komunikacích ve stávajícím stavu a ve výhledových stavech vychází z Dopravně-inženýrských podkladů pro posuzovaný záměr, které tvoří přílohu č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Intenzity dopravy na stávající komunikační síti pro rok 2022 byly zkalibrovány dle údajů z nejaktuálnějšího Celostátního sčítání dopravy zajišťovaného ŘSD ČR (2020). V dotčeném území bylo využito dat z celkem 67 sčítacích úseků pro kalibrační profily na silnicích I., II. i III. třídy.

Pro účely dokumentace EIA byly zpracovány výhledové prognózy intenzit dopravy v roce 2035 (stav po zprovoznění záměru) a 2050 (vzdálený výhledový horizont), přičemž byly zpracovány vždy dva základní scénáře:

- stav bez záměru (nulový scénář) (bez realizace přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice)
- stav se záměrem (aktivní scénář) (s realizací přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice)

Součástí Prognózy intenzit dopravy I/13 Děčín – Manušice (příloha č. 1 předkládané dokumentace EIA) jsou kromě výše uvedených scénářů i rozdílové kartogramy intenzit dopravy pro roky 2035 a 2050.

Akustická situace

Výpočet akustické situace byl proveden v programu CadnaA, verze 2023 (sestavení: 195.5312).

Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou a s využitím podkladu „Výpočet hluku z automobilové dopravy, aktualizace metodiky, Manuál 2018 – verze 2020“, který je aktualizací a vychází z předchozích verzí metodiky viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno 1991)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy (Planeta č. 2/2005) a „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011“.

V rámci průkazu možného uplatnění limitu staré hlukové zátěže byla při výpočtu stavu v roce 2000 použita korekce v souladu s metodickým usměrněním a změnou kapitoly A.4 Přílohy A Manuálu 2018.

Ve výpočtových bodech v chráněném venkovním prostoru staveb je ekvivalentní hladina akustického tlaku A stanovena pro dopadající zvukovou vlnu v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ovzduší

Pro výpočet znečištění ovzduší ze stacionárních zdrojů byla použita metodika SYMOS'97 verze 2013, která je dle vyhlášky č. 330/2012 Sb. uvedena jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Metodika výpočtu znečištění ovzduší umožňuje:

- výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami a prachem z bodových, liniových a plošných zdrojů,
- výpočet znečištění od většího počtu zdrojů,
- stanovit charakteristiky znečištění v husté geometrické síti referenčních bodů a připravit tímto způsobem podklady pro názorné kartografické zpracování výsledků výpočtů,
- brát v úvahu statistické rozložení směru a rychlosti větru vztažené ke třídám stability mezní vrstvy ovzduší podle klasifikace Bubníka a Koldovského,

- odhad imisní koncentrace znečišťujících látek při bezvětří a pod inverzní vrstvou ve složitém terénu.

Pro každý referenční bod umožňuje metodika výpočet těchto základních charakteristik znečištění ovzduší:

- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek, které se mohou vyskytnout ve všech třídách rychlosti větru a stability ovzduší,
- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídu stability a rychlost větru,
- roční průměrné imisní koncentrace,
- dobu trvání imisních koncentrací převyšujících určité předem zadané hodnoty (např. imisní limity).

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13, který obsahuje emisní faktory publikované MŽP ČR. Ve výpočtu byly zohledněny emise benzo[a]pyrenu a částice frakce PM_{2,5}, emise ze studených startů při odjezdech zaparkovaných vozidel, dále byly zohledněny otěry z brzd a pneumatik i resuspenzi a samostatně i emise spojené s průjezdem automobilů křižovatkou.

Ve výpočtu byl dále využit program „Emise resuspenze z dopravy verze 1.0“.

Ve výpočtu emisí byly dále zohledněny následující vstupy:

- Emisní faktory pro rok 2022, 2035 a 2040 (program MEFA 13 obsahuje emisní faktory pouze do roku 2040)
- Klimatické charakteristiky pro Děčín
- Vytížení TNA 50 %
- Výpočet uveden v g/s/m
- V rámci bilancí emisí byl využit koeficient $K_{RPDI,maxh}$ pro přepočet 24 hodinové intenzity dopravy na denní maximum 1 hodinové intenzity dle TP 219 (únor 2019)
- Pro linie výpočet uveden v g/s/m

Klima

Vyhodnocení vlivů na klima (příloha č. 11 předkládané dokumentace EIA) bylo provedeno v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

Informace o stávajících klimatických charakteristikách vychází především z dat Českého hydrometeorologického ústavu z dat meteostanic provozovaných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

Data o předpokládaném vývoji klimatických charakteristik řešeného území byla čerpána z Odborného podkladu k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury (Český hydrometeorologický ústav a Univerzita Karlova, Matematicko-fyzikální fakulta, červen 2017). Z vedeného podkladu byly použity modelové simulace pro dva různé emisní scénáře označované jako RCP4.5 a RCP8.5. Scénář RCP4.5 představuje středně optimistickou variantu vývoje emisí skleníkových plynů s mírným nárůstem do poloviny 21. století a poté předpokládaným pomalým poklesem. Druhý použitý scénář RCP8.5 předpokládá naopak poměrně rychlý růst emisí skleníkových plynů v průběhu celého 21. století.

Vlivy na zdraví obyvatel

Použité metodiky hodnocení zdravotních rizik (hluk) a vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví vycházely ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA):

- Identifikace nebezpečnosti – zjišťování jakým způsobem a za jakých podmínek může daný faktor nepříznivě ovlivnit lidské zdraví.
- Charakterizace nebezpečnosti - určení vztahu „dávka – odpověď“, – kvantitativní popis vztahů mezi dávkou a rozsahem poškození, škodlivého účinku.
- Hodnocení expozice – na základě znalosti situace stanovení expozičního scénáře, podmínky expozice.
- Charakterizace rizika – integrace (syntéza) dat získaných v předcházejících krocích, kvantitativní vyjádření míry reálného zdravotního rizika v posuzované situaci.

Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví bylo provedeno s využitím Autorizačního návodu AN 15/04 (Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku) verze 5 z října 2020.

Pro účely hodnocení vlivů na veřejné zdraví – hluk (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA) byla provedena analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu silniční dopravy pomocí výpočtu vertikální hlukové mapy, tzv. hodnocení fasád v programu CadnaA.

Analýza počtu obyvatel ve výhledovém období byla provedena na základě dat o výše uvedeném aktuálním počtu obyvatel. Stanovení výhledového počtu obyvatel v letech 2035 a 2050 nebylo ve výpočtu zohledněno, neboť se jedná pouze o odhady s jejich neznámou distribucí v jednotlivých výhledových plochách a jedná se o relativní srovnání výhledových stavů.

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví bylo provedeno s využitím Autorizačního návodu AN 17/15 (Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší) verze z října 2015, Odhadu zdravotních rizik ze znečištění ovzduší (Státní zdravotní ústav, 2019) a dalších podkladů Agentury pro ochranu životního prostředí (US EPA).

NATURA 2000

Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. je uvedeno v příloze č. 7 dokumentace EIA.

Hodnocení je zpracováno v souladu s metodickým pokynem MŽP ČR „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Věstník MŽP, ročník XVII, částka 11, listopad 2007)“ a jeho obsah a členění odpovídá požadavkům vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění.

Povinnost hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyplývá z evropské i národní legislativy. Na úrovni EU je to Směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (směrnice o stanovištích) a Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích). Konkrétně čl. 6, odst. 3 směrnice o stanovištích stanoví, že jakýkoli plán nebo projekt, který s určitou lokalitou přímo nesouvisí nebo není pro péči o ni nezbytný, avšak bude mít pravděpodobně

na tuto lokalitu významný vliv, a to buď samostatně, nebo v kombinaci s jinými plány nebo projekty, podléhá odpovídajícímu posouzení jeho důsledků pro lokalitu z hlediska cílů její ochrany. Pro rozhodnutí o realizaci je rozhodující, zda hodnocený plán či projekt nebude mít nepříznivý účinek na celistvost příslušné lokality. Celistvostí (integritou) ve smyslu naturového posouzení je myšleno udržení kvality lokality z hlediska naplňování jejich ekologických funkcí ve vztahu k předmětům ochrany. Nepříznivý účinek na celistvost lokalit soustavy Natura 2000 není v evropské ani národní legislativě přesně definován, existuje však konsenzus, že významný vliv na integritu lokality nastává tehdy, pokud je prokázán významný negativní vliv alespoň na jeden její předmět ochrany.

Uvedená ustanovení směrnice o stanovištích byla do národní legislativy transponována §§ 45h a 45i ZOPK. Předložené posouzení je zpracováno v souladu s výše uvedenými právními předpisy a metodickými doporučeními (Anonymus 2000, 2001, 2007, Roth 2007), jeho obsah a členění odpovídá požadavkům vyhlášky č. 142/2018 Sb., která stanoví náležitosti naturového posouzení.

Nulová varianta (tj. nerealizace záměru) představuje zachování stávajícího stavu a není standardně hodnotitelná. Z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 lze konstatovat, že v případě nulové varianty by nedošlo ke vlivům, které byly v předkládaném hodnocení identifikovány pro varianty aktivní. Ve všech identifikovaných vlivech by tedy byla nulová varianta hodnocena stupněm 0, tj. bez vlivu.

Významnost, rozsah a síla vlivů záměru byla v souladu s výše uvedenými dokumenty hodnocena podle následující stupnice:

Tabulka 84 Stupnice použitá pro hodnocení významnosti vlivů

Hodnota	Termín	Popis
-2	významný negativní vliv	Negativní vliv podle odst. 9 § 45i ZOPK. Vylučuje realizaci záměru (resp. záměr je možné realizovat pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK). Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplývá ze zadání záměru, nelze jej eliminovat.
-1	mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv. Nevylučuje realizaci záměru. Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej minimalizovat navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	bez vlivu	Záměr nemá žádný prokazatelný vliv.
+	pozitivní vliv	Příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.

Při hodnocení jsou zvažovány přímé i nepřímé vlivy záměru, které mohou nastat při jeho realizaci i provozu. Hodnocení dbá principu předběžné opatrnosti.

Vlivy záměru z hlediska jejich rozsahu a významnosti byly vyhodnoceny ve vztahu k jednotlivým dotčeným předmětům ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, kterými jsou čtyři živočišné druhy. Hodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů spolupůsobících faktorů bylo provedeno v samostatné kapitole (kap. 11.5 přílohy č. 7 dokumentace EIA), a to opět ve vztahu k dotčeným druhům živočichů. Technické řešení obou variant je velmi podobné, a proto jsou vlivy obou variant hodnoceny společně, případné rozdíly mezi variantami jsou komentovány v textu.

Zájmy ochrany přírody

Pro účely dokumentace EIA bylo zpracováno hodnocení vlivů zásahů na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a dle § 7 vyhlášky MŽP ČR č. 142/2018 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. Hodnocení je přílohou č. 5 dokumentace EIA. Hodnocení se zabývá posouzením možného vlivu zamýšleného závažného zásahu na vymezené zájmy ochrany přírody. Ty jsou definovány jako všechny zájmy chráněné částí druhou (obecná ochrana přírody a krajiny), třetí (zvláště chráněná území) a pátou (památné stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Migrace živočichů

Výchozím podkladem při hodnocení migrační prostupnosti v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA) byla metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (Hlaváč a Anděl 2001), rovněž Hlaváč et. al. (2020 a, b).

Při bližším popisu objektů a vyhodnocení migračních parametrů objektů bylo dále pracováno zejména s TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy.

Dostupné údaje o výskytu živočichů v území zahrnující předchozí průzkumy a nálezovou databázi ochrany přírody (Nálezová databáze AOPK ČR, 2022). Zohledněny jsou aktuální poznatky k ochraně fauny v rámci dopravy (Hlaváč et al. 2020).

Při stanovení migrační významnosti tras bylo vycházeno z lokalizace prvků ÚSES a jejich funkčnosti, ze struktury krajiny (přítomnost prvků podporujících migraci jako vodní toky, rybníky, údolí, okraje lesů, mokřady, liniová zeleň), z map dálkových migračních koridorů a migračně významných území pro velké savce (Anděl et al. 2010). Rovněž z monitoringu srážek se zvířít (Centrum dopravního výzkumu 2022) a vlastního průzkumu území. Podrobně bylo mapováno prostředí vodních toků a byly zde identifikovány migrační překážky a rozsahy výskytu vodních živočichů.

Vody

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno vyhodnocení kvantitativního a kvalitativního vlivu předmětného záměru na podzemní a povrchové vody (viz příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA). V rámci uvedené studie bylo rovněž posouzeno, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu vodního útvaru, případně nezpůsobí nedosažení dobrého stavu vod do budoucna dle článku 4, odst. 7 Směrnice o vodách (2000/60/ES) a dle Metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství a sekce technické ochrany životního prostředí Ministerstva životního prostředí k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčených vodních útvarů (Ministerstvo zemědělství č. j. 5559/2018-MZE-15121, Ministerstvo životního č. j. MZP/2018/740/122).

Krajinný ráz

Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA) bylo zpracováno dle Posouzení navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004), které vychází z textu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Dendrologie

Pro účely dendrologického průzkumu (příloha č. 8 dokumentace EIA) byly při terénním průzkumu identifikovány dendrologické lokality s výskytem hodnotnější mimolesní zeleně. V každé dendrologické lokalitě byly určeny vyskytující se druhy (český a latinský název) a zjištěn počet jedinců každého druhu. Z dendrometrických veličin byl měřen největší obvod kmene ve výšce 1,3 m (tzv. prsní výška) u každého druhu a odhadnuta výška dřevin. U druhů, které tvořily zapojený porost a jejich obvod byl menší než 80 cm, je uvedeno „max. 80“. U křovin byla stanovena pokryvnost a výška.

Na všech lokalitách byl současně u dřevin vizuálně rámcově zhodnocen zdravotní stav, fyziologická vitalita a od toho se odvíjející sadovnická hodnota.

Identifikace a rozdělení jednotlivých lokalit byly provedeny na základě terénního průzkumu území.

Hodnocení a klasifikace dřevin vychází z Metodik Českého svazu ochránců přírody č. 5 a 6 (Kolařík J. a kol.: Péče o dřeviny rostoucí mimo les I. a II. Díl, 2003 a 2010) a příslušných Arboristických standardů Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (<http://standards.nature.cz/>).

D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace

Dokumentace EIA o vlivu záměru „I/13 Děčín – Manušice“ na životní prostředí a veřejné zdraví byla zpracována na základě technické studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021) a navazuje na oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020), na základě kterého byl vydán závěr zjišťovacího řízení ze dne 3. 9. 2020 pod č.j. KUUK/103367/2020/421. Hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví tedy odpovídá stupni projektových příprav, resp. podrobnosti projektu.

Fáze výstavby

V době zpracování předkládané dokumentace EIA nebyly zpracovány zásady organizace výstavby, a tedy nebyl znám průběh prací v rámci výstavby záměru. Podrobný harmonogram výstavby vč. popisu činností v jednotlivých etapách výstavby bude součástí zásad organizace výstavby, které budou zpracovány v dalších stupních projektové dokumentace.

Součástí dokumentace EIA je však řada opatření pro fázi výstavby, která jsou určena k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů hluku a znečištění ovzduší a jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se v další fázi projektových příprav.

Doprava

Intenzity dopravy na stávající komunikační síti pro rok 2022 a výhledové stavy 2035 a 2050 byly zkalibrovány dle údajů z nejaktuálnějšího Celostátního sčítání dopravy zajišťovaného ŘSD ČR (2020). V dotčeném území bylo využito dat z celkem 67 sčítacích úseků pro kalibrační profily na silnicích I., II. i III. třídy.

Hluk a ovzduší

Akustické posouzení a Rozptylová studie byly zpracovány na základě aktuálně dostupných technických (projektových) podkladů v době zpracování dokumentace EIA.

Mezi faktory ovlivňující přesnost výsledku výpočtu patří především vstupní údaje, přesnost mapových podkladů, neurčitost výpočtu – zaokrouhlování výpočtu, stupeň projektové dokumentace apod. Výpočtový model byl ověřen na základě provedeného měření.

Faktorem, který omezuje přesnost modelového hodnocení, je i výhled předpokládaného provozu na komunikační síti, kdy je obecně odhadována technologická úroveň vozového parku a jeho emisní parametry na základě znalostí současných technologií a trendů obměny vozového parku v ČR, resp. se vychází z dnešního stavu techniky.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou při hodnocení akustické situace uváděny s přesností výsledků výpočtu ± 2 dB.

Je třeba upozornit i na fakt, že jsou modelovány i daleké výhledy 2050, kdy je počítáno s parametry vozidel při stávajícím stupni znalostí, bez započítání možných vývojových trendů, a tedy výpočty jsou na straně bezpečnosti.

Vyhodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví

Při hodnocení rizika hluku je nutné počítat s následujícími základními okruhy nejistot:

Jedna ze základních nejistot vyplývá z údajů o intenzitě hlukové expozice. V daném případě se jedná o posuzování akustické situace v lokalitě stávající zástavby, akustická studie, která byla podkladem posouzení vlivů na zdraví, definuje vstupy pro výpočet včetně dopravně inženýrských údajů, které byly ověřeny měřeními. Nejistota výpočtů byla stanovena do 2 dB.

Nejistota související s nedostatkem informací o počtech exponovaných lidí. Pro posouzení zdravotních rizik byla použita kvalitativní a kvantitativní charakterizace rizika na základě zjištěných nejvyšších hladin akustického hluku u chráněných objektů v posuzované lokalitě. Charakterizace rizika byla provedena na základě rozdělení obyvatel posuzovaného území do 5dB pásem. I přes větší posuzované území je nutné si uvědomit, že se jedná o omezený soubor obyvatel. Použité vztahy pro posouzení zdravotních rizik hluku byly odvozeny pro dlouhodobou expozici a zprůměrovány na celou populaci, nemusí tedy platit pro malé soubory a jednotlivce. Výsledky je proto nutné posuzovat spíše z hlediska celkového posouzení vlivu jednotlivých stavů a trendů než z hlediska stanovení absolutních počtů ovlivněných obyvatel. Vzhledem k účelům této studie a použití konzervativního přístupu považuje zpracovatel použitý přístup za dostatečně vypovídající o míře zdravotního rizika exponovaných obyvatel podél předmětného úseku komunikace.

Významná nejistota vyplývá z přijetí konzervativního přístupu, kdy jsou pro hodnocení rizik použity nejvyšší vypočtené hladiny hluku na fasádách s vědomím nadhodnocení průměrné expozice a nadhodnocení rizika. Odhad rizika hluku je provedený cíleně pro nejvyšší hodnoty zjištěné v chráněném venkovním prostoru posuzovaných staveb s vědomím, že v ostatních částech objektů (zejména boční, zadní fasády) bude situace příznivější. Tímto přístupem jsou popisovány nejhorší varianty a provedené odhady a výpočty zasažených objektů a obyvatel jsou tak na straně bezpečnosti.

Nejistota daná dostupným expozičním scénářem – není známo dispoziční řešení bytů, orientace oken, informace o době expozice v daném místě. V posuzované lokalitě nebylo provedeno dotazníkové šetření, které by vypovědělo bližší informace o exponovaných obyvatelích (zpracovatel nezná dobu, po kterou lidé v zasažených objektech bydlí, jejich životní styl, zaměstnání, včetně možné hlukové expozice v pracovním prostředí, využití volného času, rodinnou anamnézu atd.). Hodnocení předpokládá celodenní pobyt v místě.

Další nejistoty jsou způsobené rozdílným stupněm vnímavosti a citlivosti exponované populace. Není zohledněna věková skladba obyvatel, podíl vnímavé populace. Účinek hluku je variabilní nejen individuálně, ale i situačně, sociálně, emocionálně. Popisované vztahy mezi hlukovou expozicí a jejím účinkem nelze považovat za absolutně platné za všech podmínek. V praxi se proto nezdá setkáváme se situacemi, kdy lidé postižení hlukem v konkrétních podmínkách nepotvrzují platnost stanovených prahových hodnot nebo limitů, neboť z exponované populace se vydělují skupiny osob velmi citlivých a naopak velmi rezistentních, které stojí jakoby mimo kvantitativní závislosti. Za různých okolností představují tyto atypické reakce 5–20 % celého souboru.

Nejistota výsledných údajů vyplývá ze stupně lidského poznání v případě stanovených doporučených referenčních hodnot WHO a závěrů epidemiologických studií.

Vyhodnocení vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Každé hodnocení zdravotního rizika je nevyhnutelně spojeno s určitými nejistotami, danými použitými daty, expozičními faktory, odhady chování populace apod. Výsledky rozptylové studie jsou zatíženy nejistotou vkládaných dat do rozptylového modelu, meteorologickými údaji a jejich platností v modelovaném území

Při hodnocení byl uvažován konzervativní přístup k odhadu inhalační expozice, kdy předpokládáme, že imisním koncentracím ve venkovním prostředí bude obyvatelstvo vystaveno celých 24 hodin, tento přístup pravděpodobně míru rizika z venkovního ovzduší nadhodnocuje.

Nejistotu přináší i použití toxikologických dat ze zahraničních epidemiologických a klinických studií (EU, USA) včetně vztahů mezi koncentrací škodlivin a nepříznivými účinky platnými pro jiné prostředí, kdy tyto vztahy přenášíme do našeho prostředí s jinými zvyklostmi. Další nejistotu přináší extrapolace toxikologických dat ze zvířete na člověka.

Nejistotou je i nezahrnutí proměn chemických látek v průběhu transportu v ovzduší. Vzájemným působením dalších chemických látek přítomných v ovzduší a energetickým potenciálem UV záření dochází k celé řadě fotochemických a dalších jevů, které nejsou v hodnocení zdravotních rizik podchyceny.

Velká nejistota vyplývá i z toho, že nejsou k dispozici bližší údaje o exponované populaci, a to rekreační a jiné aktivity probíhající v zájmovém území, věkové složení populace, doba strávená v místě bydliště, zastoupení citlivých skupin populace jako jsou děti, těhotné ženy, staří lidé, zdravotní anamnéza jednotlivých obyvatel a jejich zvyklosti a chování jako kouření, dieta.

V hodnocení byl použit princip předběžné opatrnosti, který je velmi konzervativní a u látek s prahovým mechanismem účinku v oblasti nízkých dávek může vést k vysokému nadhodnocení skutečného rizika.

Vyhodnocení vlivu na horninové prostředí a stabilitu půdy

Hodnocení vlivů předmětného záměru na horninové prostředí a stabilitu půdy vycházelo z veřejně dostupných zdrojů (data České geologické služby apod.) a ze studie Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (SG Geotechnika a.s., leden 2020).

Závěr

Při zpracování dokumentace EIA se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by znemožňovaly řádné posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předmětný záměr „I/13 Děčín – Manušice“ je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou variantách (varianta 1 a varianta 2), které vychází ze studie Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021). Varianta 1 představuje předmětný záměrech v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice a byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení. Podrobný popis rozdílů mezi navrženými variantami předmětného záměru je uveden v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

V průběhu posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nevyšly důvody k předložení dalších variant řešení záměru.

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Na základě hodnocení zdravotních rizik hluku lze konstatovat, že z hlediska celkového počtu ovlivněných obyvatel hlukem ze silniční dopravy budou posuzované výhledové stavy se záměrem v obou řešených variantách (varianta 1 i varianta 2) příznivější než stavy bez záměru. Mezi posuzovanými variantami nejsou z pohledu hodnocených rizik hluku významné rozdíly. Z hlediska celkového počtu ovlivněných obyvatel hlukem ze silniční dopravy je mírně příznivější varianta 2.

Na základě vyhodnocení vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná. Pozitivní vliv na veřejné zdraví obyvatel podél stávající trasy silnice I/13 lze očekávat v souvislosti s vymístěním významného podílu tranzitní dopravy do koridoru navrhované přeložky I/13 Děčín – Manušice.

Vzhledem k trasování některých úseků přeložky I/13 ve variantě 2 dále obytné zástavby lze tuto variantu považovat jako mírně příznivější z pohledu vlivů na veřejné zdraví oproti variantě 1.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví obyvatel jsou obě řešené varianty záměru akceptovatelné.

Ovzduší

Výpočtově byla v Rozptylové studii vyhodnocena varianta 1 posuzovaného záměru, jelikož je navržena v trase blíže k obytné zástavbě. U varianty 2 se neočekává odlišné zatížení řešených úseků komunikační sítě. Posouzení tak byl provedeno na straně bezpečnosti.

Z výpočtového vyhodnocení pro variantu je zřejmé, že vlivem realizace záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži; toto navýšení však lze označit za malé a málo významné. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází ke snížení příspěvků k imisní zátěži hodnocených polutantů. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

V souvislosti s ochranou veřejného zdraví, lze u varianty 2 očekávat nižší vlivy předmětného záměru na kvalitu ovzduší v obytných oblastech, ve kterých variantní řešení spočívá v oddálení trasy přeložky I/13 dále od obytné zástavby, tzn. na lokalitě Soutěsky, Malá Veleň (Jedlka), západní část Benešova nad Ploučnicí, Velká Bukovina a Volfartice.

Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší lze obě varianty záměru považovat za srovnatelné a lze je doporučit k realizaci.

Klima

Z vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém je zřejmé, že předmětný záměr nebude představovat významné riziko a je akceptovatelný.

Z pohledu mitigace (snižování emisí skleníkových plynů) je na základě bilance CO₂ zřejmé, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov obcí podél stávajících komunikací přínosem, protože odvede dopravu z obcí do volné krajiny. Mezi posuzovanými variantami nebudou významné rozdíly.

Z pohledu adaptace (přizpůsobení se změně klimatu) není nezbytné do navrhovaného projektu adaptovat žádná integrační opatření. Přizpůsobení se změně klimatu přispěje řada opatření, která jsou standardní součástí projektů silniční infrastruktury a se kterými se v rámci aktuálního technického řešení uvažuje. Jedná se např. o systém odvodnění nebo výsadby doprovodné vegetace.

Systém odvodnění záměru výstavby silnice I/13 Děčín – Manušice bude ve velké části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů. Likvidace srážkových vod bude řešena zasakováním. O způsobu zasakování srážkových vod bude rozhodnuto na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, který stanoví vhodnost zasakování vod do přirozeného horninového prostředí v zájmovém území. V úseku navrhované komunikace mezi km 5,850 až 7,900 trasa prochází po okraji a částečně i vnitřkem ochranných pasem vodních zdrojů. V tomto úseku bude odvodnění řešeno buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Na základě studie Vlivů na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) je dále navrženo řešit odvodnění buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí i v dalších lokalitách za účelem ochrany jímacích území podzemních vod (km 4,800 až 5,100 – jímací území Jedlka; km 5,850 až 7,900 – jímací území Benešov nad Ploučnicí; km 12,700 až 14,000 – jímací území Velká Bukovina; km 15,200 až 15,700 – jímací území Žandov). Uvedený systém odvodnění je uvažován v obou řešených variantách posuzovaného záměru.

V obou řešených variantách posuzovaného záměru je rovněž uvažováno s projektem výsadby doprovodné vegetace. Návrh vegetačních úprav bude v dalším stupni projektových příprav vycházet z požadavků na začlenění liniového technického díla do krajiny na základě znalostí terénu, stávajících vegetačních prvků v okolní krajině i charakteru přirozené vegetace, půdních typů či klimatu v daném území. Pro projekt výsadby doprovodné vegetace je navržena řada opatření v kap. B. I. 6. a D. IV., která přispějí k optimálnímu návrhu vegetačních úprav.

Mezi posuzovanými variantami záměru nelze z pohledu vlivů na klimatický systém předpokládat významné rozdíly.

Z hlediska vlivu na klimatický systém lze obě varianty záměru považovat za srovnatelné a lze je doporučit k realizaci.

Akustická situace

Z vyhodnocení výsledků Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že vlivem realizace plánované přeložky silnice I/13 Děčín–Manušice při realizaci protihlukových opatření popsaných v kap. 6.3 Akustického posouzení nedochází k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) při provozu

na plánované přeložce v obou variantách. Rozsah navržených protihlukových stěn je u obou posuzovaných variant záměru téměř totožný. Mírný rozdíl v PHS je pouze v lokalitě Horní Libchava, kde u varianty 2 je navržena o 200 m kratší protihluková stěna oproti variantě 1.

Výsledky výpočtu dále prokázaly, že po realizaci přeložky v obou řešených variantách budou v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti při realizaci navržených protihlukových opatření dodrženy příslušné hygienické limity. Výjimku tvoří několik míst situovaných v těsné blízkosti stávajících komunikací (II/262, III/26223 a III/26224), kde bylo prokázáno překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže, ale vlivem přerozdělení dopravy souvisejícím s realizací přeložky I/13 Děčín–Manušice zde dochází ke zlepšení akustické situace, popřípadě se akustická situace nezmění.

Z emisního porovnání hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A na vybraných profilech v širším území, kde dochází k přerozdělení dopravy vlivem realizace přeložky I/13, bylo v případě většiny profilů silnic I/13 (lokality Prácheň, Kamenický Šenov, Česká Kamenice), II/262 (lokality Žandov) a II/263 (Žandov) zjištěno zlepšení akustické situace. Na lokalitě Velká Bukovina a Karlovka (silnice II/263) dochází ke zvýšení hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v rozsahu nehodnotitelné změny akustické situace.

Z hlediska splnění hygienických limitů jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné.

Další fyzikální a biologické charakteristiky

Vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke křížení zastavěného území stavbou předmětného záměru (zejména lokalita Dolní Habartice, Volfartice/Horní Libchava) nelze zcela vyloučit riziko přenosu vibrací v souvislosti se stavební činností k chráněné zástavbě v souvislosti s variantou 1 i variantou 2 posuzovaného záměru. Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá.

Jako mírně příznivější z pohledu vibrací v průběhu výstavby lze z důvodu oddálení trasy přeložky I/13 od obytné zástavby v některých úsecích vyhodnotit variantu 2 oproti variantě 1. Jedná se však o dočasný vliv.

Světelné znečištění

Vlastní záměr nebude zdrojem světelného znečištění. S osvětlením komunikace se neuvažuje.

Zdrojem světelného znečištění však mohou být reflektory vozidel projíždějících po komunikaci. V souvislosti s variantou 2 posuzovaného záměru lze oproti variantě 1 očekávat mírně příznivější vliv na světelné znečištění konkrétně v lokalitě Soutěsky, kde je navržen delší tunel v délce 590 m, ve variantě 1 je tunel navržen v délce 280 m.

V celkovém hodnocení nelze mezi posuzovanými variantami záměru z pohledu vlivů na světelné znečištění předpokládat významné rozdíly.

Zápach, radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu ani zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Z pohledu vlivu na zmíněné fyzikální a biologické charakteristiky jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné.

Povrchové a podzemní vody

U povrchových vod budou vlivy obou posuzovaných variant srovnatelné. V souvislosti s navrženými variantami dojde ke křížení stejného počtu vodních vč. údolních niv, resp. záplavových území. V místech křížení vodních toků jsou navrženy adekvátní mostní objekty v obou variantách posuzovaného záměru. V souvislosti s realizací posuzovaného záměru v žádné z navržených variant se nepředpokládají významné přeložky vodních toků. Navržené vodohospodářské řešení stavby je v aktuální fázi projektových příprav u obou navržených variant totožné. Za účelem ochrany jednotlivých recipientů, do kterých bude zaústěno odvodnění přeložky silnice I/13, jsou navržena speciální opatření v souladu s platnými normami a technickými předpisy.

U podzemních vod lze identifikovat rozdíly mezi jednotlivými variantami posuzovaného záměru v souvislosti se zásahy do ochranných pásem vodních zdrojů a dalších jímacích území podzemních vod. Dle podrobného Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 dokumentace EIA) a vyhodnocení v kap. D. I. 4. je zřejmé, že trasa posuzovaného záměru je ve variantě 1 navržena blíže k několika zdrojům pro hromadné zásobování pitnou vodou (zejména v úseku Jedlky, Benešova nad Ploučnicí a Velké Bukoviny). Výjimkou je vedení varianty 2 v místě jímacího objektu „Pod Hladíkovou“ cca v km 3,000.

Vyhodnocení vlivů obou posuzovaných variant na všechny potenciálně dotčené jímací objekty je předmětem kap. D. I. 4. dokumentace EIA. Níže jsou uvedeny pouze jímací objekty, u kterých lze očekávat odlišné vlivy varianty 2 oproti variantě 1.

V úseku Jedlky v km 5,000 je evidována pramenní jímka která jímá vodu ze zářezu z kvartérního kolektoru vázaného na vulkanické sutě a deluvia. Trasa přeložky I/13 je situována severně od jímacího objektu ve vzdálenosti cca 45 m ve variantě 1, resp. 100 m ve variantě 2. Prameniště je zdrojem pitné vody pro obec Malá Veleň. Vybudováním předmětného záměru v obou variantách může dojít jak ke kvantitativnímu, tak ke kvalitativnímu ovlivnění variantou 1 i variantou 2 posuzovaného záměru.

V úseku Benešova nad Ploučnicí se v km 6,400 se nachází jímací objekt S16, který zásobuje objekty č. p. 245, 614 a 161 v ul. Družstevní v Benešově n. Pl. Předmětný záměr je navržen severně ve vzdálenosti cca 160 m od varianty 1, resp. 130 m od varianty 2. Vzhledem k vedení trasy předmětného záměru v zářezu (až 12 m pod terénem) nad jímacím objektem, lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění zdroje S16 variantou 1 i variantou 2 posuzovaného záměru.

V úseku Velké Bukoviny se v km 13,000–14,000 nachází Prameniště Velká Bukovina, který je jedním ze zdrojů hromadného zásobování pro Velkou Bukovinu. Dále je v uvedeném úseku dokumentována kopaná studna S11. Navržený záměr v obou variantách v daném úseku prochází v násypech či přemostěních ve vzdálenosti cca 300 m od varianty 1, resp. 400 m od varianty 2. Kvantitativní ovlivnění zdrojů je méně pravděpodobné. Je zde možné potenciální kvalitativní ovlivnění mělkého vodního zdroje variantou 1 i variantou 2 posuzovaného záměru.

V km 3,000 je dále dokumentována pramenní jímka, u které lze očekávat ovlivnění pouze v souvislosti s variantou 2. Pramenní jímka je situována 45 m pod terénem přímo v místě navrženého tunelu varianty 2 předmětného záměru. Niveleta tunelu je v místě jímacího území navržena v hloubce cca 50 m pod terénem. Vlivem realizace tunelu ve variantě 2 tak lze očekávat kvantitativní ovlivnění vodního zdroje. Trasa varianty 1 je navržena jižně od jímacího objektu a nepředpokládá se dotčení.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení lze jako mírně příznivější z hlediska vlivu na podzemní a povrchové vody vyhodnotit variantu 2 posuzovaného záměru. Při respektování navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí včetně navržených kompenzačních

opatření lze z pohledu vlivů na podzemní a povrchové vody k realizaci doporučit obě posuzované varianty.

Půda

Na základě porovnání předpokládaných trvalých záborů pro obě posuzované varianty záměru lze konstatovat, že varianta 2 bude oproti variantě 1 znamenat mírně nižší celkový trvalý zábor ploch vč. půd chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF). U pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) lze v porovnání varianty 1 a varianty 2 posuzovaného záměru očekávat téměř srovnatelný trvalý zábor.

U půd chráněných jako zemědělský půdní fond lze u varianty 2 oproti variantě 1 očekávat o cca 20 000 m² nižší trvalý zábor půd I. třídy ochrany, avšak o cca 40 000 m² vyšší trvalý zábor půd II. třídy ochrany ZPF. U ostatních třídy ochrany ZPF (III., IV. a V. třída ochrany ZPF) lze očekávat mírně nižší zábor v souvislosti s variantou 2 oproti variantě 1 posuzovaného záměru.

Při porovnání bilance zemin lze v souvislosti s variantou 1 očekávat mírný přebytek vytěžených zemin ze zářezů, v souvislosti s variantou 2 se očekává téměř vyrovnaná bilance zemin.

Z hlediska vlivu na půdu je navrhovaný záměr v obou řešených variantách při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV. akceptovatelný. Jako mírně příznivější lze vyhodnotit variantu 2 posuzovaného záměru.

Horninové prostředí, stabilita půdy a přírodní zdroje

Horninové prostředí a stabilita půdy

Posuzovaný záměr zasahuje v obou navržených variantách do řady lokalit s potenciálními sesuvnými územími a dočasně uklidněnými svahovými nestabilitami. Mezi posuzovanými variantami nejsou z pohledu sesuvných území a svahových nestabilit významné rozdíly. Obě posuzované varianty v místech zmíněných lokalit rovněž v obdobném rozsahu zasahují do svahů s vysokou třídou náchylnosti k sesouvání.

Na základě studie Určení geotechnických rizik, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (příloha č. 12 předkládané dokumentace EIA) je doporučeno v dalším stupni projektových příprav zpracovat geofyzikální průzkum v místech vymezených sesuvnými územími a svahových nestabilit. Geofyzikální průzkum bude možné provést po zaměření území a upřesnění směrového a výškového vedení trasy v dalším stupni projektové dokumentace.

Z pohledu zásahu do geologických poměrů při zakládání mostních objektů se rovněž očekávají obdobné vlivy u obou posuzovaných variant.

Plánovanou výstavbou předmětného záměru vznikne nový liniový útvar v území, který bude mít zejména v souvislosti s vedením tělesa v zářezích a na násypch vliv na změnu místní topografie území. Především v prvních cca 10 km návrh stavby překonává členitý terén s řadou kopců a zaříznutých údolí. Jak je zřejmé z bilance zemin v kap. B. II. 1. dokumentace EIA (zeminy vytěžené ze zářezů a zeminy potřebné do násypů), ve variantě 1 lze očekávat mírně větší rozsah zářezových těles, resp. mírně významnější zásah do horninového prostředí.

Přírodní zdroje

Předmětem této podkapitoly je porovnání jednotlivých variant posuzovaného záměru z pohledu vlivu na přírodní zdroje horninového prostředí. Porovnání posuzovaných variant záměru z pohledu vlivu na ostatní přírodní zdroje, jejichž definice vyplývá z § 7, odst. 1 a 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve

znění pozdějších předpisů (biota, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí a půdy) je předmětem dalších podkapitol výše a níže.

Trasa varianty 1 i varianty 2 posuzovaného záměru cca v km 3,750–4,000 prochází přes jižní okraj povrchově těženého dobývacího prostoru Soutěsky (ID 70267), ložiska nerostných surovin Soutěsky (ID 3096400) a chráněného ložiskového území Soutěsky (ev. č. 09640000), které se přimyká ke stávající silnici II/262 podél řeky Ploučnice. Trasa navržené komunikace I/13 zasahuje do kamenolomu násypovými tělesy před a za mostním objektem (most o délce 20 m v km 3,905 ve variantě 1, resp. v km 3,950 ve variantě 2), který je navržen přes cestu vedoucí do kamenolomu. Obě varianty jsou v tomto řešení identické.

Rozsah případných zásahů v průběhu realizace předmětného záměru do výhradního ložiska/dobývacího prostoru/chráněného ložiskového území Soutěsky bude nutné prověřit na základě podrobného zaměření stavby v dalších stupních projektových příprav. Dále bude nutné požádat o závazné stanovisko báňského úřadu dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V km 6,600 (ve variantě 1 i ve variantě 2), severně od Benešova nad Ploučnicí, je dle informací České geologické služby evidováno poddolované území Ovesná ev. č. 2187 (k. ú. Benešov nad Ploučnicí) vzniklé po historické těžbě živcových surovin v 19. století. Dle aktuálního vyjádření ČGS se jedná o nepřesný a nedostatečně zdokumentovaný zakres poddolovaného území. V dalších stupních projektových příprav bude nezbytné se věnovat podrobnějšímu geotechnickému průzkumu tohoto území a návrhu opatření souvisejících s bezpečným založením stavby.

Další lokality evidované Českou geologickou službou zmíněné v kap. C. 1. 10. žádnou z posuzovaných variant nebudou dotčeny.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné.

Biologická rozmanitost (fauna, flóra a ekosystémy)

Z hlediska fauny a flóry byly v zájmovém území zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. U těchto druhů, u kterých se přepokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, rušení), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Předpokládaný rozsah dotčených zvláště chráněných druhů živočichů je u obou posuzovaných variant totožný.

Ovlivnění fauny a flóry předmětným záměrem v případě obou řešených variant lze při realizaci navržených opatření k ochraně fauny a flóry v kapitole B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA považovat za přijatelné bez významně odlišných vlivů mezi variantami.

Zastoupení přírodních biotopů je v území významné. Jedná se o přirozené fragmenty lesních společenstev, společenstva keřů a lesních lemů, louky a suché trávníky, pastviny, ovocné sady, mokřadní společenstva podél potoků. Při porovnání posuzovaných variant lze jako mírně příznivější považovat variantu 2 v místě tunelového vedení (km 2,950 varianty 2). V případě varianty 2 s tunelem o délce 590 m lze oproti variantě 1 s tunelem o délce 280 m očekávat plošně menší zásah do porostu hercynských dubohabřin. Při respektování opatření na podporu přírodních i přírodě blízkých biotopů uvedených v kap. D. IV., lze vlivy obou navržených variant předmětného záměru na dotčené ekosystémy považovat za srovnatelné a akceptovatelné.

Z pohledu vlivu na zajištění konektivity pro volně žijící živočichy v dotčeném území budou obě posuzované varianty záměru při respektování navržených opatření v kap. D. IV. dokumentace EIA akceptovatelné. Lze upozornit zejména na potřebu realizace migračního objektu (nadchodu) mezi km 10,100–11,100 v místě vymezeného biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců dle podkladu AOPK ČR a migračního objektu (mostního objektu) mezi km 15,000–16,000 z důvodu vymezeného nadregionálního biokoridoru NRBK K5 „Stříbrný roh – Studený vrch“ a zaznamenané hojné migrace většiny savců v území včetně jelena.

Z hlediska vlivu na biologickou rozmanitost jsou obě řešené varianty záměru téměř srovnatelné. Mírně příznivěji lze vzhledem k vlivům na ekosystémy vyhodnotit variantu 2. Obě navržené varianty posuzovaného záměru jsou z hlediska vlivu na biologickou rozmanitost při respektování navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. akceptovatelné.

Krajina a jej ekologické funkce

Z hlediska vlivu na prvky ÚSES lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 2, která v místě křížení nadregionálního biokoridoru „NRBK K8 „Stříbrný roh“ (km 2,950 varianty 2) na trase I/13 uvažuje s tunelem o délce 590 m. Varianta 1 uvažuje s tunelem o délce 280 m. V případě varianty 2 tak lze očekávat plošně menší zásah do porostu hercynských dubohabřin a širší biokoridor pro migraci živočichů kategorie A. Varianta 2, vzhledem k odlišnému směrovému vedení v úseku tunelu, dále nezasáhne lokální biocentrum LBC 67 (km 3,120 varianty 2). Ve variantě 1 lze očekávat dotčení LBC 67 zemní tělesem před portálem tunelu v délce cca 40 m. U obou navržených variant posuzovaného záměru lze vliv na prvky ÚSES, při respektování navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV., považovat za akceptovatelný.

Z hlediska vlivu na VKP budou obě navržené varianty posuzovaného záměru srovnatelné. Mírně příznivější bude varianta 2 pouze v místě navrženého tunelu (km 2,950 varianty 2), který je navržen o délce 590 m, ve variantě 1 je tunel navržen o délce 280 m. V případě varianty 2 tak lze očekávat plošně menší zásah do porostu hercynských dubohabřin. Při dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D. IV., resp. B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro VKP v daném území.

Celé zájmové území navrhovaného záměru v obou řešených variantách leží v CHKO České středohoří, a to střídavě ve IV. (nejnižší) a III. zóně ochrany. 13,7 km trasy předmětného záměru ve variantě 1, resp. 13,2 km trasy předmětného záměru ve variantě 2 prochází IV. zónou ochrany CHKO České středohoří. Zbývajících 6,9 km trasy předmětného záměru ve variantě 1, resp. 7,5 km trasy předmětného záměru ve variantě 2 prochází III. zónou ochrany CHKO České středohoří. Z pohledu zásahu biotopů CHKO dle jejich kvality (Aktualizovaná vrstva základního mapování biotopů, AOPK ČR 2019) lze konstatovat, že plošný průmět trasy v rámci nejkvalitnějších biotopů kategorie 1 činí pouze cca 1 405 m² (0,2 % z celkového záboru stavby) ve variantě 1, resp. 2 637 m² (0,3 % z celkového záboru stavby) ve variantě 2. Naopak největší část trasy, konkrétně 430 031 m² (cca 48 % celkového záboru) ve variantě 1, resp. 394 525 m² (cca 46 % celkového záboru) ve variantě 2 je klasifikováno kategorií 4, tedy biotopy s nejnižší hodnotou. Z tohoto pohledu lze za mírně příznivější považovat variantu 1, nicméně v porovnání celkových záborů je mírně příznivější varianta 2. Významný negativní vliv na CHKO České středohoří se tak nepředpokládá v žádné z posuzovaných variant. Obě varianty jsou z pohledu dotčení CHKO České středohoří srovnatelné.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů posuzovanými variantami nedojde. Řešené varianty předmětného záměru rovněž nezasahují do přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Předmětný záměr je v obou navržených variantách přibližně mezi km 1,900 a 2,800 staničení v přímém územním střetu s EVL Dolní Ploučnice sítě NATURA 2000. Na základě stanoviska orgánů ochrany přírody

podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů bylo zpracování Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve kterém byl mimo předměty ochrany EVL Dolní Ploučnice vyhodnocen vliv i na předměty ochrany PO Labské pískovce a EVL Manušické rybníky. Na základě zmíněného Posouzení je zřejmé, že realizace záměru v obou posuzovaných variantách nebude mít negativní vliv na celistvost žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Integrita dotčených EVL a PO ve smyslu udržení kvality těchto lokalit z hlediska naplňování jejich ekologických funkcí ve vztahu k předmětům ochrany zůstane zachována.

Předmětný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s variantním řešením vedení trasy přeložky silnice I/13 byl vyhodnocen odlišný vliv jednotlivých variant pouze ve vztahu k identifikovaným znakům a hodnotám krajinného rázu. Vliv jednotlivých variant záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je totožný.

Z hlediska vlivu na krajinu a krajinný ráz jsou obě řešené varianty záměru téměř srovnatelné. Mírně příznivěji lze vzhledem k vlivům na prvky ÚSES a VKP vyhodnotit variantu 2. Obě navržené varianty posuzovaného záměru jsou z hlediska vlivu na krajinu a krajinný ráz při respektování navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. akceptovatelné.

Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru jsou jako problematická místa z pohledu zásahu do hmotného majetku identifikovány úseky křížení obytné zástavby – Dolní Habartice a Volfartice/Horní Libchava. Aktuální technické řešení v uvedených místech křížení obytné zástavby v obou posuzovaných variantách navrhuje dlouhé mostní objekty. V Dolních Habarticích je navrženo křížení zastavěného území obce mostním objektem o délce cca 240 m v km 8,870 varianty 1, resp. v km 8,790 varianty 2. Na lokalitě Volfartice/Horní Libchava je navrženo křížení zastavěného území obce mostním objektem o délce cca 430 m v km 20,285 ve variantě 1, resp. mostním objektem o délce cca 450 m v km 20,355 ve variantě 2. Upřesnění zásahů do hmotného majetku v souvislosti s křížením obytné zástavby mostními objekty bude předmětem dalších stupňů projektových příprav.

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na kulturní památky riziko z hlediska možného ovlivnění. Dle portálu Památkový katalog Národního památkového ústavu se záměr výstavby přeložky silnice I/13 v žádné z navržených variant přímo nedotkne žádné národní kulturní památky, památkové rezervace či zóny. Ve fázi výstavby však bude třeba v exponovaných místech (barokní kaple Děčín XXVII-Březiny; kostel sv. Anny v Jedlce a socha sv. Anny v k. ú. Malá Veleň; kostel sv. Václava v k.ú. Malá Bukovina; venkovský dům č. p. 124 v k.ú. Volfartice) realizovat postup stavebních prací co nejcitlivěji s ohledem na přítomnost daných kulturních památek (minimalizovat prašnost, pojezdy staveništní dopravy atd.). Po zrealizování záměru bude třeba věnovat pozornost i vhodné výsadbové úpravě a ozelenění okolí památek s ohledem na vizuální stránku lokalit. Vliv posuzovaných variant předmětného záměru na kulturní charakteristiku území z pohledu krajinného rázu je předmětem podkapitoly „Krajina a její ekologické funkce“.

Z pohledu archeologických a architektonických aspektů jsou obě řešené varianty srovnatelné. Veškeré zemní zásahy budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V rámci dokumentace EIA jsou navržena běžná opatření k vyloučení nepříznivých vlivů na archeologické památky (např. v podobě realizace základního archeologického výzkumu).

Z hlediska vlivu na hmotný majetek, kulturní dědictví vč. architektonických a archeologických aspektů jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné.

Ostatní

Celý investiční záměr je ve v obou řešených variantách spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

Vlivy na ostatní hodnocené složky životního prostředí jsou buď málo významné, nebo se prakticky neprojeví.

Celkové vyhodnocení

Z provedených vyhodnocení a porovnání vyplývá, že realizace záměru v obou řešených variantách (varianta 1 a varianta 2) posuzovaného záměru nebude za předpokladu realizace opatření uvedených v kap. B. I. 6. a D. IV. představovat významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví v řešeném území, obě předložené varianty jsou akceptovatelné.

Identifikované rozdíly mezi posuzovanými variantami z pohledu dotčení jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví vyplývají z podstaty variantního řešení, resp. varianty 2, která byla pro účely dokumentace EIA navržena tak, aby minimalizovala některé negativní vlivy oproti variantě 1. Varianta 2 je tak mírně příznivější z pohledu vlivů na veřejné zdraví, povrchové a podzemní vody, půdu, biologickou rozmanitost a krajinu a krajinný ráz.

F. ZÁVĚR

Předkládaná dokumentace EIA záměru I/13 Děčín – Manušice byla zpracována dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vychází ze zpracované studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant“ (Valbek, spol. s r.o., březen 2021).

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou zvažovaných variantách: varianta 1 a varianta 2. Varianta 1 představuje předmětný záměr v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předloženému v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice a byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení.

V rámci předchozích kapitol (D. I. 1. až D. I. 9.) dokumentace EIA byly komplexně vyhodnoceny možné vlivy nové liniové stavby na jednotlivé složky životního prostředí (např. vlivy na obyvatelstvo a jejich zdraví, vlivy na ovzduší a klima, vlivy na akustickou situaci, vlivy na předměty ochrany přírody a krajiny, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na půdu a horninové prostředí, vlivy na krajinu atd.).

Pro účely dokumentace EIA byla vypracována celá řada samostatných odborných studií (např. Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivů na veřejné zdraví, Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., Rámcová migrační studie, Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., Dendrologický průzkum, Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz, Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody, Vlivy na klima), které byly zpracovány jednotlivými specialisty zpracovatelského týmu dokumentace EIA a které umožnily věnovat se jednotlivým vlivům stavby „I/13 Děčín – Manušice“ do větších detailů.

Součástí dokumentace EIA je i výčet obecných a konkrétních opatření k eliminaci, minimalizaci či kompenzaci zjištěných nepříznivých vlivů „I/13 Děčín – Manušice“ na jednotlivé složky životního prostředí (viz kapitoly B. I. 6. a D. IV.). Tato opatření jsou navržena adekvátně k velikosti zjištěných vlivů stavby „I/13 Děčín – Manušice“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z provedených posouzení uvedených v kapitolách D. I. 1. až D. I. 9. dokumentace EIA vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí a že záměr I/13 Děčín – Manušice bude z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí za předpokladu dodržení navržených opatření akceptovatelný.

V důsledku výstavby a provozu záměru I/13 Děčín – Manušice nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Posuzovaný záměr I/13 Děčín – Manušice lze při respektování navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí včetně navržených kompenzačních opatření doporučit k realizaci.

Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je možné realizovat obě řešené varianty (varianta 1 a varianta 2). Na základě předloženého posouzení byla varianta 2 vyhodnocena jako mírně příznivější.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Dokumentace EIA je zpracována pro záměr **I/13 Děčín – Manušice** umístěného na území Ústeckého kraje a Libereckého kraje, v k. ú. Březiny u Děčína, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Ovesná, Dolní Habartice, Malá Bukovina, Velká Bukovina, Karlovka, Žandov u České Lípy, Volfartice, Horní Libchava a Manušice.

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v dokumentaci EIA ve dvou zvažovaných variantách: varianta 1 a varianta 2. Obě tyto varianty vychází z návrhu projektově-inženýrské společnosti Valbek, spol. s r.o. Varianta 1 představuje předmětný záměr v parametrech odpovídajících technickému a směrovému vedení trasy předložené v oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020). Varianta 2 navrhuje odlišné vedení trasy přeložky I/13 zejména v lokalitě Soutěšky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice (viz podrobnější popis v kap. B. I. 5.) a byla navržena na základě závěru zjišťovacího řízení.

Posuzovaný záměr „I/13 Děčín – Manušice“ zahrnuje z hlediska projektových příprav a technické dokumentace dva dílčí úseky, a to úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí a úsek Benešov nad Ploučnicí – Manušice. Přeložka silnice I/13 je v celém úseku Děčín – Manušice navržena ve dvoupruhovém uspořádání, kategorie S11,5/90.

Celková délka posuzované stavby I/13 Děčín – Manušice ve variantě 1 je 20,588 km. Ve variantě 2 je celková délka stavby 20,665 km.

Předpokládané zahájení výstavby záměru „I/13 Děčín – Manušice“ je dle aktuálního harmonogramu uvažováno v roce 2030. Předpokládané zprovoznění stavby je v roce 2035.

Potřeba záměru

Stávající silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy.

Stávající silnice mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými a hlavně spádovými poměry a velmi často je v konfliktu s obytnou zástavbou (Děčín, Ludvíkovice, Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Srbská Kamenice a Prácheň). Na stávající silnici jsou v zástavbě napojeny jednotlivé obytné objekty. Úpravy ve stávající trase nelze provést bez podstatných zásahů do stávající zástavby. S ohledem na složitou konfiguraci terénu není rovněž možné ve stávající trase, ani v jejím okolí, upravit podélný profil na požadované normové hodnoty silnice I. třídy. Odstranění řady dopravních závad a nehodových míst na stávající silnici by se neobešlo bez rozsáhlých demolic, významných zásahů do krajiny, případně bez odchylek z normového uspořádání.

V rámci vedení nové trasy silnice I/13 v zájmovém území bylo v minulosti prověřováno několik variant. V současné době je přeložka I/13 dle aktualizovaného projektu v celém svém posuzovaném úseku Děčín – Manušice navržena tak, aby byla vedena mimo stávající zástavbu v tomto území a zároveň splňovala technické parametry silnice I. třídy. Jedná se o zástavbu místní části Děčín XXVII – Březiny, Soutěšky, Jedlka, Benešova nad Ploučnicí, Dolních Habartic, Malé Bukoviny, Velké Bukoviny, Volfartic a Horní Libchavy.

Dopravně-inženýrské podklady

Dokumentace EIA předmětného záměru posuzuje intenzity dopravy v zájmovém území a v jeho širším okolí pro stávající a dva výhledové časové horizonty, a to stávající stav v roce 2022, výhledový stav v roce 2035 (horizont zprovoznění záměru) a výhledový stav v roce 2050 (vzdálený výhledový horizont).

Dopravní intenzity na silničních komunikacích ve stávajícím stavu a ve výhledových stavech vychází z Dopravně-inženýrských podkladů pro posuzovaný záměr, které tvoří přílohu č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Ovzduší

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje, staveništní doprava a vlastní plocha staveniště. Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je navržena řada opatření k minimalizaci vlivu na znečištění ovzduší, která jsou součástí projektu (kap. B. I. 6. dokumentace EIA).

Fáze provozu

Z výsledků výpočtu rozptylové studie vyplývá, že příspěvek záměru, jako rozdíl mezi stávajícím stavem (2022) a novým stavem pro výpočtové roky 2035 a 2050 k imisní zátěži u obytné zástavby bude nevýznamný. Současně je zřejmé, že podél stávajících hlavních komunikací s místy soustředěnější obytné zástavby dochází ke snížení příspěvků k imisní zátěži hodnocených polutantů. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

Ve vztahu k předmětnému záměru nevyplývá potřeba realizace kompenzačních opatření dle § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Klima

Ve studii Vlivy na klima (příloha č. 11 předkládané dokumentace EIA) bylo vyhodnoceno, že do navrhovaného projektu není nezbytné adaptovat žádná integrační opatření. V dalších stupních projektových příprav bude nutné akceptovat standardní navržená opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV.) za účelem zvýšení retenční schopnosti krajiny v podobě maximalizace vsakovacích příkopů (dle možností a omezení na ochranu zdrojů podzemních vod, která vyplynula z Posouzení vlivů na podzemní a povrchové vody – příloha č. 10), vhodných výsadeb dřevin a křovin v okolí silnice apod.

Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr „I/13 Děčín – Manušice“ nebude představovat významné riziko a je akceptovatelný.

Hluk

Fáze výstavby

Vzhledem k charakteru předmětného záměru lze předpokládat, že zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby. Jde tedy o stacionární a liniové zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Pro fázi výstavby tak byla v tomto stupni projekčního řízení navržena opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti uvedena v Akustickém posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) a v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA, která bude třeba v dalších fázích projektových příprav, především při zpracování ZOV respektovat tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy na akustickou situaci související se stavební činností předmětného záměru.

Fáze provozu

Z výsledků Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že vlivem realizace plánované přeložky silnice I/13 Děčín–Manušice při realizaci protihlukových opatření nedochází k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) při provozu na plánované přeložce I/13 Děčín–Manušice v obou variantách.

Výsledky dále prokázaly, že po realizaci přeložky budou v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti při realizaci protihlukových opatření dodrženy příslušné hygienické limity. Výjimku tvoří několik míst situovaných v těsné blízkosti stávajících komunikací (II/262, III/26223 a III/26224), kde bylo prokázáno překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže, ale vlivem přerozdělení dopravy souvisejícím s realizací přeložky I/13 Děčín–Manušice zde dochází ke zlepšení akustické situace, popřípadě se akustická situace nezmění.

Na základě výsledků výpočtu lze konstatovat, že v případě realizace obou navržených variant dochází ke splnění příslušných hygienických limitů.

Při emisním porovnání hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A na vybraných profilech v širším území, kde dochází k přerozdělení dopravy vlivem realizace přeložky I/13, bylo v případě většiny profilů silnic I/13, II/262 a II/263 zjištěno zlepšení akustické situace, pouze na dvou posuzovaných profilech silnice II/263 (lokality Velká Bukovina a Karlovka) dochází ke zvýšení hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v rozsahu nehodnotitelné změny v souladu s § 20 odstavcem 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na veřejné zdraví – hluk

Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo zaměřeno na porovnání počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem, vysoce rušených ve spánku hlukem a počtu případů kardiovaskulárních onemocnění (případů infarktu myokardu) v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy. Z hlediska celkového počtu obyvatel posuzovaných katastrálních území lze konstatovat, že ve výhledových stavech v roce 2035 i v roce 2050 se záměrem v obou posuzovaných variantách 1 a 2 dojde ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy i vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, zároveň lze očekávat snížení počtu případů infarktu myokardu v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy. K mírnému navýšení uvedených rizik dojde zejména v k. ú. Děčín, jedná se však o nevýznamné změny.

Vlivy na veřejné zdraví – ovzduší

Hodnocení bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele v okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí z dopravy v současném stavu a v roce 2035 a 2050 po realizaci záměru: rizika suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu.

Na základě vyhodnocení vlivů lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Povrchové a podzemní vody

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody, jehož součástí je i posouzení, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu vodního útvaru, případně nezpůsobí

nedosažení dobrého stavu vod do budoucna ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (2000/60/ES). Studie je samostatnou přílohou č. 10 předkládané dokumentace EIA.

V souvislosti s výstavbou záměru bude třeba důsledně dodržovat veškerá opatření, která zabrání možnému negativnímu ovlivnění vodních toků a vodních ploch v nivách dotčených toků. Tato opatření jsou součástí kapitoly B. I. 6. a D. IV. této dokumentace EIA.

Posuzovaný záměr vede v úvodním úseku trasy v blízkosti řeky Ploučnice, kde je mezi řkm 19,0 a 29,0 vodního toku stanoveno záplavové území pro Q_5 , Q_{10} , Q_{20} , Q_{50} a Q_{100} a rovněž aktivní zóna záplavového území Q_{akt} . Záměr se vymezených záplavových území nedotkne. Záplavové území včetně aktivní zóny je stanoveno pro vodní toky Bystrá a Šporka, které přeložka I/13 ve svém návrhu kříží v km 8,920, resp. km 22,200. Přechod stavby přeložky I/13 přes tyto vodní toky je řešen přemostěním (Bystrá – most o délce 240 m, Šporka – most o délce 90 m). Těleso přeložky silnice tedy nebude způsobovat vzdouvání povrchových vod při povodňových stavech.

V dalších stupních projektových příprav bude potřeba provést podrobné hydrotechnické posouzení uvedených mostních objektů. Pro účely stavby bude vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

V důsledku výstavby nových zpevněných povrchů dojde ke zvýšení povrchových odtoků z území. Tato zvýšení pro jednotlivé plochy povodí dotčených útvarů povrchových vod nejsou zásadního charakteru a nejsou významně negativní. Navíc budou významně tlumena navrhovanými DUN a vsakovacími zařízeními. Komunikace prochází zčásti územím s předpokládanou vhodnou skladbou podloží a bude zde možné řešit vsakování srážkových vod ze zpevněných ploch do vod podzemních. Systém odtoku povrchových vod z povodí nebude významně ovlivněn tělesem přeložky, vzhledem k velkému rozsahu povodí.

Systém odvodnění záměru výstavby silnice I/13 Děčín – Manušice bude ve velké části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních příkopů. Likvidace srážkových vod bude řešena převážně zasakováním. O způsobu zasakování srážkových vod bude rozhodnuto na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, který stanoví vhodnost zasakování vod do přirozeného horninového prostředí v zájmovém území.

V úseku navrhované komunikace mezi km 5,850 až 7,900 trasa prochází po okraji a částečně i vnitřkem ochranných pasem vodních zdrojů. V tomto úseku bude odvodnění řešeno buď pomocí vodotěsných příkopů nebo pomocí dešťové kanalizace a uličních nebo horských vpustí. Srážkové vody z příkopů nebo z kanalizací budou svedeny do dešťových usazovacích a retenčních nádrží s regulovaným odtokem a poté odvedeny do recipientu. Voda ze svahů a z extravilánu by neměla být sváděna do kanalizace a měla by být svedena samostatnými příkopy do recipientu. Tento způsob odvodnění je na základě studie Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) navržen také v prostoru dalších jímacích území, která sice nemají vyhlášena ochranná pásma 2. stupně, ale výstavba přeložky se jich může potenciálně dotknout (km 4,800 až 5,100 – jímací území Jedlka, km 5,850 až 7,900 – jímací území Benešov nad Ploučnicí, km 12,700 až 14,000 – jímací území Velká Bukovina, km 15,200 až 15,700 – jímací území Žandov).

Vybudováním přeložky nedojde k zásadním negativním změnám odtokových poměrů v dotčených povodích. Při vypouštění dešťových vod do vodních toků bude z hlediska kvantity navrženo opatření pro snížení ovlivnění současných průtoků v recipientu, např. pomocí DUN s vírovým ventilem. Změny v povrchovém odtoku nebudou mít při uplatnění uvedených stavebně-technických opatření zásadní

dopad na hydrologickou situaci oblasti a koncové recipienty. Míra kvantitativního ovlivnění útvarů povrchových vod vlivem výstavby a provozu záměru je nízká.

Nejvýznamnějším zdrojem znečištění, vyplývajícím z dopravního provozu na komunikaci, je nesporně zimní údržba vozovky, zpravidla spojená s aplikací posypových materiálů s obsahem velkého množství chloridových iontů. Lze očekávat mírný nárůst obsahu chloridů v dotčených recipientech od původní koncentrace, která však nedosáhne v žádném z povrchových toků limitu dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., ve výši 150 mg/l. Daná stavba prochází územím chráněné krajinné oblasti. Na možnost využívání chemické údržby cest (tj. solení) se váže nutnost udělení výjimky ze zákazu provádět chemický posyp cest na území CHKO dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V souvislosti s předmětným záměrem se větší zásahy do vodních toků nepředpokládají. V rámci mostních objektů přes vodní toky a jejich údolní nivy (přítoky Ploučnice, Bystrá, Vrbový potok, Šporka vč. jejich přítoků) budou provedeny úpravy vodních toků v podmostí. Řešením nových výústí dešťové kanalizace bude dotčena řeka Ploučnice a její přítoky v km 5,850 – 7,900.

S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění srážkových vod a při akceptaci navržených opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA) lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází.

Vlivem realizace předmětného záměru lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění některých jímacích území pro hromadné zásobování a na individuální jímací objekty podzemních vod.

Vzhledem k předpokladu přímého dotčení jímacího objektu S19 v km 4,500 obou variant předmětného záměru, bude nutné v dostatečném předstihu před zahájením stavby navrhnout a realizovat kompenzační opatření ve formě zajištění náhradního zdroje pitné vody. U ostatních potenciálně dotčených vodních zdrojů (viz přehled výše) bude nutné realizovat monitoring kvantity a kvality podzemních vod, který je podrobně popsán v kap. D. IV. této dokumentace EIA.

Přibližně od km 17,200 trasy předmětného záměru do konce úseku náleží území do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Jedná se o rozsáhle vymezenou oblast a záměr zasahuje do jejího severozápadního okraje. Předmětný záměr není v rozporu se zakázanými činnostmi v CHOPAV dle nařízení vlády č. 85/1981 Sb. pro CHOPAV Severočeská křída.

Trasa navrhovaného záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice neleží ve zranitelné oblasti vymezené nařízením vlády č. 235/2016 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem, ve znění pozdějších předpisů, kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

Trasa předmětného záměru přeložky I/13 prochází v blízkosti či se přímo dotýká sedmi ochranných pásem vodních zdrojů. V km cca 6,000 varianty 1 i varianty 2 se OPVZ stupně 1 „Benešov nad Ploučnicí prameniště“ nachází v těsné návaznosti na silniční přípojku do Benešova nad Ploučnicí. V km cca 6,800–7,200 varianty 1, resp. v km 6,740–7,130 varianty 2 byl identifikován okrajový střet s OPVZ „Benešov nad Ploučnicí prameniště“ stupně 2 a těsný kontakt s OPVZ stupně 1. V km cca 15,250–15,360 varianty 1, resp. v km 15,310–15,420 byl identifikován těsný kontakt s OPVZ stupně 1 „Žandov gravitace jímací zářezy“. Jedná se o dva jímací zářezy s jímkou.

Předmětný záměr přímo nezasahuje do žádné vodní nádrže. Nejbližší předmětnému záměru se nachází Černý rybník v k. ú. Volfartice cca v km 16,000. Posuzovaný záměr se přibližuje k Černému rybníku na vzdálenost nejbližší cca 40 m. Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na lokalitu Černého rybníka je pro fázi výstavby navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a v D. IV.

této dokumentace EIA. Při realizaci všech navržených opatření se negativní vliv stavby I/13 Děčín – Manušice na Černý rybník nepředpokládá.

Ze studie Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín Manušice (příloha č. 12 dokumentace EIA) vyplynulo, že stavba prochází na řadě míst zamokřeným územím. V předmětných lokalitách, resp. úsecích stavby je nezbytné se v dalším stupni projektových příprav zaměřit na detailní posouzení ovlivnění vodního režimu těchto lokalit i na návrh samotného založení stavby.

Realizací přeložky silnice I/13 budou dotčeny stávající meliorační systémy. Jedná se o technickou infrastrukturu, kterou bude nezbytné v dalších stupních projektových příprav podrobně zmapovat. V místech přechodu přes tyto systémy bude nezbytné provést taková opatření, aby byla zachována stávající funkce těchto systémů.

Za účelem ochrany kvality povrchových a podzemních vod v průběhu výstavby je navržen monitoring, jehož rozsah je uveden v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Půda a horninové prostředí, stabilita půdy

Trvalým zábořem předmětného záměru budou dotčeny především půdy III. třídy ochrany (cca 31,7 % u varianty 1, resp. 30,6 % u varianty 2 z celkového záboru ZPF). Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný.

Navrhovaný záměr si podle orientačního vyhodnocení záboru vyžádá trvalý zábor lesních porostů (ploch PUPFL) o celkové výměře cca 10,3 ha ve variantě 1, resp. 9,5 ha ve variantě 2. Jedná se převážně o lesy hospodářské, z 25 % celkového záboru lesních pozemků se jedná o lesy zvláštního určení. V případě varianty 2 bude dotčen les kategorizovaný jako ochranný. Z hlediska ochrany PUPFL lze vliv záměru považovat za poměrně významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný.

Součástí dokumentace EIA jsou navržená opatření ke snížení nepříznivých vlivů (tj. opatření na ochranu půdy ve fázi výstavby i provozu I/13 Děčín – Manušice). Obecně lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální.

V zájmovém území stavby a jejím okolí je registrována celá řada potenciálních plošných sesuvných území, z nichž navržená trasa přeložky silnice I/13 přímo zasahuje do několika potenciálních plošných sesuvných území, resp. svahových nestabilit. Jedná se úseky cca v km 1,825–6,600, 7,700–7,980 a v km 18,280–18,570. Z pohledu náchylnosti svahů k sesouvání jsou některé lokality hodnoceny s vysokou třídou náchylnosti k sesouvání. Při definitivním návrhu trasy záměru a pro upřesnění náročných technických opatření bude nutné v navazujících stupních projektových příprav provést podrobné zmapování rizikových lokalit a potřebné průzkumné práce. V rámci dalšího stupně projekčních prací bude tedy zpracován podrobný geotechnický průzkum v plném rozsahu na základě *TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace*, především s ohledem na rozsáhlý výskyt potenciálně sesuvných území a svahových nestabilit v trase stavby. Technická opatření budou zahrnovat návrh hlubíně zakládaných a kotvených zdí a řadu sanačních opatření lokálních i velkoplošných.

Přírodní zdroje

Trasa prochází v km 3,750–4,000 (varianta 1 i varianta 2) přes jižní okraj povrchově těženého dobývacího prostoru Soutěsky (ID 70267), ložiska nerostných surovin Soutěsky (ID 3096400) a chráněného ložiskového

území Soutěsky (ev. č. 09640000), které se přimyká ke stávající silnici II/262 podél řeky Ploučnice. Trasa navržené komunikace I/13 zasahuje do kamenolomu násypovými tělesy před a za mostním objektem (most o délce 20 m v km 3,905 ve variantě 1, resp. v km 3,950 ve variantě 2), který je navržen přes cestu vedoucí do kamenolomu. Obě varianty jsou v tomto řešení identické. Rozsah případných zásahů v průběhu realizace předmětného záměru do výhradního ložiska/dobývacího prostoru/chráněného ložiskové území Soutěsky bude nutné prověřit na základě podrobného zaměření stavby v dalších stupních projektových příprav. Dále bude nutné zažádat o závazné stanovisko báňského úřadu dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V km 6,600 (ve variantě 1 i ve variantě 2), severně od Benešova nad Ploučnicí, je dle informací České geologické služby evidováno poddolované území Ovesná ev. č. 2187 (k. ú. Benešov nad Ploučnicí) vzniklé po historické těžbě živcových surovin v 19. století. V dalších stupních projektových příprav bude nezbytné se věnovat podrobnějšímu geotechnickému průzkumu tohoto území a návrhu opatření souvisejících s bezpečným založením stavby.

Biologická rozmanitost

Zastoupení přírodních biotopů je v území významné. Jedná se o přirozené fragmenty lesních společenstev, společenstva keřů a lesních lemů, louky a suché trávníky, pastviny, ovocné sady, mokřadní společenstva podél potoků. Biotopy se na celé ploše často střídají a vytvářejí tak charakteristickou mozaiku a vzhled krajiny.

V zájmovém území a nejbližším okolí bylo zjištěno osm druhů rostlin uvedených ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to v kategorii ohrožený druh a silně ohrožený druh. Z druhů Červeného seznamu rostlin, mimo druhy zvláště chráněné, bylo zjištěno celkem 44 druhů.

Navržená přeložka silnice zasahuje do řady poměrně cenných botanických lokalit. Jedná se především o přírodě blízké lesy, často v podobě různě velkých remízků nebo víceméně liniových útvarů v erozních stržích či potočních nivách. Těchto hodnotnějších porostů se v trase nachází větší počet, s největší koncentrací mezi km 2,500 a 5,500. Patří sem dále i část průchodu lesním komplexem u Černého rybníka (před km 16,000), remízky jižně od Volfartic (okolí km 18,500) a olšiny u tří vodotečí v okolí Horní Libchavy (poblíž km 20,285, km 21,5 a km 22,080). Míra dotčení jednotlivých lokalit je různá, některé porosty budou realizací záměru narušeny podstatnějším způsobem, jiné spíše okrajově. Míra dotčení bude při dodržení navržených kompenzačních a ochranných opatření únosná. Opatření jsou uvedena v kapitole B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA.

Z důvodu zásahu do ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů rostlin je nutné požádat o udělení výjimek ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin stanovených § 49, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., a to dle § 56 odst. 1 cit. zákona.

Navržený záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice je navržen tak, aby v co nejmenší možné míře zasáhl do lesních porostů. Záboru velké části lesních porostů se však v daném území vyhnout nelze. Rozsah ovlivnění lesních porostů odpovídá kapacitě a rozsahu záměru. Při respektování veškerých ochranných opatření v kapitole D. IV. lze ovlivnění lesních porostů předmětným záměrem hodnotit jako akceptovatelné.

Dřeviny rostoucí mimo les jsou v dotčeném území zastoupeny variabilně, v úseku mezi místní částí Děčín XXVII – Březiny a Benešovem nad Ploučnicí převážně v podobě lokalit mimolesní zeleně, které jsou součástí zapojených lesních porostů ale nejsou klasifikovány jako PUPFL a okrajových částí zapojených lesních porostů a v lokalitě a v úseku mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušice se jedná o lokality sadů

v okolo Benešova nad Ploučnicí, zapojené pásy doprovodné zeleně vodních toků a cestní sítě, remízků, drobných skupin stromů a solitérních dřevin a křovin.

Kácení stromů a keřů rostoucích mimo les se řídí podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb.

Kompenzací za kácení dřevin rostoucích mimo les budou navrženy sadové úpravy záměru, které budou navrženy v rámci dalších stupňů projektové dokumentace, případně pak i další náhradní výsadby uložené v rámci povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v dalším stupni projektových příprav záměru.

I přes to, že zásah do dřevin rostoucích mimo les v souvislosti s realizací předmětného záměru není zanedbatelný, lze jej při zohlednění navržených opatření v kapitole D. IV. hodnotit jako akceptovatelný, nebude představovat významný negativní vliv.

V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 21 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy I Směrnice 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků uvedeny v seznamu chráněných druhů a poddruhů ptáků. Dále bylo zaznamenáno celkem 17 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy II Směrnice 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin v zájmu Společenství a jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany a 29 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy IV Směrnice 92/43/EHS v zájmu Společenství a vyžadují přísnou ochranu. Obecně lze konstatovat, že převážná většina výše uvedených druhů citovaných ve směrnici 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, resp. 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků je chráněna rovněž vyhláškou č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Výjimku tvoří pouze následující dva druhy, které nejsou uvedeny v citované vyhlášce: přástevník kostivalový (*Euplagia quadripunctaria*) a datel černý (*Dryocopus martius*).

Z důvodu nálezu zvláště chráněných druhů živočichů, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, dotčení druhu), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Přesný výčet druhů, pro které bude podána žádost o udělení výjimky, je vhodné konzultovat se Správou CHKO České středohoří v návaznosti na rozsah opatření, dobu a rozsah prováděných prací.

Z hlediska vlivu záměru na faunu v území je nejvýznamnější trvalý zábor silniční stavby a případných dalších objektů s touto silnicí souvisejících. Při něm dochází k nevratné a trvalé likvidaci určitých biotopů. Plošný rozsah záboru je v zásadě dán délkou sledované trasy (20,588 km ve variantě 1, resp. 20,665 km ve variantě 2), šířkovým profilem silnice (kategorie S 11,5/90) a jejím výškovým vedením, z čehož vyplývá celkový objem zemního tělesa.

Celkově lze konstatovat, že nová trasa přeložky je navržena s ohledem na průchod biologicky cenným územím. Je navržena tak, aby byla migračně průchozí s dostatečným počtem i parametry migračních objektů. Pro účely zajištění optimálního stavu migračních objektů jsou dle vyhodnocení v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 dokumentace EIA) navržena opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. dokumentace EIA. Za účelem zajištění migrační prostupnosti bude nutné v řešeném úseku přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice realizovat dva migračních objekty. Konkrétně se jedná o migrační objekt – nadchod pro kategorii A živočichů 10,100 až 11,100, migrační objekt – most pro kategorii A živočichů v km 15,000 až 16,000. Dále je navrženo umístění dvou rámových propustků se suchou cestou o rozměrech 2 x 2 m cca v km 8,300 a cca v km 14,600 za účelem doplnění migračních objektů pro živočichy kategorie C a umístění migrační bariéry na lokalitě Černého rybníka cca v km 15,200–16,480. V případě že bude řešena varianta

2 je nutné doplnit migrační objekt – most přes přeložku polní cesty, který má význam pro kategorii C živočichů cca v km 5,600 a most přes cestu k vodojemu, který má význam pro kategorii C živočichů cca v km 6,200.

Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je minimalizováno řadou navržených opatření (kap. D. IV. dokumentace EIA, resp. kapitola B. I. 6.), ke kterým patří úprava a doporučení pro stavební objekty, prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného biologického dozoru, který bude postup prací monitorovat a bude dohlížet nad realizací jednotlivých opatření a bude provádět transfery jedinců.

ÚSES, VKP, přírodní parky, zvláště chráněná území, památné stromy

V zájmovém území posuzované stavby se nachází řada prvků nadregionálního, regionálního a lokálního ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaný záměr se dostává do styku či kříží několik prvků územního systému ekologické stability. Zmíněná křížení s prvky ÚSES jsou vždy řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována. Za účelem zajištění funkčnosti a provázanosti těchto prvků bude nutné realizovat dva větší migrační objekty v km 10,100–11,100 a v km 15,000–16,000 a dva rámové propustky cca v km 8,300 a cca v km 14,600. Dále je navrženo realizovat migrační bariéry na lokalitě Černého rybníka cca v km 15,200–16,480. V případě varianty 2 je nutné doplnit migrační objekt cca v km 5,600 a cca v km 6,200.

V trase záměru se nenachází žádné registrované VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Trasa plánované přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice kříží nebo se dotýká některých významných krajinných prvků daných § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o lesy a vodní toky a jejich údolní nivy. V případě dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D. IV., resp. B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významný negativní vliv na významné krajinné prvky v daném území.

Celé zájmové území navrhovaného záměru leží v CHKO České středohoří, a to střídavě ve IV. (nejnižší) a III. zóně ochrany. Posuzovaný záměr se nejbližší přibližuje II. zóně ochrany chráněné krajinné oblasti (CHKO), a to na svém začátku. II. zóna ochrany se nachází v dostatečné vzdálenosti (cca 200 m) od plánovaného záměru, až za stávající silnicí II/262 na opačném břehu Ploučnice.

Posuzovaný záměr se dotkne nejceněnějších částí, resp. hodnotných biotopů v rámci CHKO České středohoří pouze velmi omezeně (dubohabřiny a suťové lesy na svazích nivy Ploučnice, některé biotopy v okolí Černého rybníka, resp. v nivě Vrbového potoka).

Záměr je v souladu se zásadami Plánu péče o CHKO České středohoří a s posláním CHKO České středohoří. Významnou pozornost bude třeba věnovat konečnému návrhu technického řešení stavby, resp. jednotlivých stavebních objektů s ohledem na minimalizaci vlivů záměru na ekologickou, přírodní i krajinnou hodnotu území v souladu s opatřeními definovanými v kapitole B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA. Při respektování navržených opatření bude vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří akceptovatelný.

V zájmovém území se v přímém územním střetu nenachází žádné maloplošné zvláště chráněné území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Předmětný záměr nezasahuje na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V zájmovém území se nevyskytují žádné památné stromy, chráněné skupiny stromů nebo stromořadí. Negativní dotčení památných stromů v souvislosti s výstavbou ani provozem předmětného záměru se nepředpokládá.

Na základě celkového hodnocení vlivů záměru „I/13 Děčín – Manušice“ na dotčené EVL a PO, jejich předměty ochrany a celistvost lze konstatovat, že posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na vydrů říční (*Lutra lutra*) v EVL Dolní Ploučnice, nulový nebo mírně negativní vliv na lososa obecného (*Salmo salar*) v EVL Dolní Ploučnice a vliv na hranici nulového a mírně negativního vlivu na kuňku obecnou (*Bombina bombina*) v EVL Manušické rybníky a chřástala polního (*Crex crex*) v PO Labské pískovce. Ostatní předměty ochrany dotčených EVL a PO nebudou negativně ovlivněny. Realizace záměru v obou posuzovaných variantách nebude mít negativní vliv na celistvost žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Integrita dotčených EVL a PO ve smyslu udržení kvality těchto lokalit z hlediska naplňování jejich ekologických funkcí ve vztahu k předmětům ochrany zůstane zachována. Ke zmírnění nebo vyloučení některých identifikovatelných vlivů byla navržena preventivní a ochranná opatření, která jsou uvedena v příloze č. 7 a v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Plánovaný záměr je dle podrobného posouzení v příloze č. 9 dokumentace EIA navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Hmotný majetek, kulturní památky, architektonické a archeologické aspekty

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru jsou jako problematická místa z pohledu zásahu do hmotného majetku identifikovány úseky křížení obytné zástavby – Dolní Habartice a Volfartice/Horní Libchava. Aktuální technické řešení v uvedených místech křížení obytné zástavby v obou posuzovaných variantách navrhuje dlouhé mostní objekty. Upřesnění zásahů do hmotného majetku v souvislosti s křížením obytné zástavby mostními objekty bude předmětem dalších stupňů projektových příprav. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za přijatelný.

Dle portálu Národního památkového ústavu se záměr výstavby přeložky silnice I/13 přímo nedotkne žádné národní kulturní památky, památkové rezervace či zóny. Z hlediska předběžné prevence je nutno zmínit památkově chráněné kulturní památky, nacházející se ve vzdálenosti do 200 m od záměru:

Tři evidované kulturní památky se nacházejí v blízkosti plánované trasy přeložky silnice I/13:

- barokní kaple (Děčín XXVII-Březiny, cca u km 2,2 stavby, ve vzdálenosti 165 m),
- socha sv. Matouše (k. ú. Děčín XXVII-Březiny, cca u km 2,2 stavby, ve vzdálenosti 160 m),
- kostel sv. Anny v Jedlce a socha sv. Anny (k.ú. Malá Veleň, cca u km 5,0 stavby, ve vzdálenosti 80 m),
- kostel sv. Václava (k.ú. Malá Bukovina, cca u km 12,5 stavby, ve vzdálenosti 195 m),
- venkovský dům č. p. 124 (k.ú. Volfartice, cca u km 20,5 stavby, ve vzdálenosti 60 m).

Přímé negativní ovlivnění těchto památek posuzovanou stavbou se nepředpokládá. Ve fázi výstavby bude třeba v dotčených úsecích realizovat postup stavebních prací co nejcitlivěji s ohledem na přítomnost daných kulturních památek (minimalizovat prašnost, pojezdy staveništní dopravy atd.). Po zrealizování záměru bude třeba věnovat pozornost i vhodné výsadbové úpravě a ozelenění okolí památek s ohledem na vizuální stránku lokalit.

V blízkém i širším okolí předmětného záměru jsou zřetelné architektonické dominanty, které jsou rovněž kulturními dominantami. K přímému zásahu záměru do uvedených kulturních dominant nedojde.

Staré ekologické zátěže

Neevidované skládky byly na základě provedeného průzkumu pro účely zpracování studie Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice v příloze č. 12 dokumentace EIA identifikovány na následujících lokalitách:

- cca km 1,980 skládka kalů ze Zámeckého rybníka v Děčíně na svahu pod silnicí (přeložkou)
- cca km 7,810 skládka komunálního odpadu
- cca km 17,600 skládka komunálního odpadu

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) je v blízkosti vedení trasy přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice evidováno 5 kontaminovaných, potenciálně kontaminovaných míst, skládek či jiných zátěží. Přímo v trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice neleží žádné evidované zdroje znečištění.

Odpady

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.



H. PŘÍLOHA

Dokladová část

- **Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace**
- **Stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů**

**Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace –
Magistrát města Děčín, Odbor stavební úřad – oddělení Úřad územního plánování**



MAGISTRÁT MĚSTA DĚČÍN

Odbor stavební úřad – oddělení Úřad územního plánování

Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín IV

Datová schránka: x9hbpfn

Číslo jednací:	MDC/110731/2022	EKOLA group, spol. s r.o., IČO
Spisová zn.:	MDC/99733/2022	63981378
Počet listů:	2	Ing. Pavel Hodousek
Počet příloh:	0	IDDS: w863a8d
Vyřizuje:	Ing. Alena Singolová	sídlo:
Telefon:	412 591 333	Mistrovská č.p. 558/4
Fax:	412 593 174	Praha 10-Malešice
E-mail:	stavebni@mmdecin.cz	108 00 Praha 108
Děčín	14.10.2022	

VYJÁDŘENÍ

Stavební úřad Magistrátu města Děčín, jako Úřad územního plánování příslušný podle § 6 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů na žádost, kterou dne 19.09.2022 podal:

EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Pavel Hodousek, IČO 63981378, Mistrovská č.p. 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha 108 (dále jen "žadatel"),

ve věci:

Soulad záměru I/13 Děčín - Manušice s platnými územními plány obcí Děčín, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Dolní Habartice a Velká Bukovina

sděluje následující informace:

Děčín

V době pořizování Územního plánu města Děčín nebyla zpracována PÚR ČR, ani vydány ZÚR ÚK.

Později zpracovaná PÚR ČR 2008 v předmetné lokalitě vymezila koridor kapacitní silnice S11, D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35, který byl následně vydanými ZÚR ÚK zpřesněn a vymezen jako koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK, sledovaný jako VPS – PK4.

Soulad s ÚPD

Zpřesněný koridor, vymezený v ZÚR ÚK, je v lokalitě Březiny veden mimo VPS, vymezenou v ÚPD. Do doby vydání změny územního plánu, či nového územního plánu nemůže být rozhodováno podle těch částí územního plánu, které jsou se ZÚR ÚK v rozporu.

V ostatních úsecích na území města je koridor, vymezený ZÚR ÚK, v ÚPD zpřesněn VPS D6 – B3 - Přeložka sil. I/13 v pravobřežní části Děčína v prostoru Libverdy včetně okružní křižovatky na Folknářské spoje. Trasa je součástí komplexní přestavby silničního tahu od Děčína po Nový Bor.

Soulad jednotlivých variant koridoru se ZÚR ÚK:

Varianta I – je na správním území města Děčín navržena v koridoru přeložky silnice I/13 vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění.

Varianta II – je na správním území města Děčín navržena v koridoru přeložky silnice I/13 vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění.

E-mail: posta@mmdecin.cz

Internet: www.mmdecin.cz

Čj. MDC/110731/2022

str. 2

Malá Veleň

V době pořizování ÚP Malá Veleň nebyly vydány ZÚR ÚK. Územní plán byl zpracován v souladu s požadavky a úkoly vyplývajícími pro řešené území z PÚR 2008 a v souladu s ÚAP ORP Děčín.

Koridor S 11, vymezený v PÚR ČR 2008, byl v územním plánu zpřesněn a vymezen jako koridor územní rezervy pro silniční dopravní infrastrukturu na základě podkladu, který byl poskytnut ŘSD ČR, jako poskytovatelem údajů do ÚAP – studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“, zpracované firmou Valbek s.r.o. v prosinci 2005.

ZÚR ÚK v platném znění zpřesnilo koridor kapacitní silnice S11, D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35, vymezený v PÚR 2008, jako VPS PK4.

Soulad s ÚPD:

Zpřesněný koridor, vymezený v ZÚR ÚK, je veden mimo územní rezervu vymezenou v ÚPD. Do doby vydání změny územního plánu, či nového územního plánu nemůže být rozhodováno podle těch částí územního plánu, které jsou se ZÚR ÚK v rozporu.

Soulad předložených variant koridoru se ZÚR ÚK:

Varianta I – je na správním území obce Malá Veleň navržena v koridoru přeložky silnice I/13 vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění.

Varianta II – v několika úsecích vedených správním územím obce Malá Veleň je navržena mimo koridor silnice I/13 vymezený v ZÚR ÚK. Tímto záměr není v souladu se ZÚR ÚK.

Benešov nad Ploučnicí

PÚR ČR

Požadavky plynoucí z PÚR ČR ve znění aktualizace č.1–5 byly zohledněny v ÚP Benešov nad Ploučnicí – ÚP zpřesňuje koridor silnice I. třídy (SD19), úsek D8 - Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou (v ÚP označen CNZ-PK4).

ZÚR ÚK

V ÚP Benešov nad Ploučnicí je upřesněn, vymezen a územně chráněn koridor kapacitní silnice S11 (v ZÚR ÚK označen PK4) – v PÚR ČR byl koridor přeznačen (SD19) a změněn na koridor silnice I. třídy, silnice I/13, úsek D8 - Děčín – Česká Lípa – Bílý Kostel nad Nisou - v ÚP Benešov nad Ploučnicí označen CNZ-PK4. Pro zpřesnění a vymezení koridoru byla použita aktuální data (Aktualizace technické studie silnice I/13 Děčín - Manušice, Valbek 2020).

ÚPD

Územní plán Benešov nad Ploučnicí nabyl účinnosti dne 8.10.2022, důvodem pro pořízení nového územního plánu byla mj. potřeba zohlednění nových záměrů, které vyplývají z PÚR ČR, ve znění jejich Aktualizací č.1 – č.5 a ZÚR Ústeckého kraje. V ÚP Benešov nad Ploučnicí je upřesněn, vymezen a územně chráněn koridor kapacitní silnice S11 (v ZÚR ÚK označen PK4) – v PÚR ČR byl koridor přeznačen (SD19) a změněn na koridor silnice I. třídy, silnice I/13, úsek D8 - Děčín – Česká Lípa – Bílý Kostel nad Nisou - v ÚP označen CNZ-PK4. Pro zpřesnění a vymezení koridoru byla použita poskytnutá aktuální data (Aktualizace technické studie silnice I/13 Děčín - Manušice, Valbek 2020).

Soulad předložených variant koridoru se ZÚR ÚK a ÚPD

Varianta I

Soulad se ZÚR ÚK – na správním území města Benešov nad Ploučnicí je trasa navržena v koridoru přeložky silnice I/13, vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění (koridor PK4).

Soulad s ÚPD – na správním území města Benešov nad Ploučnicí je trasa navržena v koridoru VPS pro přeložku silnice I/13 včetně souvisejících staveb (koridor VD-CNZ-PK4).

Číslo jednací: MDC/110731/2022
Spisová zn.: MDC/99733/2022

Strana 2 z 4

Č.j. MDC/110731/2022

str. 3

Varianta II

Soulad se ZÚR ÚK – na správním území města Benešov nad Ploučnicí je trasa pouze částečně navržena v koridoru přeložky silnice I/13, vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění; trasa je vedena mimo koridor v úseku cca v km 5,7–6,6; tímto zde není záměr v souladu se ZÚR ÚK.

Soulad s ÚPD – na správním území města Benešov nad Ploučnicí je trasa navržena pouze částečně v koridoru VPS pro přeložku silnice I/13 včetně souvisejících staveb (koridor VD-CNZ-PK4) ; trasa je vedena mimo koridor v úseku cca v km 5,7–6,6; tímto zde záměr není v souladu s ÚPD.

Dolní Habartice

V době pořizování ÚP Dolní Habartice nebyly vydány ZÚR ÚK. Územní plán byl zpracován v souladu s požadavky a úkoly vyplývajícími pro řešené území z PÚR ČR 2008 a v souladu s ÚAP ORP Děčín.

Koridor S 11, vymezený v PÚR ČR 2008, byl v územním plánu zpřesněn a vymezen jako koridor územní rezervy pro silniční dopravní infrastrukturu na základě podkladu, který byl poskytnut ŘSD ČR, jako poskytovatelem údajů do ÚAP – studie „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“, zpracované firmou Valbek s.r.o. v prosinci 2005.

ZÚR ÚK v platném znění zpřesnily koridor kapacitní silnice S11, D8 – Děčín – Česká Lipa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35, vymezený v PÚR 2008.

Soulad s ÚPD:

Trasa zpřesněného koridoru pro umístění silnice I/13, vymezeného v ZÚR ÚK, je téměř shodná s trasou rezervy v platném Územním plánu Dolní Habartice. Do doby vydání změny územního plánu, či nového územního plánu nemůže být rozhodováno podle těch částí územního plánu, které jsou se ZÚR ÚK v rozporu.

Soulad předložených variant koridoru se ZÚR ÚK:

Varianta I – je na správním území obce Dolní Habartice navržena v koridoru pro umístění silnice I/13 vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění.

Varianta II - je na správním území obce Dolní Habartice navržena v koridoru pro umístění silnice I/13 vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění.

Velká Bukovina

V době pořizování ÚP Velká Bukovina byly vydány ZÚR ÚK. Koridor pro umístění silnice I/13, vymezený v ZÚR ÚK, byl v ÚP Velká Bukovina zpřesněn. Následně byla vydána Aktualizace č.2 ZÚR ÚK, ve které byla trasa koridoru pro umístění silnice I/13 změněna.

Soulad s ÚPD:

Zpřesněný koridor pro umístění silnice I/13, vymezený v rámci Aktualizace č.2 ZÚR ÚK, se v některých částech neshoduje s koridorem vymezeným v ÚP Velká Bukovina. Do doby vydání změny územního plánu, či nového územního plánu nemůže být rozhodováno podle těch částí územního plánu, které jsou se ZÚR ÚK v rozporu.

Soulad předložených variant koridoru se ZÚR ÚK:

Varianta I – je na správním území obce Velká Bukovina navržena v koridoru pro umístění silnice I/13 vymezeném v ZÚR ÚK v platném znění.

Číslo jednací: MDC/110731/2022

Spisová zn.: MDC/99733/2022

Strana 3 z 4

Č.j. MDC/110731/2022

str. 4

Varianta II – v několika úsecích, vedených správním územím obce Velká Bukovina, je navržena mimo koridor silnice I/13, vymezený v ZÚR ÚK v platném znění, tímto zde záměr není v souladu se ZÚR ÚK.

Upozornění

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů podle zvláštních předpisů.

Ivana Šejnohová
pověřená zastupováním vedoucího
odboru stavební úřad

Doručí se

EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Pavel Hodousek, IDDS: w863a8d
sídl: Mistrovská č.p. 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha 108

Číslo jednací: MDC/110731/2022
Spisová zn.: MDC/99733/2022

Strana 4 z 4

Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace – Městský úřad Česká Lípa, Stavební úřad – úsek úřad územního plánování

Městský úřad Česká Lípa
stavební úřad – úsek úřad územního plánování
náměstí T. G. Masaryka 1, 470 36 Česká Lípa

Váš dopis zn. :
 Ze dne 19.09.2022
 Spisová značka: MUCL/26590/2022/SÚ/MC
 Č. j. dokumentu: MUCL/117864/2022
 Vyřizuje: Bc. Miroslav Cingel
 Telefon: 487 881 220
 Počet stran dokumentu: 2
 Počet listů příloh:
 Datum: 03.10.2022

VYJÁDŘENÍ ORGÁNU ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Městský úřad Česká Lípa, stavební úřad, úřad územního plánování, jako příslušný úřad podle § 6 odst. 1 písm c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů obdržel dne 19.09.2022 Žádost o vyjádření k souladu záměru „I/13 Děčín – Manušice“ s platným územním plánem obcí Žandov, Volfartice, Horní Libchava a Česká Lípa, kterou podala EKOLA group, spol. s r.o., IČO 63981378, Mistrovská 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha 108.

Záměr přeložky silnice I/13 (dále záměr) je v územních plánech obcí v ORP Česká Lípa řešen takto:

ÚP Žandov (účinný od 14.9.2022) – záměr je řešen jako veřejně prospěšná stavba a v obou variantách leží ve vymezeném koridoru S11_D03/1.

Podmínky pro využití koridoru jsou stanoveny následně:

- podporovat realizaci konkrétních opatření za účelem minimalizace zásahů do PUPFL a skladebných částí ÚSES
- prověřit možnost napojení přeložky silnice I/13 na dopravní systém města (silnice II/263)
- respektovat předmět ochrany přírody a krajiny
- umožnit ve stopě koridoru vedení technické infrastruktury
- zajistit funkčnost dotčených skladebných prvků ÚSES (RC1357, K5MB)
- umožnit existenci stávajících staveb a zařízení veřejné dopravní a technické infrastruktury
- v navazujících projektových pracích minimalizovat zábory PUPFL a zajistit ochranu lesních pozemků dle ust. § 13 a § 14 lesního zákona
- respektovat ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně – při využití koridoru S11_D03/1 nesmí dojít ke zhoršení využitelnosti vodního zdroje pro vodárenské účely.

ÚP Volfartice ve znění Změny č. 1 (účinný od 5.7.2022) – záměr je řešen jako veřejně prospěšná stavba (ozn. VD01) a v obou variantách leží ve vymezeném koridoru S11_D03/1.

Koncepce ÚP Volfartice předpokládá, že umístěním přeložky silnice I/13 do koridoru S11_D03/1 nebude narušena stávající prostupnost krajiny v území dotčeném touto silnicí. Pro umístění dopravní infrastruktury v území jsou stanoveny tyto (relevantní) podmínky:

ID DS: bkfb3p
 IČ: 00260428
 Fax.: 487 881 105
 http: www.mucl.cz

Adresa pro písemný styk:
 Náměstí T. G. Masaryka č. p. 1
 470 36 Česká Lípa
 e-podatelna: podatelna@mucl.cz

Adresa sídla pracoviště:
 Nám. T. G. Masaryka č. p. 1
 470 36 Česká Lípa
 e-mail: cingel@mucl.cz

[X701]{Č.j. [701]}[X701]{Spis.zn. [30]}

str. 2

- nebude narušena stávající prostupnost krajiny (bude zachována),
- území regionálního biokoridoru silnice I/13 překříží (překlene) mostní estakádou,
- součástí nových silnic v nezastavěném území budou i pozemky (plochy) s izolační a ochrannou zelení,
- biokoridory ÚSES nebudou přerušeny na větší vzdálenost než: 50 m u regionálního biokoridoru, 15 m u lokálního biokoridoru.

ÚP Horní Libchava ve znění Změny č. 1 (účinném od 7.7.2021) – záměr je řešen jako veřejně prospěšná stavba (ozn. D03) a v obou variantách leží ve vymezeném koridoru D03.

Podmínky pro využití koridoru jsou stanoveny následně:

- při realizaci přeložky silnice I/13 podporovat realizaci konkrétních opatření za účelem zajištění biologické prostupnosti krajiny a ochrany skladebných částí ÚSES; respektovat předmět ochrany přírody a krajiny
- v rámci realizace přeložky silnice I/13 upřednostnit možnost mimoúrovňového křížení s cyklostezkou Varhany
- umožnit vedení technické infrastruktury

ÚP Česká Lipa ve znění Změn 1, 4, 5, 6, 7 a 9 (účinném od 24.3.2021) – záměr není řešen jako veřejně prospěšná stavba. Je pro něj vymezen pouze koridor územní rezervy, kdy obě varianty záměru vyběhají (jižně) mimo tento koridor.

Tuto záležitost řeší Změna č. 2 ÚP Česká Lipa, která vymezuje záměr jako veřejně prospěšnou stavbu ozn. D.29 uvnitř návrhového koridoru KDI2.

Změna č. 2 ÚP Česká Lipa je projednána a připravena pro vydání zastupitelstvem města Česká Lipa.

S ohledem na měřítko předložené dokumentace k záměru (základní údaje) lze shrnout, že záměr přeložky silnice I/13 v obou variantách cti vymezené koridory v územních plánech obcí Žandov, Volfartice a Horní Libchava, a v tomto smyslu je s nimi v souladu.

Bc. Miroslav Cingel
referent územního plánování

Obdrží:

(datovou schránkou)

EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d

sidlo: Mistrovská č.p. 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha 108

ID DS: bkfbep
IČ: 00260428
Fax.: 487 881 105
http: www.mucl.cz

Adresa pro písemný styk:
Náměstí T. G. Masaryka č. p. 1
470 36 Česká Lipa
e-podatelna: podatelna@mucl.cz

Adresa sídla pracoviště:
Nám. T. G. Masaryka č. p. 1
470 36 Česká Lipa
e-mail: cingel@mucl.cz

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Agentura ochrany přírody a krajiny, Regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří – stanovisko z roku 2019 k oznámení záměru



AGENTURA OCHRANY
PŘÍRODY A KRAJINY
ČESKÉ REPUBLIKY

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHKO ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ
Mlchalská 260/14
412 01 Litoměřice
tel.: +420 416 574 611
e-mail: cstred@nature.cz
www.nature.cz
DS: 6npdyiv

Ing. Zuzana Vošická
EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

NAŠE ČÍSLO JEDNACI: SR/2397/UL/2017-4

VYŘIZUJE: Libichová

DATUM: 12. 09. 2019

Věc: Stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k záměru: "Silnice I/13 Děčín – Manušice" (dále jen „záměr“)

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. e) příslušný dle ust. § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k žádosti Ing. Zuzany Vošické, zastupující v dané věci společnost EKOLA group, spol. s r.o., IČ: 63981378, se sídlem: Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 (dále jen „předkladatel“), doručené dne 15. 08. 2019, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto:

STANOVISKO

U záměru nelze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí.

ODŮVODNĚNÍ

Předkladatel doručil dne 15. 08. 2019 správnímu orgánu žádost o vydání stanoviska dle § 45i zákona k výše uvedenému záměru.

Záměr představuje výstavbu přeložky silnice I/13 o délce 22,588 km, která je uvažována v celé délce jako dvoupruhová komunikace kategorie S11,5/90. Posuzovaný záměr zahrnuje dva dílčí úseky silnice I/13: Přeložku silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí (7,350 km) a Přeložku silnice I/13 Benešov nad Ploučnicí – Manušice (13,238 km). Přeložka je navržena v koridoru mezi Děčínem, Benešovem nad Ploučnicí, Velkou Bukovinou a Manušicemi, s napojením na plánovanou přeložku I/9 v trase západního obchvatu Nového Boru a České Lípy křižovatkou umístěnou severně od Manušic.

Přeložka silnice I/13 dle žádosti začíná v Děčíně na stávající silnici II/262 poblíž křižovatky s Folknářskou ulicí. Mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí je vedena údolím Ploučnice, mimo stávající zástavbu, v souběhu se silnicí II/262. Na SZ okraji Děčína – Březiny je situována MÚK pro napojení Folknářské spojky. Dobranský potok je překlenut mostem délky 90 m. Průchod silnice v prostoru Soutěsek (cca km 3,0) je částečně řešen tunelem o délce 280 m. Kolem Benešova nad Ploučnicí je navržen severní obchvat, na východním okraji města trasa kříží kolmo říčku Bystrá. Údolí Bystré, ve kterém je vedena trať ČD, silnice III/26223 a nachází se zde rozptýlená okrajová zástavba Benešova nad Ploučnicí a Dolních Habartic, je překlenuto velkým mostním objektem o délce 240 m. Od údolí říčky Bystrá trasa stoupá strmým dlouhým svahem do sedla Bukovinského vrchu poblíž Velké Bukoviny. Délka svahu je cca 3 km, s převýšením cca 270 m, které trasa překonává soustavou pěti protisměrných oblouků s mezipřímými úseky tak, aby se

IČ: 62933591 | Bankovní spojení ČNB Praha 1 | číslo účtu: 18226-01110710 | lenka.libichova@nature.cz | T: 602 971 453

vyhnula lesním remízům a okrajové zástavbě Dolních Habartic a Malé Bukoviny. Z prostoru Bukovinského vrchu je trasa vedena mezi Malou a Velkou Bukovinou a na východním okraji Velké Bukoviny (cca km 15,2) se dostává do souběhu se silnicí III/26219 a v délce cca 1,7 km prochází lesním komplexem kolem Černého rybníka (je vedena severně od stávající silnice mimo vodní zdroje poblíž Černého rybníka). Za lesním komplexem je trasa vedena jihovýchodním směrem v souběhu se silnicí III/26219 a dále ve svahu jižně od Vorfatic. Na rozhraní obcí Volfartice a Horní Libchava se pak odklání k východu a velkým mostním objektem o délce 430 m kříží ploché údolí potoka Libchava. Dále je trasa vedena volným, částečně zalesněným územím do prostoru severně od obce Manušice, kde kříží ekologicky cenné území údolní nivy potoka Šporka a poblíž bývalého polního letiště se napojuje mimoúrovňovou křižovatkou na přeložku silnice I/9. Záměr v celém úseku zahrnuje také realizaci přeložek komunikací, propustků, objektů odvodnění komunikací, úprav vodotečí, přeložek inženýrských sítí a dalších souvisejících provozních staveb.

K předkládanému záměru již bylo Agenturou vydáno stanovisko dle § 45i zákona, pod č.j. SR/2397/UL/2017-2 ze dne 10.11.2017, ve kterém nebyl vyloučen významný vliv záměru na EVL CZ0513505 Dolní Ploučnice. Vydání nového stanoviska souvisí s úpravami záměru, v rámci nichž došlo k dílčím posunům vedení trasy v části Přeložky silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí. Dle aktuálního návrhu dochází k přímému územnímu střetu s EVL CZ0513505 Dolní Ploučnice.

Záměr je lokalizován na území III. a IV. zóny CHKO České středohoří. Záměr částečně zasahuje na území EVL CZ0513505 Dolní Ploučnice v úseku Děčín – Březiny a Malá Veleň a dále prochází v části úseku k Benešovu nad Ploučnicí podél její hranice. Předměty ochrany této EVL jsou druhy kuňka ohnivá (*Bombina bombina*), losos obecný (*Salmo salar*) a vydra říční (*Lutra lutra*). Všechny druhy mají vazbu na vodní prostředí a vhodné doprovodné biotopy řeky Ploučnice. Typ záměru a jeho velký územní rozsah mohou zapříčinit negativní ovlivnění vodního toku Ploučnice, jeho přítoků a okolního prostředí přirozeného či polopřirozeného charakteru, které poskytuje druhům v okolní zastavěné krajině životní prostředí a útočiště. Značné riziko ovlivnění lze očekávat především v důsledku územního záboru, narušení migrační prostupnosti území, rušení při výstavbě i během provozu komunikace, znečištění prostředí z automobilové dopravy a aplikací solení v zimním období, změny v hydrologických poměrech území nebo nevhodných úprav terénu a přilehlých vodotečí. Riziko ještě umocňují nepříznivé geologické poměry; podle studie Valbek, spol. s r.o. (2016) je v zájmovém území registrováno cca 14 sesuvů a sesuvných území, z nichž zasahuje navržená trasa přeložky silnice I/13 do pěti z nich. V této souvislosti lze očekávat realizaci náročných technických opatření (návrh hlubinně zakládaných a kotvených zdí a řadu sanačních opatření lokálních a velkoplošných).

S ohledem na skutečnost, že záměr představuje výstavbu liniové migrační bariéry, která překonává řadu vodotečí a prochází podél řeky Ploučnice a vodních ploch, nelze vyloučit, že dojde významně negativnímu ovlivnění populace vydry říční. Okolí Malé Veleně, kde je záměr v blízkém územním konfliktu s EVL, patří v rámci EVL mezi lokality s nejčastějším pozorováním vydry říční.

Vzhledem k výše uvedeným rizikům možného ovlivnění vodního prostředí řeky Ploučnice nelze vyloučit významný negativní vliv záměru na lososa obecného. Vhodná trdliště – štěrkové plochy s prokysličenou vodou – se nacházejí především v okolí Benešova nad Ploučnicí, kde je záměr v blízkém územním konfliktu s EVL.

Znamé lokality kuňky obecné v rámci EVL nejsou v širším okolí trasy přeložky evidovány a průnik druhu úzkým údolím řeky Ploučnice směrem k Děčínu je málo pravděpodobný. Ohnisko výskytu se nachází na vhodných biotopech podél Ploučnice, zejména na zamokřených loukách v okolí Stružnice. Významný negativní vliv na tento druh se proto nepředpokládá.

Ve spojení s předloženým záměrem je potřeba zohlednit rovněž vliv plánované přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka) a přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava.

Z uvedených důvodů došla Agentura k závěru, že nelze vyloučit významný vliv předkládaného záměru na předměty ochrany nebo celistvost EVL nacházející se na území CHKO České středohoří. Ptačí oblast se na území CHKO České středohoří nenachází. K vydání stanoviska dle § 45i zákona mimo území CHKO České středohoří ve vztahu k potenciálně dotčené ptačí oblasti Labské pískovce je příslušným orgánem ochrany přírody Správa národního parku České Švýcarsko, ve vztahu k EVL, které mohou být eventuálně záměrem dotčeny (např. EVL CZ0513244 Manušické rybníky) je příslušným orgánem Krajský úřad Libereckého kraje.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Otisk úředního razítka

(podepsáno elektronicky)

Ing. Petr Kříž
ředitel RP Správa CHKO České středohoří

Rozdělovník:

Ing. Zuzana Vošická, EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – dopis

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Agentura ochrany přírody a krajiny, Regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří – stanovisko z roku 2022 k dokumentaci EIA



AGENTURA OCHRANY
PŘÍRODY A KRAJINY
ČESKÉ REPUBLIKY

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI ČESKÉ STŘEDHOŘÍ

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHKO ČESKÉ STŘEDHOŘÍ
Michalská 260/14
412 01 Litoměřice
tel.: +420 951 424 301
e-mail: ceske.stredohori@nature.cz
www.nature.cz
DS: 6npdyiv

EKOLA group, spol. s r. o.
Mistrovská 558/4
108 00 Praha 10
IDDS: w863a8d

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/2397/UL/2017-7
VAŠE ZNAČKA: 21.0458-04/PH

VYŘIZUJE: L. Lblíhová

DATUM: 14. 10. 2022

Věc: Sdělení k žádosti o stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – záměr přeložky silnice „I/13 Děčín – Manušice“

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 75 odst. 1 písm. e) ve spojení s ust. § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), na základě žádosti společnosti EKOLA group, spol. s r. o., IČO: 63981378, se sídlem Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10, doručené dne 19. 9. 2022, činí v souladu s ust. § 154 správního řádu následující

SDĚLENÍ

Agentura vydala k záměru „I/13 Děčín – Manušice“ stanovisko dle § 45i zákona, kterým nevyloučila vliv na lokality soustavy Natura 2000 (č. j. SR/2397/UL/2017-4 ze dne 12. 9. 2019). K vydání nového stanoviska není zákonný důvod, neboť záměr je již předmětem posouzení postupem podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění („zákon EIA“).

Odůvodnění:

Žadatel svým podáním požádal o vydání stanoviska podle § 45i zákona pro záměr novostavby silnice „I/13 Děčín – Manušice“, které hodlá použít jako přílohu připravované dokumentace EIA. Po prostudování podkladů Agentura usuzuje, že stanovisko je vyžádáno na základě úprav trasování záměru (označováno jako „varianta 2“). V souladu s ust. § 45i odst. 2 zákona musí být jednotlivá variantní řešení také předmětem posouzení podle zákona EIA a v rámci tohoto procesu se zhodnotí jejich vliv; stanovisko dle § 45i zákona k variantám se v této fázi již nevydává. Z hlediska obsahového se jedná pouze o dílčí úpravy trasování, které zřejmě co do vlivu na soustavu Natura 2000 neznamenají významnou změnu – zásadní okolnosti pro posouzení ovlivnění území jsou nutné stabilizační a sanační opatření a provedení stavby v souvislosti se složitými geologickými poměry (četná sesuvná území).

Otisk razítka

(podepsáno elektronicky)

Mgr. Jan Kyselka
vedoucí

Oddělení ochrany přírody a krajiny
RP Správa CHKO České středohoří

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Správa Národního parku České Švýcarsko – stanovisko z roku 2019 k oznámení záměru

SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU
ČESKÉ ŠVÝCARSKO



Ekola group, spol.s r.o.
Ing. Zuzana Vošická
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Váš dopis značky / ze dne	č. j. / spisová značka	datum	vyřizuje / telefon / e-mail
19.0454-04/ZV	SNPCS 05425/2019	19.8.2019	Bauer/ 412 518 929
	SZ SNPCS 05425/2019/2		p.bauer@npcs.cz

Věc: „Přeložka silnice I/13 Děčín - Manušice“ – stanovisko podle § 45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění.

Správa Národního parku České Švýcarsko (dále jen „Správa NP“) obdržela dne jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), obdržela dne 15.8.2019 žádost od společnosti Ekola group, spol s r.o., IČ 63981378, Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, o sdělení, zda záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ může ovlivnit složky životního prostředí, a zdali v procesu vyhodnocení předložené koncepce existují konkrétní vlivy na EVL a PO.

Správa Národního parku České Švýcarsko podrobně prostudovala předložený materiál a vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto

STANOVISKO:

Ize vyloučit, že uvedený záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

ODŮVODNĚNÍ:

Správa Národního parku České Švýcarsko jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 78 odst. 2 zákona, posoudila záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“, kterou předložila společnost Ekola group, spol s r.o., IČ 63981378, Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, doručené dne 15.8.2019 a došla k závěru, že nemůže mít samostatně významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

S pozdravem
Ing. Petr Bauer
ředitel odboru ochrany přírody

1/1

Pražská 457/52
407 46 Krásná Lípa

Tel: +420 412 354 050
Datová schránka: u85x3zd

IČ: 06342477
DIČ: CZ06342477

E-mail: n.park@npcs.cz
www.npcs.cz

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Správa Národního parku České Švýcarsko – stanovisko z roku 2023 k dokumentaci EIA

SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU
ČESKÉ ŠVÝCARSKO



Ekola group spol. s r.o.
Ing. Pavel Hudousek
Mistrovická 4
108 00 Praha 10
DS: w863a8d

Vaš dopis značky / ze dne	Č. j. / spisová značka	datum	vytvořuje / telefon / e-mail
21.0458-04/PH	SNPCS 01353/2023 SZ SNPCS 05425/2019/3	21.2.2023	Bauer / 412518929 p.bauer@npcs.cz

Věc: „Přeložka silnice I/13 Děčín - Manušice“ – stanovisko podle § 45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění.

Správa Národního parku České Švýcarsko (dále jen „Správa NP“) jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný dle § 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), tímto vydává stanovisko ve smyslu § 45i odst. 1 zákona k záměru:

„Přeložka silnice I/13 Děčín - Manušice“:

Správa sděluje, že
**lze vyloučit významný vliv záměru
na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality
v působnosti Správy NP České Švýcarsko**

Odůvodnění:

Správa Národního parku České Švýcarsko (dále jen „Správa NP“) obdržela dne jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), obdržela dne 21.2.2023 žádost od společnosti Ekola group, spol. s r.o., IČ 63981378, Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, o sdělení, zda záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ může ovlivnit složky životního prostředí, a zda-li v procesu vyhodnocení předložené koncepce existují konkrétní vlivy na EVL a PO.

Správa Národního parku České Švýcarsko došla k závěru, že nemůže mít samostatně významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

S pozdravem

Ing. Petr Bauer
Ředitel odboru ochrany přírody

1/1

Pražská 457/52 407 46 Kránská Lípa	Tel.: +420 412 354 050 Datová schránka: u85x3zd	IČ: 06342477 DIČ: CZ06342477	E-mail: n.park@npcs.cz www.npcs.cz
---------------------------------------	--	---------------------------------	---------------------------------------

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství – stanovisko z roku 2019 k oznámení záměru

Krajský úřad Libereckého kraje
odbor životního prostředí a zemědělství



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 PRAHA 10

VAŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE
16. 8. 2019

NAŠE ZNAČKA
KULK 60563/2019

VYŘIZUJE/LINKA/E-MAIL
Waldhauserová/621
irvana.waldhauserova@kraj-lbc.cz

LIBEREC
28. 8. 2019

Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, k záměru „Silnice I/13 Děčín - Manušice“

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), po posouzení žádosti o stanovisko z hlediska vlivu na soustavu Natura 2000 vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Současně byl vyloučen významný negativní vliv záměru na předměty ochrany soustavy Natura 2000 a na její celistvost.

Odůvodnění:

Záměrem je přeložka silnice č. I/13 do koridoru mezi Děčín, Benešov nad Ploučnicí, Velkou Bukovinou a Manušice s napojením na plánovanou přeložku silnice č. I/9 v trase západního obchvatu Nového Boru a České Lipy křižovatkou umístěnou severně od Manušic.

Krajský úřad vydal již dne 13. 11. 2017 stanovisko č.j. KULK 83368/2017, kterým v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona vyloučil vliv tohoto záměru na soustavu Natura 2000. Vzhledem k tomu, že se podmínky na lokalitě významně nezměnily a nezměnil se ani rozsah a náplň záměru, zůstává toto stanovisko nadále v platnosti:

Na území Libereckého kraje není záměr umístěn na území žádné evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) ani ptačí oblasti. Východní část plánované přeložky silnice leží severně od soustavy čtyř EVL, jejichž jediným předmětem ochrany je kuňka ohnivá. Nejbližší leží EVL Manušické rybníky, cca 0,9 km od záměru. Další EVL, Stružnické rybníky, je od plánovaného záměru již velmi daleko, cca 1,8 km. Další lokality s výskytem kuňky ohnivé, které byly nově zjištěny v rámci biologických průzkumů prováděných v r. 2015 pro oznámení záměru „Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava“, leží jedna jižně a dvě dále severně od plánované přeložky silnice č. I/13. Jedná se o jeden rybník na severním okraji Manušic a dva rybníčky jižně od Svobodné Vsi. Mezi tyto dva rybníčky a zejména EVL Manušické rybníky navrhovaná silnice č. I/13 staví možnou migrační bariéru.

Tyto dvě vodní plochy u Svobodné Vsi jsou však od rybníčku u Manušic vzdálené cca 0,9 km a od EVL Manušické rybníky, která je k nim ze všech EVL nejbližší, min. 1,3 km.

Kuňka ohnivá není zdatným migrantem a přesuny na delší vzdálenosti jsou výjimečné. Obvyklá cesta na zimoviště se pohybuje řádově v desítkách metrů. K letním migracím z jedné nádrže do druhé dochází zejména v případě vysychání původní nádrže, letní migrace mohou být dlouhé až v řádu vyšších stovek metrů. Na základě výše uvedeného je možné dovodit, že migrace kuněk mezi EVL Manušické rybníky (případně rybníkem na severním okraji Manušic) a dvěma rybníčky severně od plánované komunikace bude výjimečná a sporadická. Pokud bude probíhat, bude se

Krajský úřad Libereckého kraje

U Jezu 642/2a • 461 80 Liberec 2 • tel.: + 420 485 226 111 • fax: + 420 485 226 362
e-mail: podatelna@kraj-lbc.cz • www.kraj-lbc.cz • IČ: 70891508 • DIČ: CZ70891508
Datová schránka: c5k3vkw

KULK 60563/2019

uskutečňovat nivou Šporky (případně přítoku Manušických rybníků). Tato niva bude dle informací uvedených v žádosti přemostěna dostatečně dlouhým mostem, který zajistí funkci údolní nivy jako nejen migračního, ale i biotopového kontinua.

Vzhledem k výše uvedenému, a protože trasa silnice není vedena přímo přes EVL Manušické rybníky, tudíž nemůže narušit její celistvost, krajský úřad dospěl k závěru, že je možné vyloučit významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany a celistvost EVL Manušické rybníky i na celkovou soudržnost soustavy Natura 2000.

Toto stanovisko se netýká posouzení vlivu plánovaného záměru na jednotlivá území soustavy Natura 2000, která leží na území chráněné krajinné oblasti České středohoří. K tomu je příslušná Agentura ochrany přírody a krajiny ČR.

Ing. Radka Vlčková
vedoucí oddělení zemědělství a ochrany přírody

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství – stanovisko z roku 2022 k dokumentaci EIA



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

odbor životního prostředí a zemědělství

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Váš dopis značky/ze dne
21.0458-04/PH/14.9.2022

Naše značka
KULK 69597/2022

Vyřizuje/linka
Reznikova/621
ivana.reznikova@kraj-lbc.cz

Liberec
26.9.2022

Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, k záměru „I/13 Děčín – Manušice“

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), po posouzení žádosti o stanovisko z hlediska vlivu na soustavu Natura 2000 vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Záměr stavby se nachází na území CHKO České středohoří, příslušným orgánem ochrany přírody pro toto území je dle § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, Agentura ochrany přírody a krajiny, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří.

S pozdravem

Ing. Radka Vlčková
vedoucí oddělení ochrany přírody

T +420 485 226 111 E podatelna@kraj-lbc.cz

Liberecký kraj
U Jezů 542/2a, 461 80 Liberec 2

Datová schránka: cskbovlw
www.kraj-lbc.cz

IČO: 70891508
DIČ: CZ70891508

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Krajský úřad Ústeckého kraje

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



Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Regionální pracoviště
Správa CHKO České středohoří
Michalská 260/14
412 00 Litoměřice

Datum: 20. září 2022
Špis. zn.: KUUK/139087/2022/N-3568
Číslo jednací: KUUK/139821/2022
UID: kuukes881ed2a0
Vyřizuje/linka: Ing. Kateřina Nováková / 128
Počet listů/příloh: 1/1

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „I/13 Děčín - Manušice“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Dne 19. 09. 2022 jsme obdrželi žádost společnosti EKOLA group, spol. s r.o., IČ: 63981378, Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10, o vydání stanoviska dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k záměru „I/13 Děčín - Manušice“.

Záměr zahrnuje dva dílčí úseky silnice I/13: Přeložku silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí a Přeložku silnice I/13 Benešov nad Ploučnicí – Manušice. Přeložka silnice je v celém úseku Děčín – Manušice navržena ve dvoupruhové kategorii S11,5/90.

Uvedený záměr se v Ústeckém kraji nachází na území chráněné krajinné oblasti České středohoří. K vydání stanoviska dle § 45i, odst. 1 zákona je tudíž v tomto případě příslušná Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa CHKO České středohoří, se sídlem v Litoměřicích, která vykonává státní správu ochrany přírody na území CHKO.

Z těchto důvodů vám v příloze výše uvedenou žádost postupujeme.

RNDr. Tomáš Burian
vedoucí oddělení životního prostředí

Příloha:
Žádost společnosti EKOLA group, spol. s r.o., IČ:63981378, Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10, včetně příloh

Na vědomí:
EKOLA group, spol. s r.o., IČ:63981378, Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10

Tel.: +420 475 657 111

Fax: +420 475 200 245

Url: www.kr-ustecky.cz

E-mail: urad@kr-ustecky.cz

strana 1/1

Fotodokumentace

Obrázek 32 Pohled na stávající silnici II/262 v části Děčín – Březiny, začátek stavby (km 1,825)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 33 Pohled v trase přeložky I/13 od komunikace II/262, okraj EVL Dolní Ploučnice (km 1,825)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 34 Pohled na místní komunikaci v k. ú. Březiny u Děčína, severně od navrženého mostu přes cestu a Dobrnský potok (km 2,500)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 35 Lesní porost v lokalitě tunelu na přeložce I/13 (km 3,000)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 36 Louka s ostrůvkovitou zelení v trase přeložky I/13, severovýchodně od lokality Soutěsky (km 3,500)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 37 Lesní porost v trase přeložky I/13, severně od zástavby Jedlka (km 5,000)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 38 Pohled na průmyslovou a nákupní oblast západní části Benešova nad Ploučnicí, v místě navrženého sjezdu z křižovatky Benešov n. Pl. – západ na silnici II/262 (km 6,000)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 39 Pohled na pastvinu západně od zahrádkářské osady v severní části Benešova nad Ploučnicí (km 6,500)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 40 Pohled na stávající silnici III/26224, lokalita navrženého mostního objektu přes přeložku I/13 (km 7,450)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 41 Sad severovýchodně od Benešova nad Ploučnicí, jižně od trasy I/13 (km 7,800)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 42 Vodní tok Bystrá v Dolních Habartících, východně od navrženého mostního objektu na I/13 (km 8,900)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 43 Pohled v trase přeložky I/13 – směr Děčín, lokalita mostního objektu v Dolních Habartících (km 9,000)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 44 Pohled v trase přeložky I/13 – směr Děčín, jihovýchodně od Dolních Habartic (km 9,600)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 45 Pohled v trase přeložky I/13 od silnice III/2637 u Malé Bukoviny (km 12,700)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 46 Pohled na stávající silnici II/263 severně od Velké Bukoviny, lokalita navrženého mostního objektu na přeložce I/13 a křižovatky Velká Bukovina (km 13,700)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 47 Pohled na pole a okraj lesního celku pod vrchem Špičák, lokalita přeložky silnice III/26219 (km 15,000)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 48 Černý rybník, jižně od přeložky I/13 (km 16,000)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 49 Pohled na křižovatku stávajících silnic III/26219 a III/26220, v místě plánované křižovatky Volfartice (km 17,300)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 50 Pohled v trase přeložky I/13, jižně od Volfartic – lokalita Na Klimentce (km 18,250)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 51 Pohled v trase přeložky I/13, jižně od Volfartic pod vrchem Kamenec (km 19,500)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 52 Pohled na stávající silnici III/26211 v Horní Libchavě, v místě navrženého křížení mostním objektem na přeložce I/13 (km 20,500)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 53 Cyklostezka Varhany, jižně od přeložky I/13 (km 21,500)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Obrázek 54 Vodní tok Šporka a údolní niva, lokalita plánovaného mostního objektu na přeložce I/13 (km 22,000)



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Literatura

Obecná

1. Culek M. (editor) a kol. Biogeografické členění České republiky. Praha: ENIGMA, 1996.
2. Hlaváč V. & Anděl P. Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. Praha: AOPK ČR, 2001.
3. Hlaváč V., Anděl P., Pešout P., Libosvár T., Šikula T., Bartonička T., Dostál I., Strnad M., Uhlíková J. Doprava a ochrana fauny v České republice. 1. vydání. Praha. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, 2020 (Metodika AOPK ČR).
4. Chytrý M., Kučera T. a Kočí M. Katalog biotopů ČR, druhé vydání. Praha: AOPK, 2010.
5. Quitt, E. Klimatické oblasti Československa. Brno: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, 1971.
6. Plesník J., Hanzal V., Brejšková L. (editoři). Červený seznam ohrožených druhů České republiky – Obratlovci. Praha: Příroda 22, 2003.
7. Farkač J., Král D., Škorpík M. (eds.). Červený seznam ohrožených druhů České republiky. Bezobratlí. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha, 2005
8. Zelený J. Návrh členění Československa pro faunistický výzkum. Zprávy Českoslov. spol. entomol. při ČSAV, 8: 3–16, 1972.
9. Pulpán J. Stanovení areálů a subareálů Československa vzhledem k faunistice brouků čeledi Carabidae (Coleoptera). Acta Mus. Reginaehradecensis, Ser. A: Sci. Nat., 9 (1968): 95–146, 1969.
10. Grulich V. Red list of vascular plants of the Czech Republic 3rd edition. Praha: Preslia 84, 2012.
11. Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030.
12. Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025.
13. Úmluva o biologické rozmanitosti (Convention on Biological Diversity – CBD) schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 2. června 1993 č. 293.
14. Plán péče o Chráněnou krajinnou oblast České středohoří na období 2015–2024. AOPK, 2014.
15. Löw & spol., s r.o. Preventivní hodnocení krajinného rázu nad území CHKO České středohoří. Brno, 2010
16. Politika ochrany klimatu v České republice schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 22. března 2017 č. 207.
17. Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR (Ministerstvo životního prostředí ČR).
18. Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021–2030 schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 12. září 2021 č. 785.
19. Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, 1. aktualizace pro období 2021–2025 schválený usnesením Vlády České republiky ze dne 13. září 2021 č. 785.
20. Mezivládní panel pro změnu klimatu (INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE) (<http://www.ipcc.ch/>).

21. Rámcová úmluva OSN o změně klimatu podepsána dne 18. června 1993 v New Yorku.

Související bezprostředně se záměrem

1. ZÚR Ústeckého kraje, v platném znění
2. ZÚR Libereckého kraje, v platném znění
3. ÚP Děčín, ÚP Malá Veleň, ÚP Benešov nad Ploučnicí, ÚP Dolní Habartice, ÚP Velká Bukovina, ÚP Žandov, ÚP Volfartice, ÚP Horní Libchava a ÚP Česká Lípa (v platném znění)
4. Přeložka silnice I/13 Děčín - Manušice, aktualizace technické studie v úseku Děčín - Benešov n. Ploučnicí (Valbek, spol. s r.o., únor 2019)
5. Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice, aktualizace technické studie v úseku Benešov n. Ploučnicí - Manušice (Valbek, spol. s r.o., únor 2019)
6. Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice – prověření variant (Valbek, spol. s r.o., březen 2021)
7. Prognóza intenzit dopravy pro Přeložku silnice I/13 Děčín – Manušice (Valbek, spol. s r.o., září 2019)
8. Dokumentace EIA Silnice I/13 Manušice – Děčín (EVERNIA s.r.o., 1999)
9. Oznámení záměru Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2020)
10. Vyhodnocení ekologických střetů (EVERNIA s.r.o., 2016)
11. Orientační inženýrskogeologický průzkum (HCH geo, s.r.o., srpen 1998)
12. Posouzení geotechnických rizik záměru I/13 Děčín - Manušice (Geotechnika - Herle, červen 2016)
13. Vodohospodářské řešení stavby (Valbek, spol. s r.o., červen 2022)
14. Biologický průzkum I/13 Děčín – Manušice (EVERNIA s.r.o., 2017)
15. Aktualizace biologického průzkumu území (Mgr. Radim Kočvara, listopad 2019)
16. Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262. Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (RNDr. Lenka Šikulová, 2016)
17. Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice. Posouzení vlivů záměru na významné lokality a ptačí oblasti (RNDr. Lenka Šikulová, listopad 2017)
18. Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava. Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (RNDr. Lenka Šikulová, 2017)
19. Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2020)
20. Rozptylová studie (ECO-ENVI- CONSULT, prosinec 2019)

Internetové zdroje

1. <https://oupsr.kraj-lbc.cz/page2416/Uzemne-planovaci-dokumenty-kraje/Zasady-uzemniho-rozvoje-Libereckeho-kraje> Liberecký kraj, ZÚR Libereckého kraje
2. <https://www.kr-ustecky.cz/zasady-uzemniho-rozvoje-usteckeho-kraje-dokumentace/ds-99030> Ústecký kraj, ZÚR Ústeckého kraje
3. <http://www.mmdecin.cz/> Oficiální webové stránky města Děčín

4.	https://www.mucl.cz/	Oficiální webové stránky města Česká Lípa
5.	http://www.dolnihabartice.cz	Oficiální webové stránky obce Dolní Habartice
6.	http://www.velka-bukovina.cz	Oficiální webové stránky obce Velká Bukovina
7.	http://www.zandov.cz	Oficiální webové stránky obce Žandov u České Lípy
8.	http://www.volfartice.cz	Oficiální webové stránky obce Volfartice
9.	https://www.obechornilibchava.cz	Oficiální webové stránky obce Horní Libchava
10.	http://www.benesovnpl.cz	Oficiální webové stránky města Benešov n. Ploučnicí
11.	http://www.isad.npu.cz	NPÚ, Informační systém o archeologických datech
12.	http://www.geology.cz	Česká geologická služba
13.	http://www.chmi.cz	Český hydrometeorologický ústav
14.	http://www.czso.cz	Český statistický úřad
15.	http://www.cuzk.cz	Český úřad zeměměřický a katastrální
16.	http://heis.vuv.cz	Hydroekologický informační systém VÚV T. G. M
17.	http://voda.gov.cz	Vodohospodářský informační portál MZe a MŽP
18.	http://kontaminace.cenia.cz	Národní inventarizace kontaminovaných míst ČR (CENIA)
19.	http://www.sekm.cz/	Systém evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR)
20.	http://mapy.nature.cz/	Mapový portál AOPK ČR
21.	http://www.biolib.cz	Mezinárodní encyklopedie rostlin, hub a živočichů
22.	http://www.mzp.cz	Ministerstvo životního prostředí
23.	http://geoportal.gov.cz	Národní geoportál INSPIRE
24.	http://monumnet.npu.cz	Národní památkový ústav – MonumNet
25.	http://drusop.nature.cz	Ústřední seznam ochrany přírody
26.	https://www.mistopisy.cz/pruvodce/	Místopisný průvodce po ČR

Legislativa

1. Výnos 6883/76 ministerstva kultury ČSR z března roku 1976
2. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
3. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
4. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
5. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
6. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
7. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
8. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů

9. Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů
10. Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech
11. Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností
12. Vyhláška č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa
13. Vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů
14. Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)
15. Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb.
16. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
17. Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
18. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
19. Vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
20. Vyhláška č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků

České technické normy a technické podmínky

1. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
2. ČSN 73 1005 Inženýrskogeologický průzkum
3. ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba
4. ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání
5. ČSN 83 9041 Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce
6. ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy
7. ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
8. ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
9. ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod
10. ČSN 75 7221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod
11. ČSN ISO 9613 Akustika. Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru. Část 1: Výpočet pohlcování zvuku v atmosféře

12. ČSN EN 858 Odlučovače lehkých kapalin
13. ČSN EN 14 388 Zařízení pro snížení hluku silničního provozu – Specifikace
14. ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
15. TNV 75 2931 Povodňové plány
16. TKP 13 Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP), kapitola 13 – Vegetační úpravy
17. TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace (část A, B, C)
18. TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
19. TP 99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace, ve znění Dodatku 1
20. TP 104 Protihlukové clony pozemních komunikací
21. TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy
22. TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy
23. TP 2019 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí

Datum zpracování dokumentace: 15. prosince 2022

Zpracovatel dokumentace EIA:

Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

(osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4183)

Osoby, které se podílely na zpracování dokumentace EIA:

Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Ing. Zuzana Vošická, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Ing. Pavel Hudousek, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Ing. Kryštof Pávek, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Mgr. Kateřina Majčíková, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Ing. Filip Fikejz, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

RNDr. Libuše Bartošová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Ing. Jan Duřt, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Bc. Ondřej Opočenský, EKOLA group, spol. s r.o., Praha



Osoby, které se podílely na zpracování odborných studií pro účely dokumentace EIA:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Ing. Jana Bajerová

Ing. Jitka Růžičková

Mgr. Radim Kočvara

RNDr. Lenka Šikulová

RNDr. Jiří Starý

Sídlo a kontaktní adresa zpracovatelů dokumentace:

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4, 108 00 Praha 10

IČO: 63981378

DIČ: CZ63981378

Tel.: + 420 274 784 927

Fax: + 420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz