

# Krajský úřad Ústeckého kraje

odbor životního prostředí a zemědělství

Dle rozdělovníku

Spisová značka: KUUK/103367/2020/481  
Číslo jednací: KUUK/132084/2023  
UID: kuukes8c14a8c2  
Počet listů/příloh: 37/0

Vyřizuje/linka: Ing. Jan Koutecký/970

Datum: 11.10.2023

## ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen "závazné stanovisko")

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

### Výroková část

#### Povinné údaje

**Název záměru: I/13 Děčín – Manušice**

**Kapacita (rozsah) záměru:**

Posuzovaný záměr je složen ze dvou dílčích úseků: Přeložky silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí a Přeložky 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. 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. Základní parametry jednotlivých variant:

#### 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.

#### **Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Záměr je ve smyslu přílohy č. 1 zákona zařazen do kategorie II., do bodu 49 Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 vozidel za 24 hodin).

#### **Umístění záměru:**

kraj: Ústecký a Liberecký kraj  
obce: Děčín, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Dolní Habartice, Velká Bukovina, Žandov, Volfartice, Horní Libchava a Česká Lípa  
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, Manušice

**Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic ČR  
**IČ oznamovatele:** 659 93 390  
**Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Krajský úřad Ústeckého kraje jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) zákona na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu vydává

## **S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

k záměru

### **I/13 Děčín – Manušice**

Krajský úřad Ústeckého kraje na základě § 9a odst. 1 zákona stanovuje následující závazné podmínky pro navazující řízení, jejichž předmětem bude umístění nebo provedení záměru:

#### **Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

1. V dalším stupni projektové přípravy stavby budou posouzeny vlivy na životní prostředí u dočasných záborů, potřebných pro realizaci záměru.
2. V dalším stupni projektové přípravy záměru bude posouzen vliv na hodnocené složky životního prostředí u navržených technických opatření pro průchod záměru sesuvným a poddolovaným územím.
3. V dalším stupni projektové přípravy stavby budou podrobně posouzeny vlivy navrženého tunelu na hladinu podzemních a povrchových vod, horninové prostředí a další vlivy, které mohou být návrhem technického řešení tunelu negativně ovlivněny.
4. Projektová dokumentace zapracuje následující opatření na ochranu povrchových a podzemních vod:
  - a) vsakovací příkopy budou navrženy v úsecích, kde nehrozí kontaminace vodních zdrojů. V případě potřeby při malé kapacitě vsakovacích příkopů budou navrženy vsakovací průlehy, plošné vsakování alternativně další prvky vhodné pro vsakování srážkových vod;
  - b) při upřesnění vodohospodářského řešení v dalším stupni projektových příprav v níže uvedených úsecích navrhnout odvádění dešťových vod vodotěsnými příkopy, u kterých bude prověřena efektivnost využití příkopů s mělce podpovrchovým odvodňovacím systémem nebo dešťovou kanalizací s předčištěním popř. retenčním zařízením do vodních toků bez zasakování do podzemních vod:
    - i) km 4,800 až 5,100 – jímací území Jedlka;
    - ii) km 5,850 až 7,900 – jímací území Benešov nad Ploučnicí;
    - iii) km 12,700 až 14,000 – jímací území Velká Bukovina;
    - iv) km 15,200 až 15,700 – jímací území Žandov;
  - c) v rámci optimalizace odvodňovacího systému v maximální míře dle místních podmínek použít přírodních předčisticích dešťových usazovacích nádrží (DUN), popř. retenčních nádrží. V rámci optimalizace retenčních nádrží se přednostně prověří použití nádrží se stálou hladinou vody, které lze i optimalizovat pro snížení špičkových koncentrací chloridů ze zimní údržby komunikací. U přírodních nádrží se stálou hladinou vody bude navrženo opatření pro zajištění úniku uvízlých živočichů;
  - d) na odvodňovacích systémech budou navržena opatření pro zachycení látek při haváriích automobilů;
  - e) v dalším stupni projektové přípravy stavby v dostatečném předstihu před zahájením stavby navrhnout a realizovat zajištění náhradního zdroje pitné vody pro rodinný dům č. p. 53 v k. ú. Malá Veleň z důvodu předpokládané likvidace jímacího objektu S19;
  - f) v úsecích, kde by mohly kanalizace zasahovat do hladiny podzemní vody (i dle průzkumů ustálené), bude technickými opatřeními zajištěno, aby nemohlo docházet k drénování podzemní vody podél kanalizací např. realizací izolačních clon okolo vstupních šachet. Vzdálenost těchto izolačních clon bude navržena na základě vodohospodářského posouzení, obvykle stačí po cca 70 - 100 metrech. Současně musí dojít k přerušení staveništních drenáží;

- g) v zářezu okolo staničení 16,00 km budou těsnící clony realizovány okolo kanalizace včetně drenáží pod nimi v každé vstupní šachtě nebo maximálně po 50 m. V případě, že zářez zde bude zasahovat pod hladinu podzemní vody, budou stržené podzemní vody jímány na severní straně záměru a odváděny na jeho jižní stranu tak, aby odtékaly do Černého rybníka;
  - h) v dalším stupni projektové přípravy stavby bude provedeno podrobné prověření všech vodních toků, které by mohly být navrženým záměrem ovlivněny. Jejich rozsah bude projednán s Povodím Ohře;
  - i) v dalším stupni projektové přípravy stavby budou posouzeny kumulativní vlivy zimní údržby komunikací (koncentrací chloridů) této stavby a stavby I/9 Nový Bor – Dolní Libchava na vodní tok Šporka;
5. Všechny vody přiváděné do Vrbového potoka, včetně podpatových a nadzářezových příkopů budou vedeny přes předčisticí a retenční zařízení. Požaduje se zvýšená úroveň čištění srážkových vod, proto čistící objekty musí obsahovat prvky terciálního dočištění pomocí třístupňové technologie čištění (např. modulární třístupňové technologie, kořenové či zemní filtry, apod.). Doporučuje se pro usazovací i retenční a dočišťovací nádrže použít přírodní nádrže se stálou hladinou vody s výsadbou rostlin, za použití zemního filtru s litorálním prostorem. Retenční objem bude navržen i s ohledem na naředění špičkových koncentrací chloridů při zimní údržbě. Výběr druhů rostlin bude proveden se zohledněním jejich schopnosti akumulace chloridů. Na odtoku do potoka za nádržemi bude osazen odlučovač lehkých kapalin I. třídy. Všechny nádrže budou vybaveny odlučovači II. třídy.
6. V dalším stupni projektové přípravy záměru navrhnout úpravy či přeložky vodních toků pod mostními objekty na I/13 i na vyvolaných přeložkách stávajících komunikací v minimálním nutném rozsahu. Propustky a podmostí všech mostních objektů realizovat v souladu s TP180 tak, aby alespoň částečně byla umožněna migrace živočichů. Suchou část podmostí ponechat vždy alespoň částečně v přírodě blízkém stavu. Naprosto nevhodné je šterkové podmostí nebo kámen uložený do betonu. U vícepolových mostů se požaduje opevněním chránit proti erozi jen okolí jednotlivých pilířů, popř. koryto potoka max. do úrovně  $Q_{100}$ , zbytek suchého podmostí ponechat bez zásahu. U menších mostů pro nezbytné zpevnění podmostí použít přednostně přírodní materiál (kámen) a dbát na zachování migrační propustnosti včetně suché cesty (minimálně 70 cm široká berma na obou březích toku), v trase migrační cesty musí mít povrch nepravidelné v převážném rozsahu kamenné opevnění zakryté hliněným povrchem. Vstup do podmostí nebude zakryt výsadbami. Prostor vstupu a výstupu migračních objektů musí být pozvolný bez výškových rozdílů a migračních bariér vůči okolnímu terénu. Vodní tok Vrbovský potok se požaduje zachovat co nejvíce ve stávající trase, popř. realizovat jeho přeložku tak, aby byla oddělena od případné souběžně vedené polní cesty. Při opevnění koryta vody Vrbového potoka nepoužívat beton, ani maltové směsi.
7. Odvádění srážkových vod z vozovky na mostech bude navrženo tak, aby nedocházelo k volnému pádu vody z výšky na terén, popř. do vodních toků.
8. V dalším stupni projektové přípravy záměru navrhnout veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, jímky, sedimentační nádrže apod.) 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.
9. Projekt sadových úprav bude zpracován (při respektování požadavků bezpečného provozu – např. rozhledové poměry atd.) se záměrem maximálního využití volných ploch pro výsadbu stromů a keřů při současném zohlednění následujících požadavků a předpisů:

- a) výzkumný projekt TAČR č. TH01030300 „Nové technologie vegetačních úprav svahů dálničních a silničních koridorů pro zvýšení dlouhodobé efektivity zvláštní územní ochrany přírody“ a TP99;
- b) minimalizace negativního vlivu záměru na krajinný ráz;
- c) odclonění kulturních památek a obytné zástavby, a to i s ohledem na světelný smog;
- d) využití svahů násypů i zářezů komunikace pro podpoření rozvoje biodiverzity v území a poskytnutí úkrytových možností živočichům;
- e) využití nepravidelné výsadby stromů s podsadou hustého podrostu keřů;
- f) zlepšení kvality ovzduší;
- g) zohlednění estetického hlediska výsadeb;
- h) do projektu zapracovat i požadavky na lokální ponechání obnažené půdy, bez ohumusování a osetí či sadových úprav (zejména v zářezech či násypech), případně podobné prvky na náspech navrhnout (pásy z kamení apod.). Neprovádět záměrně rekultivace typu převrstvení podobných výchozů zeminou (na živiny chudé půdy či horniny). Na prudších svazích navrhnout přednostně namísto geotextilií přirozené materiály z kamení či pásy a terasy z kamení nebo zídky.

10. Projektová dokumentace zapracuje následující opatření na ochranu přírody a krajiny:

- a) v dalších stupních projektových příprav 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);
- b) v dalším stupni projektové přípravy stavby 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;
- c) v dalším stupni projektové přípravy stavby 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);
- d) v dalším stupni projektové přípravy stavby 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;
- e) v dalších stupních projektových příprav 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;

- f) v dalších stupních projektových příprav navrhnout, s ohledem na výskyt obojživelníků, konkrétní umístění a konstrukční řešení dočasných zábran v nivě Šporky a případně v dalších místech stavby, která budou vytypována v rámci další projektové přípravy stavby;
  - g) 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 objekt, dostačující bude s ohledem na niveletu trasy rámový propustek výšky min. 2 m;
  - h) 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 objekt, dostačující bude rámový propustek výšky min. 2 m.
11. V dalším stupni projektové přípravy stavby, kdy budou navrženy další sjezdy a odbočení z komunikace, podrobně posoudit potřebu návrhu protimigračních opatření u těchto sjezdů, která by omezila přístup zvěře do vozovky. Tato opatření budou projednána se zástupci Správy CHKO České středohoří.
  12. V rámci projektové dokumentace pro stavební povolení bude zpracován „Návrh projektu monitoringu pro období další přípravy, výstavby a provozu záměru“. Projekt monitoringu musí obsahovat i termíny a frekvence jednotlivých činností. Termín zahájení prací u jednotlivých druhů monitoringu musí být stanoven tak, aby byl ověřen stav před zahájením výstavby (tzv. "0"-té měření). Součástí projektu monitoringu bude i návrh mezních a limitních stavů a návrh opatření při jejich dosažení. Projekt monitoringu musí dále obsahovat informace, kam budou výsledky monitoringu včetně každoročních zpráv předávány a seznam účastníků rady monitoringu. Monitoring bude realizován min. do doby jednoho roku po kolaudaci stavby, pokud u jednotlivých druhů monitoringu nebude stanoveno jinak.
  13. Do projektu organizace výstavby začlenit požadavek na přednostní realizaci přemostění vodních toků a propojení jednotlivých dílčích částí stavby tak, aby byl minimalizován pohyb staveništní techniky po místních komunikacích. V maximálním rozsahu bude pro pohyb staveništní dopravy využíváno těleso budované komunikace.

#### **Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:**

14. Před započítím výstavby budou v předstihu informováni obyvatelé místních obcí.
15. Po dobu realizace výstavby záměru bude investorem zajištěn „biologický stavební dozor,“ který bude prováděn způsobilou osobou k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody. Kontrolovat bude dodržování technologických postupů, termínů a činností potenciálně ohrožujících faunu, flóru a související složky přírodního prostředí. Dále bude kontrolovat plnění podmínek obsažených v tomto závazném stanovisku, v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody, v projektu stavby, projektu organizace výstavby a v havarijním a povodňovém plánu. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby (osazení provizorních zábran proti obojživelníkům, návrh transferu živočichů, popř. dobu a rozsah pozastavení výstavby, kontrolní průzkum hnízdišť ptáků apod.). Dále bude sledovat, aby nedošlo k ohrožení biotopů v okolí vodních toků a ve vodních tocích při realizaci terénních úprav. Provedená opatření bude zaznamenávat do stavebního deníku. Biologický dozor může upravit podmínky pro ochranu životního prostředí začleněné do projektu stavby, popř. v rámci zákonných pravomocí reagovat na podmínky stanovené příslušnými orgány na ochranu životního prostředí. Svou činnost bude koordinovat se zástupci SCHKO České středohoří.
16. Před zahájením realizace stavby budou v termínech dle schváleného projektu monitoringu zahájeny navržená měření a průzkumy. Postup stavebních prací musí být koordinován s požadavky a průběhem realizace monitoringu.

#### 17. Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod:

- a) při realizaci přeložky I/13 Děčín – Manušice v prostoru ochranného pásma 2. stupně, ale také v blízkosti jímacích 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;
- b) během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků se požaduje zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku kontaminovaných vod do podzemního kolektoru či stavební jámy;
- c) srážkové i technologické vody (z betonáží, realizace pilot apod.) při výstavbě musí být před vypouštěním do vodních toků předčištěny na úroveň kvality vody požadované při provozu dálnice. Pokud nebudou použity přednostně vybudované areály DUN a RN musí být vybudována dočasná zařízení pro předčištění vod. Na pozemcích přiléhajících k vodním tokům nebo přímo ve vodních tocích nebudou betonové konstrukce po celou dobu stabilizace (zrání) v kontaktu s vodním prostředím (předpoklad minimálně 28 dní);
- d) 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:
  - i) technický stav mechanizace z hlediska těsnosti všech kapalinových systémů bude denně kontrolován určeným zodpovědným pracovníkem stavby, který bude o každé prohlídce pořizovat písemný záznam do stavebního deníku, tyto záznamy budou kdykoli v průběhu stavby mostu k dispozici kontrolním orgánům;
  - ii) 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;
  - iii) 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.

#### 18. Opatření na ochranu přírody a krajiny:

- a) činnosti, při kterých bude zásadně dotčeno stávající prostředí (větší zásahy do porostů a půdní skrývky), realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů (tj. mimo 1. 4. až 31. 7.);
- b) plošné kácení dřevin realizovat v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.), jednotlivá kácení lze provádět v době 1.8. - 31.3. V případě dodatečných zjištění (např. dřeviny, které nebyly pokáceny před zahájením stavby v rámci plošného kácení, ale bylo by nutné tyto dřeviny jednotlivě pokácet v průběhu realizace) lze realizovat jednotlivá kácení při zajištění biologického dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením, i v období 1.4. až 31.7.
- c) prvotní zásahy do přírodních částí území (tj. plochy mimo polní kultury) 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;

- d) následné provádění stavby v období 1. 4. až 31. 7. je možné při souhlasu biologického dozoru, který 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);
- e) v nivě Šporky a případně v dalších úsecích stavby, které budou navrženy v rámci povolovacího procesu záměru, instalovat kolem staveniště dočasné zábrany proti obojživelníkům a zabránit jim tak v pronikání do prostoru stavby;
- f) vzhledem k zjištěnému výskytu ryb a raků je nutné v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře MO ČRS o termínu prací, aby mohl být proveden jejich odlov a transfer (případně dalších živočichů) do úseku, který není ohrožen stavebními pracemi. Místo transferu ponechat na rozhodnutí hospodáře a osobě odborného dozoru;
- g) odlov ryb a raků bude proveden pomocí elektrického agregátu. Úseky dotčené stavbou budou sloveny min. 2x, s jednohodinovým odstupem. Je nutné vzít v úvahu, že záchranné transfery nelze provádět za zvýšených průtoků, které by znemožnily lov ryb, při zvýšeném zákalu vody, při teplotě vody nižší než 4 °C nebo vyšší než 20 °C a při částečně zamrzlé hladině vody. Místa s potenciální výskyt raků pak musí být dodatečně a opakovaně kontrolována, zejména při svedení vody;
- h) práce v toku budou prováděny plynule, bez plánovaných časových prodlev. V případě nenadálé potřeby jejich přerušit na dobu delší než 30 dnů je nutné provést opakovaný odlov a transfer dle výše uvedených podmínek;
- i) při stavebních zásazích v blízkosti vodních toků a ploch (mostní objekty, úpravy koryt toků) bude postupováno tak, aby základové spáry byly hloubeny na sucho s odvedením vody obtokovým korytem, nebo 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;
- j) 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 v zátopových územích, na plochách významných krajinných prvků, v rámci cennějších biotopů a lokalit. 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;
- k) v místě cenných (význačných) lokalit vymezených ve výkresových přílohách v příloze č. 5 Dokumentace bude nezbytné nezasahovat do luk nad nezbytnou mírou danou trvalým zábořem komunikace. Tyto plochy nevyužívat ke skladování materiálů a odstavování techniky;
- l) 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;
- m) 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.

19. 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 u 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 nutno zajistit jeho přemístění na jiné místo v rámci území obce Volfartice.



20. Hluk ze stavební činnosti a z provozu obslužné staveništní dopravy stavby na veřejné komunikační síti bude podrobně posouzen v aktualizaci hlukové studie před započítáním stavby. Tato studie bude projednána s příslušnou hygienickou stanicí, a výsledky budou zapracovány do projektu organizace výstavby.

#### **Podmínky pro fázi provozu záměru:**

21. Zprovoznění záměru je podmíněno zprovozněním záměru „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava (obchvat Česká Lípa)“.
22. Na základě výsledků měření hluku po zprovoznění komunikace rozhodnout o nutnosti výstavby PHS v místech, kde je pro ně v projektu navržena jen územní rezerva a tyto PHS neprodleně realizovat. V ostatních lokalitách, kde by měření hluku prokázala překročení hygienických limitů, realizovat dodatečná protihluková opatření, která zajistí plnění hygienických limitů u hlukově chráněných objektů.
23. Každoročně až do ukončení monitoringu vyhodnocovat výsledky měření a průzkumů a v případě potřeby neprodleně realizovat potřebná opatření na ochranu jednotlivých monitorovaných složek životního prostředí.
24. O veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby I/13 Děčín – Manušice řádně pečovat po dobu nejméně 5 let od jejich realizace. Odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedince nahradit novými. V rámci údržby travnatých ploch se doporučuje 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 (opatření a činnosti budou součástí provozního řádu).

#### **Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí**

25. V dalších stupních projektové přípravy stavby na základě definitivního návrhu polohového a směrového řešení záměru budou zapracovány následující zásady do konečného „Návrhu projektu monitoringu ŽP.“

a) **Biomonitoring** bude realizován:

- 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.)

Parametry biomonitoringu:

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 diverzity 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 biologický dozor stavby monitorovat území a koordinovat se zhotovitelem stavebních prací s cílem minimalizovat dopady na chráněné zájmy. Jako součást dozoru je navrženo monitorovat i 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 navrhovaných prvků souvisejících s jednotlivými stavebními objekty. Potřebné 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 v podmínkách stanoviska. Na základě zjištění následně mohou být v případě potřeby navržena další doplňující opatření. Biomonitoring bude prováděn i po zprovoznění záměru tak dlouho, aby bylo možné prověřit účinnost realizovaných opatření pro omezení mortality a migrace živočichů včetně účinnosti případných doplňujících opatření. Teoretické návrhy opatření pro zamezení mortality na oplocení či dalších objektech jen málokdy odpovídají následnému skutečnému stavu na lokalitě. Jako potřebné se tak jeví skutečné ověření mortality po realizaci objektů a na základě toho realizovat případná dodatečná opatření v dalších místech.

b) **Monitoring povrchových vod** bude realizován:

- min. 2 hydrologické roky 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.

Parametry monitoringu 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, na Vrbovém potoce budou odběry prováděny 4x ročně. Analýzy rozborů vzorků vody ve vodotečích by měly být zaměřeny na základní fyzikální a chemické ukazatele, chloridy a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů. V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní neakceptovatelné vlivy související s výstavbou či provozem stavby I/13 Děčín – Manušice, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

c) **Monitoring podzemních vod** bude realizován:

- Min. 2 hydrologické roky 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.

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

Četnost záměrů hladin je doporučena 1 x za 3 měsíce tak, aby údaje o sezónním kolísání obsáhly alespoň 2 hydrologické roky.

V následující tabulce jsou uvedeny 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
S8	Volfartice č. p. 128	Volfartice

Číslo jímacího objektu	Ulice, č. p./parcelní číslo	Katastrální území
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

Bude prováděna analýza v rozsahu zjištění anorganických ukazatelů jakosti vody ÚCHR (úplný chemický rozbor včetně chloridů), 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.

d) **Monitoring půd** bude realizován:

- 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.

Parametry monitoringu půd:

Monitoring je navrženo provést v podzimním období ve vhodně zvolených profilech, a to ve vzdálenosti 10 m a 100 m od okraje trasy silnice. Monitoring půdy bude zaměřen zejména 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 neakceptovatelné negativní vlivy související s výstavbou či provozem přeložky silnice I/13, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

e) **Monitoring sesuvných a poddolovaných území :**

na základě výsledků geofyzikálního a geotechnického průzkumu navrhnout monitoring dotčených potenciálních sesuvných území, svahových nestabilit a poddolovaného území. 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.

f) **Monitoring hluku** bude realizován:

- 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 měřících 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 neakceptovatelné negativní vlivy související s výstavbou či provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření).

#### g) **Monitoring vibrací:**

V dalších stupních projektové přípravy záměru bude provedeno posouzení možných vlivů záměru na vznik nežádoucích vibrací u stávajících objektů v případě, že posouzení jednoznačně nevyvrátí možnost vzniku nežádoucích vibrací, které by mohly ovlivnit zdraví obyvatel, nebo stávající objekty, bude do Návrhu projektu monitoringu přidán i monitoring vibrací.

Monitoring vibrací bude realizován:

- 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. Při výběru míst monitoringu vibrací je třeba zohlednit to, aby monitorovaná místa nebyla ovlivněna jinými zdroji vibrací. V případě, že by monitoring vibrací prokázal jakékoliv neakceptovatelné negativní vlivy související s výstavbou či provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

#### h) **Monitoring kvality ovzduší** bude realizován:

- 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 PM<sub>10</sub>, suspendované prachové částice PM<sub>2,5</sub>, případně i benzo[a]pyren.

V případě, že by monitoring kvality ovzduší prokázal jakékoliv neakceptovatelné negativní vlivy související s výstavbou či provozem přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

#### **Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru**

Pro fázi ukončení se podmínky nenavrhují. Podmínky při zrušení záměru budou vycházet z aktuálního stavu životního prostředí a technologických možností v době ukončení provozu záměru, a proto není odůvodněné ani potřebné je v současné době stanovovat.

### **ODŮVODNĚNÍ**

#### **Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek**

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba přeložky komunikace I. třídy v dvoupruhovém uspořádání kategorie silnice S11,5/90 o celkové délce ve variantě 1 20,588 km a ve variantě 2 20,665 km. Jedná se o záměr zařazený v kategorii II., kdy dochází k dosažení příslušné limitní hodnoty ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona u bodu č. 49 Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 vozidel za 24 hodin).

Dopisem MŽP č. j.: MZP/2020/710/2480 ze dne 12. 6. 2020 byl v souladu s 21 písm. n) zákona stanoven příslušným úřadem k zajištění posuzování předmětného záměru Krajský úřad Ústeckého kraje (dále jen „příslušný úřad“). Příslušnému úřadu bylo v souladu s § 6 odst. 1 zákona předloženo dne 25. 6. 2020 oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu (EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Libor Ládyš a kol.). Dne 3. 7. 2020 bylo zahájení zjišťovacího řízení oznámeno zveřejněním informace na úřední desce Krajského úřadu Ústeckého kraje. Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření doručených od dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávních celků, dotčené veřejnosti a veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení, v němž konstatoval, že může mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a bude posuzován podle zákona. V závěru zjišťovacího řízení ze dne 3. 9. 2020 pod č. j. KUUK/127876/2020 příslušný úřad stanovil oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „Dokumentace“).

#### Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

Dokumentace byla zpracována Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4183). Oznamovatel předložil dokumentaci příslušnému úřadu dne 15. 3. 2023. Příslušný úřad shledal, že Dokumentace obsahuje náležitosti stanovené závěrem zjišťovacího řízení a přílohy č. 4 zákona a v dalším kroku ji v souladu s § 8 odst. 2 zákona rozeslal dotčeným správním úřadům a dotčeným územně samosprávným celkům dopisem pod č. j.: KUUK/043220/2023 ze dne 20. 3. 2023. Elektronická verze Dokumentace byla v souladu s § 16 odst. 1 zákona zveřejněna na informačním portálu CENIA - EIA dne 16. 3. 2023. Informace o dokumentaci byla v souladu s § 16 odst. 2 zákona zveřejněna dne 23. 3. 2023 na úřední desce Krajského úřadu Libereckého kraje a dne 30. 3. 2023 na úřední desce Krajského úřadu Ústeckého kraje. Lhůta pro podání vyjádření k předložené dokumentaci byla v souladu s § 8 odst. 3 zákona a § 40 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., stanovena na 2. 5. 2023.

V dokumentaci a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to jak ve fázi přípravy, realizace, tak provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování Dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. V rámci Dokumentace byla zpracována studie Hodnocení zdravotních rizik z ovzduší (Ing. Jitka Růžičková prosinec 2022), Hodnocení zdravotních rizik z vlivu hluku (RNDr. Libuše Bartošová, prosinec 2022), Rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., prosinec 2022), Vyhodnocení vlivu záměru na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. listopad 2022), Akustické posouzení (Ing. Filip Fikejz, prosinec 2022), Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (RNDr. Jiří Starý, listopad 2022), Hodnocení záměru podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Mgr. Radim Kočvara, říjen 2020), Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, prosinec 2022), Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (Ing. Kryštof Pávek, prosinec 2022), Dendrologický průzkum (Mgr. Kateřina Majčíková, říjen 2022), Určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (Pavel Lidmila, leden 2020), 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 (RNDr. Lenka Šikulová, prosinec 2022) a Prognóza intenzit dopravy (Bc. Petr Kunt, březen 2022).

#### Závěry Dokumentace (Ing. Libor Ládyš a kol., EKOLA group s.r.o., 12/2022):

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly v dokumentaci vyhodnoceny jako přijatelné. Důsledky realizace záměru jsou v mezích platných norem a předpisů a není očekáváno neakceptovatelné nadlimitní působení v žádném z hodnocených faktorů životního prostředí. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Identifikovaným 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 těchto obcí, čímž dojde k poklesu hlukové zátěže a znečištění ovzduší. Pozitivem bude i zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení dostupnosti regionu.

Realizací záměru dojde ke změnám vlivů na veřejné zdraví. Celkově dojde ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy i vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, zároveň lze očekávat mírné snížení počtu případů infarktu myokardu v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy, nejvýrazněji se pozitivní vlivy na veřejné zdraví projeví v trase stávající I/13. K mírnému navýšení uvedených rizik dojde zejména v k. ú. Děčín, jedná se však o nevýznamné změny. Vlivy za změny kvality ovzduší se na veřejné zdraví prakticky neprojeví, jsou zanedbatelné a kvantitativně prakticky nehodnotitelné.

Vlivem realizace záměru dojde u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži ovzduší, 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 škodlivin. Realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území. V území nedojde nikde vlivem realizace záměru k překročení hygienických (imisních) limitů kvality ovzduší. Z hlediska vlivu záměru na klima lze konstatovat, že záměr nebude představovat významné riziko a je z tohoto hlediska akceptovatelný.

Z posouzení vlivu na akustickou situaci v území plyne, 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 souvisejícího s realizací přeložky I/13 Děčín – Manušice zde dochází ke zlepšení akustické situace, popřípadě se akustická situace nezmění.

Navržená technická opatření na ochranu povrchových a podzemních vod a navržené podmínky ve stanovisku jsou plně dostatečné, aby zajistily minimalizaci negativních vlivů na vodní toky a podzemní vody na přijatelnou úroveň. V projektu záměru a v podmínkách stanoviska je v potřebném rozsahu řešena problematika rušených či stavbou potenciálně ohrožených vodních zdrojů. Celkově lze proto vlivy na povrchové a podzemní vody (při splnění navržených opatření) považovat za málo významné a akceptovatelné.

Záměr je spojen s negativním dopadem plynoucím ze záboru ZPF a PUPFL. Rozsah záborů odpovídá parametrům, charakteru i významnosti této stavby silniční infrastruktury.

Ze závěrů uvedeného biologického hodnocení vyplývá, že záměr zasahuje do některých přírodě blízkých lokalit, kde se vyskytují zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při dodržení navržených opatření nebude mít záměr významný negativní vliv z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V případě realizace navržených migračních objektů a dalších podmínek uvedených v návrhu stanoviska lze předpokládat, že po zprovoznění přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice bude zajištěna dobrá průchodnost území pro volně žijící živočichy.

Při respektování navržených opatření a podmínek na podporu přírodních i přírodě blízkých biotopů lze vliv předmětného záměru na dotčené ekosystémy považovat za akceptovatelný. Záměr ovlivňuje v míře únosného zatížení významné krajinné prvky, lesy, územní systém ekologické stability, dřeviny rostoucí mimo les a krajinný ráz okolního krajinného prostoru. Předmětný záměr nezasahuje na území žádného z přírodních parků, ani se v ovlivnitelné vzdálenosti nenachází žádný památný strom.

Celé zájmové území navrhovaného záměru leží v CHKO České středohoří, a to střídavě ve IV. (nejnižší) a III. zóně 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 v návrhu stanoviska. Při respektování navržených opatření bude vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří akceptovatelný.

V Dokumentaci bylo identifikováno možné ovlivnění předmětů ochrany lokalit NATURA 2000. Z hodnocení plyne, 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 orientalis*) 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. Posuzovaný záměr

tak nebude mít významný negativní vliv dle §45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „ZOPK“) na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000.

Záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 ZOPK, a to pro obě posuzované varianty trasy záměru. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Z pohledu kumulativních a synergických vlivů se záměrem byly podrobně hodnoceny záměry „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“). Z provedeného hodnocení obecně nevyplývají významné kumulativní vlivy. V rámci některých složek (povrchové a vodní toky, zábory ZPF, krajinný ráz, atd.) jsou kumulativní vlivy potenciálně možné. Při dodržení navržených opatření jsou tyto vlivy jen málo významné a akceptovatelné.

V ostatních vlivech na životní prostředí jsou vlivy záměru plně akceptovatelné, nebo se prakticky neprojeví. Závěrem Dokumentace je konstatováno, že z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci vyplývá, že vlivy záměru nebudou představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví přijatelný.

Do zákonem stanovené lhůty bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 31 vyjádření, z toho 5 vyjádření dotčených územně samosprávných celků, 14 vyjádření dotčených orgánů státní správy, 4 spolky a 8 vyjádření veřejnosti. Po termínu bylo doručeno příslušnému úřadu vyjádření Libereckého kraje. Obdržená vyjádření poukazovala zejména na nepředložení variantního návrhu trasy záměru zcela mimo záměrem dotčené území, průchod záměru skrz území CHKO a sesuvná území, připomínky ke způsobu a výsledkům dopravních intenzit, akustického posouzení, vliv na rekreační potenciál území vlivem výrazného zhoršení prostupnosti území, málo podrobné zpracování geologických a hydrogeologických průzkumů, nedostatečné zhodnocení krajinného rázu, neúplnost provedených průzkumů fauny a flóry, řešení migrační prostupnosti území, dále připomínky směřující k ochraně stávajících zdrojů pitné vody, vlivu solení na vodní toky, apod. Nesouhlas s navrženým záměrem v předložené podobě v Dokumentaci byl uveden v 11 vyjádřeních (obec Dolní Habartice, obec Horní Libchava, obec Velká Bukovina, obec Volfartice, spolek Prohaba z. s., spolek Mezi lesy, spolek STUŽ, firma Armex Holding a 3 vyjádření veřejnosti).

Příslušný úřad pověřil dopisem ze dne 17. 5. 2023 pracovním posudkem o vlivech záměru na životní prostředí Ing. Richarda Kuka (dále jen „zpracovatel posudku“), držitele autorizace ve smyslu § 19 zákona (osvědčení č. j. 15700/4161/OEP/92 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: MZP/2021/710/4703 do 31. 12. 2026). Dokumentace včetně všech obdržovaných vyjádření byla zpracovateli posudku doručena dne 19. 5. 2023. Dne 10. 7. 2023 požádal zpracovatel posudku dle § 9 odst. 3 zákona č.100/2001 Sb. o prodloužení lhůty na zpracování posudku. Písemný souhlas s prodloužením lhůty na zpracování posudku o 20 dnů od Krajského úřadu Ústeckého kraje byl zpracovateli posudku doručen 21. 7. 2023.

Dne 16. 5. 2023 byla Krajským úřadem Ústeckého kraje v souladu s § 17 zákona rozeslána pozvánka a současně zveřejněna informace o místě a času konání veřejného projednání na internetu (informačním portálu CENIA - EIA), na úřední desce a současně byla také rozeslána pozvánka dotčeným obcím a dotčeným správním orgánům. Veřejné projednání Dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo od 15:00 hodin dne 25. 5. 2023 v Městském kině Benešov nad Ploučnicí, Čapkova 477, Benešov nad Ploučnicí.

Na veřejném projednání byly vneseny připomínky a dotazy ze strany obcí, spolků a veřejnosti, na které bylo zástupci jednotlivých stran (zástupci oznamovatele, zpracovateli Dokumentace) obratem reagováno. Připomínky a dotazy zejména poukazovaly na nepředložení variantního návrhu trasy záměru zcela mimo záměrem dotčené území, průchodu záměru skrz území CHKO a sesuvná území, dále byly připomínky ke způsobu a výsledkům dopravních intenzit, akustického posouzení, vliv na rekreační potenciál území výrazným zhoršením prostupnosti

území, málo podrobné zpracování geologických a hydrogeologických průzkumů, nedostatečné zhodnocení krajinného rázu, neúplnost provedených průzkumů fauny a flóry, řešení migrační prostupnosti území, upozornění na ekonomickou stránku záměru, která vzhledem k charakteru terénu a přechodu přes sesuvná území a CHKO musí být zbytečně vysoká, připomínky směřující k ochraně stávajících zdrojů pitné vody, vlivu solení na vodní toky, předpokládané doby výstavby. Všechny dotazy a připomínky byly na veřejném projednání zodpovězeny. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 19. 7. 2023 pod č. j. KUUK/086765/2023.

Dne 8. 8. 2023 byl krajskému úřadu předložen posudek. Posudek je zpracován v rozsahu přílohy č. 5 zákona a v souladu s požadavky právních předpisů a relevantních obecných metodik a standardů v oblasti životního prostředí. Posudek shledal dokumentaci jako kompletní, s obsahem relevantních informací s ohledem na typ posuzovaného záměru. Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno. Detailnější technické řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru, kde dojde k upřesnění nebo doplnění stanovených podmínek.

Zpracovatel posudku se na základě Dokumentace, upřesňujících informací poskytnutých oznamovatelem záměru v režimu § 9 odst. 6 zákona, vyjádření k dokumentaci a informací z veřejného projednání záměru ztotožnil se závěrem Dokumentace a doporučuje záměr „I/13 Děčín – Manušice“ při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska k realizaci. Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou podrobněji popsány v následující části „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“ závazného stanoviska.

#### **Odůvodnění stanovených podmínek:**

Podmínky v tomto stanovisku vzešly z průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Stanovené podmínky vycházejí z návrhu zpracovatele posudku a jsou z časového hlediska orientovány jak do období přípravy stavby, tak do období výstavby i vlastního provozu záměru. Podmínky z návrhu stanoviska zpracovatele posudku a připomínky a požadavky dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů obdržené v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které vyplývají ze zákonných požadavků a norem, do podmínek závazného stanoviska zahrnuté nebyly, neboť povinnost splnit takovéto požadavky ukládají oznamovateli platné právní předpisy. Jedná se konkrétně o podmínku č. 1 v posudku, jejíž povinnost je v rámci verifikace dána ustanovením § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění. Ostatní převzaté podmínky byly přečíslovány a formálně textově upraveny.

Podmínka č. 1 – na úrovni Dokumentace nebyly stanoveny dočasné zábory. Přestože tyto zábory nejsou obvykle u tohoto druhu stavby plošně významné, mohly by vzhledem k průchodu záměru CHKO a dalšími význačnými lokalitami mít významné negativní vlivy. Podmínka má zajistit, aby rozsah a umístění dočasných záborů byly navrženy tak, aby jejich vliv na životní prostředí byl akceptovatelný. Požadavek vychází z připomínek k dokumentaci a posouzení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 2 - v podkladech pro dokumentaci EIA nebyla podrobně navržena technická opatření pro zajištění bezpečného průchodu navrhované komunikace v místech, kde je v kolizi či kde může ovlivnit stabilitu ve stávajících sesuvných územích. Stejně tak nebyla navržena detailní opatření pro průchod záměru poddolovaným územím. Vzhledem k podrobnosti podkladů a průzkumů, která jsou pro detailní návrh potřeba, je tento přístup s ohledem na vynakládání finančních prostředků u tohoto typu záměru obvyklý. Stávající požadavky (plynoucí z platných předpisů a zákonů pro tento typ záměru) na technický návrh záměru v dalších projektových stupních obsahují v dostatečně podrobném rozsahu i požadavky na realizaci potřebných geologických i hydrogeologických průzkumů a dalších hodnocení, která jsou potřebná pro optimální návrh průchodu tělesa záměru sesuvnými či poddolovaným územím. Potřebná technická opatření mohou ale mít i nároky na větší zásahy či zábory do okolí záměru, a proto je zde začleněn požadavek na jejich podrobné posouzení. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.



Podmínka č. 3 - v podkladech pro EIA nebylo navrženo podrobné technické řešení tunelu a tím nemohly být podrobně posouzeny zejména vlivy na horninové prostředí a podzemní vody. Obdobně jako v předcházejícím bodě, jsou v současné době k dispozici technická opatření, která umí zajistit minimalizaci negativních vlivů na plně akceptovatelnou úroveň. Podmínka má proto prověřit, zda návrh technického řešení tunelu navržený v dalším stupni projektové přípravy stavby bude optimalizován i se snahou minimalizovat negativní dopady výstavby a provozu tunelu na akceptovatelnou úroveň. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 4 - cílem tohoto opatření týkajícího se řešení problematiky na ochranu povrchových a podzemních vod je optimalizovat celé vodohospodářské řešení tak, aby splňovalo požadavky na minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a současně pozitivně přispělo působením na další složky životního prostředí, např. dotaci podzemních vod, biodiverzitu, mikroklima, atd. Vsakování srážkových vod z komunikací musí být prováděno přes zatravněnou vrstvu (alternativně je nutno zajistit jiné přečištění v souladu s požadavky ČSN 75 9010 a TNV 75 9011). Doporučuje se prověřit možnost zvýšení vsakovaného množství vod použitím retenčních hrázek, které lze použít i pro snížení rychlosti vody v příkopu, aby bylo možno zachovat opevnění příkopu pouze zatravněním. Návrh bude proveden v souladu s TP83 a VL1 a VL2. Betonové žlabovky lze použít pouze ve výjimečných zdůvodněných případech, v těchto úsecích, kde budou navrženy a vody z komunikací nebudou jiným vhodným způsobem předčištěny, nelze použít řízené vsakování vod do vod podzemních. Požadavky vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 5 - navržená opatření jsou pro zajištění vhodných podmínek pro raka kamenáče, jehož výskyt byl v tomto potoce zaznamenán. Výsledná koncentrace chloridů ve Vrbovém potoce, kde se vyskytuje rak kamenáč, bude bezpečně pod zjištěnou průměrnou koncentrací chloridů ve vodách, kde žije rak kamenáč (viz publikace Raci v České republice – Štabbergerová 2009), která je 30,1 mg/l, koncentrace by se měly pohybovat těsně nad 25. percentilem zjištěných hodnot. V uvedené publikaci jsou zároveň informace o kvalitě dalších látek ve vodách, kde dnes rak kamenáč žije. Z toho vychází požadavek na zvýšení účinnosti čištění i ostatních látek, které se vyskytují v srážkových vodách z komunikací. Odvádění všech vod z povodí (příkopy, nadzářezové příkopy, popř. i meliorace) do předčisticích a retenčních objektů jednak přispěje k nařadění vod a současně zvýší ochranu potoka v případě havárií. Požadavek vychází z připomínky k dokumentaci a posouzení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 6 - v podmínce jsou požadavky na technické řešení podmostí a propustků tak, aby byly využitelné i jako migrační koridory a současně poskytly v území vhodné úkrytové prostory pro živočichy. Požadavek na řešení průchodu Vrbového potoka pod mostem je opět směřováno ke zvýšení ochrany kvality vody v potoce s ohledem na výskyt raka kamenáče. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 7 - požadavek má zajistit snížení možnosti kontaminace podmostí včetně případných vodních toků pod mosty při haváriích na mostech a současně ochranu podmostí před vymíláním padající vodou. Požadavek vychází z připomínky k dokumentaci a posouzení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 8 - v podmínce jsou specifikovány požadavky na technické řešení vodohospodářských objektů tak, aby živočichové, kteří se dostanou do těchto objektů, měli k dispozici únikovou cestu ven. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 9 - požadavek stanovuje podmínky pro optimalizaci vlivu a účinku sadových úprav tak, aby výsledné řešení přispělo jednak k odclonění záměru v území a současně vedlo i ke zmírnění negativních vlivů na životní prostředí (krajinný ráz, ovzduší atd.) Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 10 - navržená opatření mají zajistit lepší prostupnost pro obyvatele a zajištění realizace dostatečných prostupů pro migraci živočichů. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 11 - v dalším stupni projektové přípravy stavby budou přidány do projektu sjezdy dle požadavků majitelů pozemků, popř. obcí. V místě sjezdů dojde k přerušení oplocení a v těchto místech by se zvěř mohla dostávat na komunikaci a mohla by mít, zejména při jednostranném odbočení, velké problémy s návratem mimo vozovku. Proto se doporučuje prověřit instalaci zábran, které by v těchto místech omezovaly pro zvěř přístup na komunikaci. Lze použít např. tzv. Texaské brány, které omezují průchodnost pouze pro zvěř a neomezují průchod pro lidi a zemědělskou techniku. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 12 - podmínka zajišťuje zpracování návrhu projektu monitoringu již do projektu pro stavební povolení. To kromě jiného umožní zpracovat požadavky na monitoring do projektu pro výběr zhotovitele, a tím zajistit, že požadovaná měření a průzkumy budou zpracovány i do projektu organizace výstavby a do harmonogramu výstavby a tak bude i zajištěno včasné započítání jednotlivých průzkumů a měření. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 13 - přednostní zprovoznění průjezdu staveništní techniky v trase navrhované komunikace umožňuje minimalizovat pojezdy staveništní techniky po místních komunikacích, čímž snižuje negativní vlivy z průjezdů staveništní techniky a dopravních omezení na místní obyvatele. Požadavek vychází z připomínky k dokumentaci a posouzení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 14 - informovanost místních obyvatel přispívá ke snížení zejména subjektivních negativních vlivů z realizace záměru, současně umožní předejít zmatkům při realizaci objížďek či uzavírek. Požadavek vychází z vyjádření k Dokumentaci a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 15 - biologický dozor se dnes stává při realizaci tohoto druhu staveb téměř samozřejmostí. Přestože vychází z některých samostatných předpisů, je požadavek na jeho zajištění i s ohledem na požadovaný rozsah jeho prací začleněn do této podmínky. Podmínka vychází z dokumentace, vyjádření k Dokumentaci a výsledků hodnocení v posudku.

Podmínka č. 16 - projekt monitoringu musí být zpracován v dostatečném předstihu před zahájením stavebních prací, aby bylo možno zajistit jeho zahájení dle termínů navržených v Návrhu projektu monitoringu v projektu dokumentace pro stavební povolení. Termíny realizace jednotlivých měření a průzkumů pak musí být zkoordinovány i s postupem stavebních prací a promítnuty do harmonogramu výstavby. Podmínka vychází z Dokumentace, vyjádření k dokumentaci a výsledků hodnocení v posudku.

Podmínka č. 17 - v podmínce jsou upřesněny podmínky pro vybrané úseky záměru, které mají zajistit ochranu povrchových a podzemních vod včetně vodních zdrojů při výstavbě. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 18 - podmínka obsahuje sérii požadavků na ochranu přírody a krajiny, které je potřeba dodržet při realizaci stavby. Tyto podmínky je nutno zpracovat i do projektu stavby a projektu organizace výstavby. Tyto požadavky se dále promítnou do harmonogramu výstavby a tím usnadní jejich plnění v průběhu výstavby. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 19 - podmínka je stanovena na ochranu kříže u cesty v západní části obce Volfartice. Požadavek vychází z Dokumentace, vyjádření k ní a hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 20 - podmínka je určena k ochraně obyvatel před nadměrným hlukem z výstavby záměru a provozu vyvolané silniční dopravy. Vliv výstavby nebyl v Dokumentaci EIA podrobně posouzen. Zpracování hlukové studie pro výstavbu před započítáním stavby umožní posoudit skutečné návrhy stavby na využití stavebních strojů a staveništní dopravu, v případě neplnění limitů budou navržena protihluková opatření, která mohou mít jak formu omezení pracovní doby některých strojů, snížení intenzity staveništní dopravy, tak výstavbu dočasných protihlukových stěn apod. Požadavek vychází z připomínky k Dokumentaci a posouzení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 21 – všechna posouzení v rámci tohoto procesu EIA jsou zpracována tak, že se počítá se zprovozněním záměru v celé jeho délce. V případě, že by záměr nebyl při zprovoznění napojen na provozovanou stavbu „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava (obchvat Česká Lípa)“, byla by v území zcela jiná dopravní situace, která by zcela jistě jinými intenzitami dopravy zatížila stávající komunikace vedené přes přilehlé obce. Tento stav nebyl v procesu EIA posouzen a není proto prověřeno, zda by byl z pohledu vlivů na životní prostředí akceptovatelný. Proto byla v rámci zpracování posudku stanovena tato podmínka.

Podmínka č. 22 - požadavek zajistí, aby v případě potřeby byly urychleně realizovány PHS i v místech, kde jsou dle hlukové studie navrženy pouze územní rezervy pro PHS. Velmi často je tento typ záměru zprovozněn v rámci předčasného užívání stavby a teprve následně po kolaudaci dochází k trvalému provozu záměru. Toto opatření umožní prověření akustické situace již v rámci předčasného užívání. Tím pak bude možno zajistit realizace potřebných PHS případně ještě před kolaudací stavby. Požadavek vychází z hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 23 - požadavek zajišťuje, aby byly průběžně při výstavbě do dalších stavebních prací začleněny a zohledněny výsledky monitoringu. Požadavek vychází z hodnocení provedených v rámci posudku.

Podmínka č. 24 - ŘSD zajišťuje provoz komunikací dle vlastních provozních předpisů. V této podmínce jsou doplněny požadavky na péči o realizovanou výsadbu, plynoucí z biologického posouzení záměru v Dokumentaci a hodnocení provedených v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 25 - v této podmínce jsou uvedeny zásadní požadavky na projekt monitoringu. V následujících skupinách jsou specifikovány požadavky na rozsah monitoringů jednotlivých složek životního prostředí. Požadavek vychází z podmínek v Dokumentaci a hodnocení provedených v rámci posudku.

Na základě výše uvedeného, závěrů Dokumentace, vyjádření k ní podaných, závěrů z veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ nepřesahují míru únosného zatížení stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Stanovisko je vydáno v souladu § 18 odst. 3 zákona po uhrazení částky za zpracovaný posudek, které bylo ze strany oznamovatele provedeno dne 12. 9. 2023.

### **Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:**

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik z vlivů na ovzduší bylo zpracováno Ing. Jitkou Růžičkovou (12/2022), Hodnocení zdravotních rizik z vlivu hluku zpracovala RNDr. Libuše Bartošová (12/2022). Hlavním účelem navrhované přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěná území současně zatížených 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. Přínosem záměru pro řidiče je realizace a zprovoznění úseku moderní komunikace I. třídy, splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Z hlediska celkového počtu obyvatel posuzovaných dotčených katastrálních území lze konstatovat, že po realizaci záměru v obou posuzovaných variantách dojde k celkovému snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy. Mezi jednotlivými variantami (V1 a V2) nejsou z hlediska ovlivnění počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy významné rozdíly (v řádu jednotek obyvatel). K nejvyššímu navýšení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy dojde v k. ú. Děčín I., maximálně však v řádu jedinců. V ostatních posuzovaných stavech a variantách se záměrem v jednotlivých katastrálních územích, kde dojde k navýšení v počtu vysoce obtěžovaných obyvatel, půjde max. o 1 – 2 obyvatele oproti stavům bez záměru. Prakticky stejné jsou dopady realizace záměru na počty obyvatel vysoce rušených hlukem ve spánku. Z hodnocení počtu případů infarktu myokardu v jednotlivých katastrálních územích 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. Prakticky stejné nehodnotitelné vlivy vzniknou vlivem navýšení ve stavech se záměrem v k. ú. Děčín. K významnější změně (snížení počtu případů infarktu myokardu) dochází pouze v k. ú. Kamenický Šenov.

Z hodnocení zdravotních rizik z imisí z dopravy v současném stavu a v roce 2035 a 2050 po realizaci záměru u suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu vyplynulo, 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.

Rekreační potenciál území je úzce spjatý se skutečností, že stavba se nachází na území CHKO České středohoří, záměrem je přímo dotčena III. a IV. zóna CHKO. Dále spočívá kromě přírodního prostředí i ve větším počtu objektů individuální rekreace, nacházejících se soustředěných u některých sídel a rovněž úzce souvisí s kulturními a historickými cíli přítomnými v zájmové lokalitě. Prostupnost území bude omezena navrhovaným oplocením záměru, což se projeví omezením prostupnosti území ve srovnání se stávajícím stavem. Oplocení bude přerušena jednak již navrhovanými mosty a propustky a ekodukty a dále ještě sjezdy na okolní pozemky, které budou podrobně navrhovány v rámci dalších stupňů projektové přípravy záměru. Z provedeného tabulkového porovnání vlivu obou variant na stávající turistické stezky provedené v Dokumentaci lze konstatovat, že posuzovaný záměr ve variantě 1 významně negativně neovlivní rekreační potenciál zájmového území, naopak se může pozitivně projevit zlepšením dostupnosti regionu. U varianty 2 lze z hlediska prostupnosti turistických tras uvažovat o omezení jedné turistické trasy, proto je navrženo opatření pro zachování prostupnosti této trasy v kapitoly D. IV. Dokumentace. Celkově byly zdravotní vlivy záměru na obyvatelstvo vyhodnoceny jako akceptovatelné.

S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku s doplněním, že počty přechodů oproti Dokumentaci budou navýšeny jednak splněním podmínek na další přechody v návrhu stanoviska a dále přístupy pro obyvatele v místech sjezdů na okolní pozemky. Změny vlivem provozu posuzovaného záměru jsou z hlediska zdravotního rizika zanedbatelné.

Současná úroveň znečištění ovzduší na základě údajů ČHMÚ o imisním pozadí ve standardně hodnocených ukazatelích zdravotního rizika na základě imisního pozadí suspendovaných částic odpovídá mírně nadprůměrné úrovni rizika ve městech ČR. Imisní zatížení sloučeninami redukované síry na základě výsledků imisního monitoringu ve městě v období 2019 – 2021 nepředstavuje významné přímé zdravotní riziko pro obyvatele, avšak za mimořádných emisních a rozptylových podmínek jsou přechodně dosahovány koncentrace, které jsou již pachově postížitelné. Příspěvek emisních zdrojů, kterých se hodnocený záměr týká, však bude z hlediska současné imisní situace a rizika znečištění ovzduší suspendovanými částicemi a dalšími klasickými škodlivinami zanedbatelný. Prokazatelně tak nedochází ke zhoršení vlivů na zdraví obyvatel. Zpracovatel posudku s uvedenými závěry hodnocení souhlasí.

#### Vlivy na kvalitu ovzduší a klima

Vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno v rozptylové studii (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., prosinec 2022). 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.

Oxidy dusíku – pro průměrné roční koncentrace NO<sub>x</sub> je stanoven imisní limit ve vztahu k ochraně zdraví lidí o hodnotě 30 µg.m<sup>-3</sup>. Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány v roce 2022 příspěvky k imisní zátěži maximálně do 3,74 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 1,66 µg.m<sup>-3</sup>, v roce 2050 příspěvky k imisní zátěži maximálně do 4,10 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 1,05 µg.m<sup>-3</sup>, v roce 2035 budou příspěvky mírně nižší. Z porovnání stávajícího stavu a výhledových stavů v roce 2050 a obdobně 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 prakticky nedojde k ovlivnění imisního limitu pro NO<sub>x</sub> ve

vztahu k ochraně ekosystémů, jak je modelově dokladováno na výpočtovém bodě 30018. Pro NO<sub>2</sub> je stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí o hodnotě 40 µg.m<sup>-3</sup> a 200 µg.m<sup>-3</sup> ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru. Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> se dle dat ČHMÚ v území pohybují v rozmezí 6,7 - 17,3 µg.m<sup>-3</sup>. Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány v roce 2022 příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,46 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,21 µg.m<sup>-3</sup>, v roce 2050 maximálně do 0,63 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,12 µg.m<sup>-3</sup>. Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 10,90 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 4,25 µg.m<sup>-3</sup>. Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky v roce 2050 do 11,73 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 2,21 µg.m<sup>-3</sup>. Z porovnání stávajícího stavu a stavu v roce 2035 a obdobně 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 NO<sub>2</sub>.

Oxid uhelnatý – v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu z hlediska maximálního denního klouzavého aritmetického 8hodinového průměru na 10 000 µg.m<sup>-3</sup>. Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k aritmetickému 8hodinovému průměru se bude v roce 2022 pohybovat do 143 µg.m<sup>-3</sup> ve výpočtové síti a do 62 µg.m<sup>-3</sup> u bodů mimo výpočtovou síť, v roce 2050 do 106,34 µg.m<sup>-3</sup> ve výpočtové síti a do 54 µg.m<sup>-3</sup> u bodů mimo výpočtovou síť. Z uvedeného porovnání je patrné, že příspěvky k imisní zátěži v obou výhledových horizontech 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.

PM<sub>10</sub> – stanovený imisní limit pro roční aritmetický průměr je 40 µg.m<sup>-3</sup>, pro 24hodinový aritmetický průměr pak 50 µg.m<sup>-3</sup> (s možností překročení této koncentrace 35krát za kalendářní rok). Průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> se dle dat ČHMÚ v území pohybují v rozmezí 12,7 - 23,0 µg.m<sup>-3</sup> a 36. nejvyšší hodnota 24hodinové průměrné koncentrace PM<sub>10</sub> se pohybuje v rozmezí 23,0 - 42,0 µg.m<sup>-3</sup>. Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru PM<sub>10</sub> v roce 2022 pohybuje do 2,83 µg.m<sup>-3</sup> ve výpočtové síti a do 0,99 µg.m<sup>-3</sup> u bodů mimo výpočtovou síť. V roce 2050 do 3,45 µg.m<sup>-3</sup> ve výpočtové síti a do 1,48 µg.m<sup>-3</sup> u bodů mimo výpočtovou síť. Příspěvek k 24hodinovému aritmetickému průměru frakce PM<sub>10</sub> se v roce 2022 pohybuje do 25,94 µg.m<sup>-3</sup> ve výpočtové síti, u bodů mimo výpočtovou síť do 13,30 µg.m<sup>-3</sup> a v roce 2050 se příspěvek k 24hodinovému aritmetickému průměru frakce PM<sub>10</sub> pohybuje do 17,82 µg.m<sup>-3</sup> a do 17,03 µg.m<sup>-3</sup> u bodů mimo výpočtovou síť. Z porovnání stávajícího stavu, stavu v roce 2035 a obdobně v roce 2050 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži. Z hlediska velikosti jej 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 PM<sub>10</sub>.

PM<sub>2,5</sub> – pro průměrné roční koncentrace je stanoven imisní limit o hodnotě 20 µg.m<sup>-3</sup>. Průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> se dle dat ČHMÚ v území pohybují v rozmezí 9,0 - 18,1 µg.m<sup>-3</sup>. Příspěvek posuzovaného záměru se z hlediska ročního aritmetického průměru PM<sub>2,5</sub> v roce 2022 pohybuje do 0,88 µg.m<sup>-3</sup> ve výpočtové síti a do 0,32 µg.m<sup>-3</sup> u bodů mimo výpočtovou síť. V roce 2050 do 1,04 µg.m<sup>-3</sup> ve výpočtové síti a do 0,41 µg.m<sup>-3</sup> u bodů mimo výpočtovou síť. Z porovnání stávajícího stavu, stavu v roce 2035 a obdobně v roce 2050 při realizaci záměru sice dochází u nejbližších objektů obytné zástavby k navýšení příspěvků k imisní zátěži. Jedná se však o navýšení 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<sub>2,5</sub>. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že

realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

Benzen – pro průměrné roční koncentrace je stanovena hodnota imisního limitu benzenu na  $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Průměrné roční koncentrace benzenu se dle dat ČHMÚ v území pohybují v rozmezí  $0,7 - 1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . 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 v roce 2050 to bude 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. Příspěvky k imisní zátěži benzenu se budou pohybovat hluboce pod hodnotou imisního limitu, a imisní limit v souvislosti s posuzovaným záměrem v řešeném časovém horizontu nebude překročen. Realizací záměru také nedojde k významnému ovlivnění imisního limitu pro benzen.

Benzo(a)pyren – pro průměrné roční koncentrace je stanovena hodnota imisního limitu benzo(a)pyrenu  $1 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ . Průměrné roční koncentrace Benzo(a)pyrenu se dle dat ČHMÚ v území pohybují v rozmezí  $0,3 - 1,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu se budou pohybovat hluboce pod hodnotou imisního limitu. Imisní příspěvky lze označit za malé a nevýznamné, v roce 2022 budou se pohybovat maximálně do  $0,096 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$  ve výpočtové síti a do  $0,027 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$  u bodů mimo výpočtovou síť. V roce 2050 maximálně do  $0,105 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$  ve výpočtové síti a do  $0,029 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$  u bodů mimo výpočtovou síť. 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 benzo(a)pyrenu. Z výsledků výpočtu lze vyvodit závěr, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území.

Z provedeného posouzení pro daný záměr nevyplývá povinnost realizovat kompenzační opatření dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Jako zmírňující opatření k omezení zátěže ovzduší v souvislosti s provozem záměru lze uvažovat vegetační úpravy záměru. Jedná se o opatření, která snižují prašnost v blízkosti komunikace, což v důsledku sníží také imisní zátěž benzo(a)pyrenem, který se významnou měrou váže právě na prachové částice. Pro etapu výstavby jsou formulována doporučení, která budou směřovat k minimalizaci vlivů výstavby na kvalitu ovzduší. Tato opatření jsou uvedena v Rozptylové studii a v kapitole B. I. 6. Dokumentace. 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. Z hlediska znečištění ovzduší je záměr „I/13 Děčín – Manušice“ při respektování podmínek a opatření uvedených v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace akceptovatelný.

Vyhodnocení vlivu záměru na klima bylo provedeno v samostatné studii, zpracované RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. (listopad 2022). Z provedeného hodnocení vyplývá, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov obcí podél stávajících komunikací přínosem, protože odvede dopravu z obcí do volné krajiny. Dojde k poklesu emisí z  $19,627 \text{ t CO}_2/\text{rok}$  (2022 – stávající stav) na  $10,490 \text{ t CO}_2/\text{rok}$  (rok 2035 se záměrem) a na  $10,909 \text{ t CO}_2/\text{rok}$  (rok 2050 se záměrem). Je tedy patrné, že u komunikací procházející obcemi dochází v porovnání se stávajícím stavem k poklesu emisí  $\text{CO}_2$ .

Celkově dojde k malému nárůstu koncentrací CO<sub>2</sub> v ovzduší v širším území (podél stávající a nově navrhované trasy komunikace) o cca 8 - 10 %. Na základě provedené analýzy pravděpodobnosti výskytu nebezpečí, která mohou posuzovaný záměr ovlivnit, je možné konstatovat, že možné riziko související se záměrem pro rostoucí průměrnou teplotu vzduchu, extrémní nárůsty teplot a vlny veder, změny v průměrném množství dešťových srážek, sucho, extrémní množství dešťových srážek, průměrnou rychlost větru, mrazy, škody vlivem mraznutí je možné vyloučit. Změny ve vlhkosti vzduchu lze očekávat pouze v prostoru komunikace a v její těsné blízkosti. Adaptační opatření zahrnují podmínky navržené v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace, z nichž nejvýznamnější je výsadba zeleně a realizace vsakovacích systémů srážkových vod. Nelze předpokládat, že by realizace záměru mohla znamenat ovlivnění makro a mezoklimatu. Klimatické podmínky budou ovlivněny pouze mírně na úrovni mikroklimatu. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že do navrhovaného projektu záměru není nezbytné adaptovat žádná integrační opatření. Celkově byly vlivy na ovzduší a klima vyhodnoceny jako akceptovatelné. S výše uvedeným hodnocením na ovzduší a klima se při splnění podmínek v návrhu stanoviska ztotožňuje i zpracovatel posudku.

#### Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Vyhodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci bylo provedeno v rámci Akustického posouzení (Ing. Filip Fikejz, 12/2022). V rámci výpočtu matematického 3D modelu bylo provedeno posouzení vlivu silniční dopravy pro stávající stav (rok 2022) a výhledové stavy v roce 2035 a 2050 bez záměru a se záměrem.

Pro fázi výstavby nebylo možné v Dokumentaci vzhledem k poskytnutým podkladům provést podrobné posouzení. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru a požadavcích na maximální využití navrhované trasy záměru pro staveništní dopravu lze však odůvodněně předpokládat, že je možno navrhnout organizaci prací a staveništní dopravu tak, aby byly dodrženy požadované hygienické limity pro výstavbu. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti se v roce 2022 pohybují v denní době 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) není plněn v bodech 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 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).

V rámci akustického posouzení bylo navrženo 15 protihlukových stěn. 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 je dále vymezeno 6 územních rezerv pro případné dobudování PHS, pokud by měření po zprovoznění záměru prokázala či výpočty v případě provedení ověřovacích hlukových studií, že nejsou plněny požadované hygienické limity.

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 o 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. Vlivem provozu plánované přeložky za předpokladu realizace protihlukových opatření popsaných v kapitole 6.3 Akustického posouzení (příloha č. 2 Dokumentace) 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). 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.

Dále byly posouzeny vlivy na vibrace a světelné znečištění a komentovány vlivy na zápach a vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření. Celkově byly vlivy na hlukovou situaci v území, na vibrace a světelné znečištění vyhodnoceny jako akceptovatelné, vlivy na zápach a vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření jako nulové.

S výše uvedenými závěry se ztotožňuje i zpracovatel posudku s doplněním, že v rámci podmínek závazného stanoviska bude požadováno zpracování hlukové studie pro stavbu před jejím započítáním, kdy budou již známé intenzity stavebních strojů a dopravy. Tato studie bude projednána s příslušnou hygienickou stanicí, a výsledky budou zpracovány do projektu organizace výstavby.

#### Vlivy na povrchové a podzemní vody

Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody bylo provedeno v rámci samostatné studie (RNDr. Jiří Starý, 11/2022) a předběžného určení geotechnických, geologických a hydrogeologických rizik na trase přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice (Pavel Lidmila, SG Geotechnika a.s., leden 2020).

Pro fázi výstavby jsou z hlediska nakládání se srážkovými vodami stanoveny odpovídající požadavky v kapitole B. I. 6. a D. IV. Dokumentace. Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijný plán“), který musí splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů a obsahovat odborná stanoviska správců dotčených toků. Pro fázi provozu byla rovněž stanovena opatření k minimalizaci možnosti negativního ohrožení kvality povrchových i podzemních vod uvedená v kapitole B. I. 6 Dokumentace a kapitole D. IV. Dokumentace včetně stanovených požadavků na monitoring. Systém odvodnění záměru výstavby silnice I/13 Děčín - Manušice bude ve velké části trasy řešen svedením srážkových vod ze zpevněných ploch do silničních vsakovacích příkopů. Likvidace srážkových vod bude řešena zasakováním. Účelem je maximalizovat vliv snížení dotace podzemních vod oproti stávajícímu stavu. Vsakování nebude prováděno v úsecích, kde by mohlo dojít k negativnímu ovlivnění kvality podzemní vody u stávajících vodních zdrojů, které jsou v podmínkách realizace záměru přesně specifikovány. Z provedeného posouzení vlivu zimní údržby na vodní toky plyne, že by nemělo dojít k významnějšímu zvýšení koncentrací chloridů v tocích. Výsledné koncentrace se pohybují pod úrovní přísnějšího limitu dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., 65 mg /l, který je stanoven pro kaprové a lososovitě ryby. Ve Vrbovém potoce by mohlo dojít ke zvýšení koncentrací chloridů ze stávajících 7,74 mg/l na 10,6 mg/l. S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění srážkových vod (při realizaci navržených opatření), na lokalizaci a charakter stavebního záměru a činností řešených v rámci stavby se předpokládá, že nedojde ke zhoršení stávajícího ekologického stavu a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází, a to ani ke zhoršení klasifikace z pohledu jednotlivých ukazatelů či biologických složek hodnocení.

Lze s nejvyšší pravděpodobností předpokládat, že samotná výstavba a provozování komunikace přeložky nebude v budoucnu důvodem ke zhoršení výsledného ekologického potenciálu útvaru povrchové vody OHL\_1010 a OHL\_1110. Výsledný ekologický potenciál obou dotčených útvarů je nyní hodnocen jako střední, výstavba záměru a jeho provoz by neměl přispět žádným způsobem ke zhoršení tohoto stavu, současně by neměl být překážkou k jeho případnému zlepšení. Podobně nebude mít stavba negativní vliv ve smyslu nemožnosti dosažení dobrého chemického stavu povrchových vod obou útvarů do budoucna, vzhledem k velmi malé ploše stavebního záměru vůči rozloze povodí obou útvarů a současně dobrému zabezpečení záměru z hlediska úniku látek závadných vodám, dle nových technologií a environmentálních norem.

Zásahy stavby pod hladinu podzemních vod bude při výstavbě krátkodobé a vratné, proto z pohledu útvaru podzemních vod málo významné. Ovlivnění podzemních vod stržením hladiny podzemní vody při provozu bylo prověřeno zejména s ohledem na vodní zdroje. Tyto zdroje (až na jímací objekt S19, který bude zrušen a bude vybudován nový zdroj) by neměly být



významným negativním způsobem ovlivněny, vlivy budou prověřovány jak při výstavbě, tak provozu navrhovaným monitoringem. Z hlediska rozlohy dotčeného útvaru podzemní vody se jedná o zásahy s vlivem malého rozsahu a neměly by ovlivnit kvantitativní stav útvaru jako celku. Celkově z hlediska rozlohy útvaru ID 46500 jsou veškeré vlivy malého až středního rozsahu, lze je významně eliminovat navrženými ochrannými opatřeními a neměly by ovlivnit kvantitativní stav útvaru jako celku, který je hodnocen jako dobrý.

Fáze provozu záměru může mít mírně negativní vliv na dobrý stav útvaru ID\_46500 v ukazateli chloridy, vzhledem ke zvýšení splachů z posypových solí do podzemních vod. Tento negativní vliv však bude působit dočasně (v zimním období) pouze v bezprostředním okolí předmětného úseku silnice I/13 a ve vztahu k celkové rozloze vodního útvaru nebude mít zásadní negativní vliv ve smyslu zhoršení aktuálně nedosaženého dobrého chemického stavu útvaru podzemních vod ID\_46500 jako celku. Podzemní vody tohoto útvaru jsou drénovány tokem Ploučnice a jejích přítoků, dosah tohoto vlivu tedy bude omezen na prostor mezi trasou přeložky a těmito toky. Záměr svým zásahem do podzemních vod nezpůsobí do budoucna nemožnost udržení dobrého chemického stavu v ukazateli chloridy. Vsakování srážkových vod z přeložky silnice I/13 do vod podzemních je nutné vyloučit u stanovených jímacích území vodních zdrojů tak, aby nedocházelo ke zvyšování koncentrace chloridů v dotčených kolektorech a jímacích objektech. Vody z tohoto úseku budou odváděny na vsakovací objekty nebo do recipientů mimo uvedené území.

Útvar ID\_46500 aktuálně nedosahuje dobrého chemického stavu (v ukazateli chloridy již je dosaženo dobrého stavu), a to zejména z důvodu nedosažení environmentálních cílů u souvisejících útvarů povrchových vod nebo významného zhoršení jejich stavu vyplývajícího z antropogenní změny hladiny vody nebo změny odtokových poměrů. Jak je uvedeno v hodnocení, 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, a záměr zde také nepřispěje k prohloubení nedobrého chemického stavu útvaru ID\_46500, ani nebude překážkou pro potenciální zlepšení tohoto stavu do budoucna.

Za předpokladu dodržení všech podmínek navržených na úseku ochrany podzemních vod lze konstatovat, že v rámci uvažovaného záměru budou vlivy výstavby a provozu posuzovaného záměru „I/13 Děčín – Manušice“ na dotčený útvar podzemní vody (ID 46500) málo až středně významné, akceptovatelné. Celkově lze konstatovat, že za předpokladu dodržení všech ochranných a kompenzačních opatření je záměr v obou navržených variantách akceptovatelný.

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí s upřesněním, že i když nebyly specifikovány bilance odběru a spotřeby vody pro výstavbu, lze z porovnání s obdobnými stavbami odvodit, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody, které by mohly mít významnější vlivy na životní prostředí. Technologická voda bude spotřebována především při klopení betonu během tuhnutí, klopení rozestavěných částí stavby, atd. Potřeba vody bude pokryta dovozem cisternami, případně napojením některých stavenišť na vodovodní přípojku. Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety. Dále lze doplnit, že pro období výstavby musí být zpracován i povodňový plán. Požadavky na technické řešení prvků odvodňovacího systému včetně vsakovacích prvků, které vycházejí ze stávajících platných předpisů, dávají obecně dostatečnou záruku, že nedojde k neakceptovatelnému ovlivnění povrchových a podzemních vod. Výsledná koncentrace chloridů ve Vrbovém potoce bude bezpečně pod zjištěnou průměrnou koncentrací chloridů ve vodách, kde žije rak kamenáč (viz publikace Raci v České republice – Štabergerová 2009), která je 30,1 mg/l, budou se pohybovat těsně nad 25. percentilem. Pro minimalizaci negativních dopadů stržení hladiny podzemních vod, popř. drénování podzemních vod podél kanalizací je potřeba splnit podmínky, které jsou začleněny do návrhu stanoviska. Tvzení, že oproti současnému stavu nebudou záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází, upravuje zpracovatel posudku tak, že tato ovlivnění nebudou významná a jsou proto akceptovatelná.

### Vlivy na půdu

Záměrem dojde k celkovému trvalému záboru pozemků o výměře 89,5764 ha u varianty 1 a cca 85,4348 ha u varianty 2. Celkově se předpokládá trvalý zábor ZPF o výměře cca 69,8803 ha ve variantě 1, resp. cca 67,5467 ha ve variantě 2. Z provedené analýzy vyplývá, že budou dotčeny převážně plochy trvalých travních porostů a orné půdy. Částečně i ovocné sady a zahrady. 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 záborů ZPF lze vliv záměru považovat za negativní, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace jako akceptovatelný. Ve fázi výstavby záměru je očekáváno vytěžení 1 442 340 m<sup>3</sup> zeminy v případě varianty 1 a 1 331 710 m<sup>3</sup> v případě varianty 2. Do násypů bude dle předběžné bilance potřeba 1 338 290 m<sup>3</sup> v případě varianty 1 a 1 363 300 m<sup>3</sup> 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 deficit zemin.

V souladu s pedologickým průzkumem bude sejmutá ornice z trvalého záboru použita jednak k opětovnému ohumusování silničního tělesa (přednostně bude uvažováno s podorničními vrstvami), jednak k ohumusování ploch v trvalém záboru, jako jsou oka křižovatek. Dále také na rekultivaci zrušených komunikací v tlušťce odpovídající přilehlému okolí. Přebytečná ornice bude nabídnuta zemědělcům hospodařícím v okolí stavby. Z lesních parcel bude z ploch záboru sejmuta lesní hrabanka.

Z hlediska vlivu na půdu je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. a D. IV. Dokumentace hodnocen jako akceptovatelný. Zpracovatel posudku se závěry hodnocením při splnění podmínek v návrhu stanoviska souhlasí.

### Vlivy na horninové prostředí a 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. 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. 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.

Další přírodní zdroje biota, vody (povrchové a podzemní), horninové prostředí a půdy jsou řešeny v dalších vlivech záměru.

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 (svahových nestabilit), která jsou dále jednotlivě popsána. Identifikováno bylo celkem 8 takovýchto ploch. Výstavba 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. Celkově byly vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. a D. IV. Dokumentace hodnoceny jako akceptovatelné. Zpracovatel posudku s hodnocením při splnění podmínek v návrhu stanoviska souhlasí.

#### Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Vyhodnocení vlivu záměru na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy) bylo prověřeno a posouzeno v samostatných studiích „Hodnocení záměru podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“ (Mgr. Radim Kočvara, 11/2020 a 12/2022), „Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu - Hodnocení podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., v platném znění“ (Mgr. Radim Kočvara, 10/2020) a „Rámcová migrační studie“ (Mgr. Radim Kočvara 10/2020).

Z hlediska vlivů na floru je zastoupení přírodních biotopů 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. Dále byly hodnoceny i druhy, které patří do Červeného seznamu ČR. Při výstavbě lze hodnotit vliv jako významný vlivem realizace trvalých i dočasných záborů. Po dokončení stavby a rekultivacích stavenišť lze předpokládat postupné obnovení některých populací a vytvoření nových typů fytocenóz. 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.

Pro období provozu byly posouzeny vlivy záměru na fragmentaci krajiny, bariérový efekt, znečištění prostředí se zaměřením vlivu provozu na koncentrace NO<sub>x</sub>, které byly vyhodnoceny jako malé a málo významné (imisi limit pro ochranu ekosystémů a vegetace na úrovni 30 µg/m<sup>3</sup> bude plněn). Dále je vyhodnocen vliv zimní údržby vozovek, havárie automobilů, vliv na ruderalizaci přírodního prostředí (flóru) a pravidelná údržba vozovky a krajnic, rekonstrukce. Ovlivnění flóry předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření v kapitole B. I. 6. a D. IV. Dokumentace považovat za přijatelné.

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. 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.). 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.

Z výsledků hodnocení dřevin rostoucích mimo les plyne, že i přes to, že zásah do těchto dřevin není zanedbatelný, lze jej při zohlednění navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace hodnotit jako akceptovatelný, nebude představovat významný negativní vliv.

Z hlediska vlivů na faunu byly v rámci komplexních průzkumů 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. Vlivy byly podrobně posouzeny pro bezobratlé, brouky, obratlovce, obojživelníky, plazy, ptáky a savce. 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*). V případě bezobratlých živočichů lze 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 odchvy a transfery na náhradní lokality ekologickým dozorem stavby. Vlivy na faunu byly posouzeny při výstavbě z hlediska přímých záborů stávajících biotopů, disturbance (rušení), znečištění prostředí. Při provozu byl posouzen bariérový efekt a migrace živočichů, mortalita, disturbance (rušení), znečištění prostředí a změny stanovištních poměrů a změny ve využití krajiny. Na základě provedených hodnocení lze při realizaci navržených opatření k ochraně fauny v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace považovat ovlivnění fauny za přijatelné. Z podrobného posouzení migrační prostupnosti území plyne, že v případě realizace navržených migračních objektů a řady opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace lze zároveň předpokládat zajištění dobré průchodnosti územím pro volně žijící živočichy.

Z hlediska vlivů na ekosystémy je zastoupení přírodních biotopů 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 ovlivněné člověkem. V daném území neexistuje vysloveně přirozený, samovolně vytvořený biotop. Mnohé z biotopů lze ale považovat za přírodní. Při respektování opatření na podporu přírodních i přírodě blízkých biotopů uvedených v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace, lze vlivy předmětného záměru na dotčené ekosystémy považovat za akceptovatelné.

Z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost se záměr 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. 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 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.

Záměr představuje zábor části předmětných cenných biotopů a stanovišť, tj. podobný zásah lze jen obtížně v ploše záborů 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 stanovištně i geograficky nepůvodních dřevin. Zavádění autochtonních dřevin s preferencí jedle bělokoré. Zavádění v území vzácných či maloplošně se vyskytujících, ale autochtonních druhů dřevin jako dřín jarní, jeřáb muk, jeřáb břek, jeřáb oskeruše a původní ovocné dřeviny. Významný negativní vliv záměru na biologickou rozmanitost a ekosystémy v řešeném území se při respektování navržených opatření v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace nepředpokládá, proto lze záměr považovat za akceptovatelný.

Zpracovatel posudku s výše uvedenými závěry hodnocení při splnění podmínek v návrhu stanoviska souhlasí s doplněním, že do podmínek byly přidány další požadavky zejména na ochranu raka kamenáče.

### Vlivy záměru na krajinu a její ekologické funkce

Vlivy záměru na krajinný ráz byly zhodnoceny v rámci samostatné studie „Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny“ (Mgr. Kateřina Majčíková, 11/2022). Ze závěru posouzení byl pro jednotlivá zákonná kritéria krajinného rázu vyhodnocen středně silný vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, Vliv na významné krajinné prvky (VKP) a Vliv na harmonické vztahy v krajině. Slabý až středně silný vliv bude působit na Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky, Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ), Vliv na estetické hodnoty a Vliv na harmonické měřítko krajiny. Slabý vliv byl identifikován jen u Vlivu na kulturní dominanty. Z provedeného hodnocení plyne, že plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 ZOPK a to pro obě posuzované varianty trasy záměru. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Z hlediska vlivu na ÚSES je předmětný záměr vyhodnocen jako akceptovatelný, v případě dodržení stanovených opatření uvedených v podmínkách stanoviska a kapitole v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro ÚSES v daném území.

V trase záměru se nenachází žádné registrované VKP podle § 6 ZOPK. 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) ZOPK. Z hlediska vlivu na významné krajinné prvky byl záměr vyhodnocen jako akceptovatelný při dodržení podmínek uvedených v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace.

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. 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 uvedenými v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace. Při respektování navržených opatření bude vliv předmětného záměru na CHKO České středohoří akceptovatelný.

Předmětný záměr nezasahuje na území žádného z přírodních parků dle § 12 ZOPK. Navrhovaným záměrem nebude dotčen žádný přírodní park. V zájmovém území se nevyskytují žádné památné stromy, chráněné skupiny stromů nebo stromořadí. Památné stromy nebudou v souvislosti s realizací předmětného záměru dotčeny.

Součástí Dokumentace je také „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“ (RNDr. Lenka Šikulová, 12/2022). Na základě celkového hodnocení vlivů záměru na dotčené EVL a PO, jejich předměty ochrany a celistvost lze konstatovat, že posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv (-1) na vydru 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 orientalis*) 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. Posuzovaný záměr v obou posuzovaných variantách nebude mít významný negativní vliv (tedy negativní vliv dle §45i odst. 9 ZOPK) na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří soustavu NATURA 2000. Celkově lze proto konstatovat, že záměr z pohledu vlivů na krajinu a její ekologické funkce bude při dodržení stanovených opatření uvedených v kap. B. I. 6. a D. IV. Dokumentace akceptovatelný. Zpracovatel posudku za předpokladu splnění navržených podmínek souhlasí.

## Vlivy na 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. 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. Významný negativní vliv záměru na hmotný majetek lze vyloučit. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za přijatelný.

Přímé negativní ovlivnění památek, vyskytujících se do 200 m od záměru, posuzovanou stavbou se nepředpokládá. Významný negativní vliv záměru na kulturní památky lze vyloučit. Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

### Vlivy přesahující státní hranice

Hodnocené vlivy záměru mají v převážné míře lokální charakter, jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice. Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí s upřesněním, že nepříznivé vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

### Jiné vlivy – možnost kumulace

Z pohledu kumulativních a synergických vlivů se záměrem byly hodnoceny záměry „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“). Z hodnocení plyne, že kumulace budou u mnoha vlivů prakticky žádné, u vybraných vlivů bylo provedeno podrobnější posouzení s následujícími závěry. V souvislosti s povrchovými vodami nelze předpokládat významné kumulativní nebo synergické vlivy s uvedenými stavbami. V souvislosti s podzemními vodami se, vzhledem k lokálnímu dotčení hydrogeologického prostředí stavbou posuzovaného záměru, kumulativní ani synergické vlivy s dalšími stavbami nepředpokládají.

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.

Z pohledu vlivu na půdy nelze očekávat takové kumulativní ani synergické vlivy s uvedenými stavbami silniční infrastruktury, které by měly významně negativní vliv.

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru se nepředpokládají významné kumulativní ani synergické vlivy na přírodní zdroje horninového prostředí.

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“).

Z hodnocení kumulativních a synergických vlivů na faunu plyne, že 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“).

Z pohledu ekosystémů se výraznější kumulativní a synergické vlivy v území posuzovaného záměru nepředpokládají.

Na základě provedených vyhodnocení je zřejmé, že se nepředpokládají výraznější kumulativní a synergické vlivy na prvky ÚSES a VKP s navazujícími stavbami silniční infrastruktury.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí z pohledu celkové přijatelnosti kumulací, s doplněním, že do podmínek v návrhu stanoviska byl začleněn požadavek na podrobné ověření kumulace vlivu zimní údržby (koncentrací chloridů) záměru se stavbou silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem z hlediska vlivů na povrchové vody.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek a vlivů v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví. Na základě obdržených připomínek je patrné, že Dokumentace obsahuje podklady v dostatečné úrovni podrobnosti. Z provedeného hodnocení záměru vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je možné záměr realizovat, za předpokladu splnění stanovených podmínek k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Podstatné je také, že v rámci navazujících řízení budou podmínky stanoviska upřesněny a doplněny o opatření dle jednotlivých složkových zákonů. V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné.

### **Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí**

Přeložka silnice I/13 je v obou řešených variantách v celém úseku Děčín – Manušice navržena ve dvoupruhové kategorii S 11,5/90. Základní šířka vozovky včetně zpevněných krajnic je 10,5 m. Šířka jízdního pruhu je 3,50 m. Základní příčný spád je střechovitý 2,5 %. 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 Soutěsky, Jedlka, v severozápadní části obchvatu Benešova nad Ploučnicí, v lokalitě Velká Bukovina a Volfartice. 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.

Návrh trasy přeložky silnice I/13 ve variantě 1 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). 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.

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.

Ve variantě 2 je směrové a výškové vedení 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 (Březíňské 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 navrženo 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. 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 stoupání jsou navrženy přídatné pruhy pro pomalá vozidla. Ve směru Děčín – Benešov nad Ploučnicí se nachází přídatné 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.

Záměr přeložky silnice I/13 v celém úseku Děčín - Manušice dále zahrnuje realizaci přeložek komunikací, polních cest, návrh propustků, zárubních zdí, objektů odvodnění komunikací, úprav vodotečí, přeložek inženýrských sítí, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících objektů staveb. Koncepce vodohospodářského řešení stavby byla navržena se snahou eliminace snížení dotací podzemních vod. V maximálním rozsahu (pokud je to možné s ohledem na ochranu vodních zdrojů) jsou navrženy vsakovací příkopy, popř. další vsakovací objekty, které zajistí dotaci podzemních vod. 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 lokálně 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 odlučovacími 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. 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 provést dle podmínek z návrhu stanoviska a kapitoly B. I. 6. Dokumentace.

Z hlediska vlivu na ovzduší aktivní varianta záměru mírně navyšuje množství emisí odcházejících do ovzduší, současně však dochází k vymístění významného podílu těchto emisí do území bez zástavby. Imisní dopady na obyvatelstvo jsou tedy příznivější. Pro částečnou kompenzaci emisí je navržena výsadba zeleně.

Příznivěji lze hodnotit záměr z hlediska hluku, kdy díky přesunu části dopravy ze stávající trasy dojde ke snížení hlukové emise podél stávající komunikace, která prochází i obytnou zástavbou. Pro minimalizaci negativních vlivů na hluk a zejména na akustickou pohodu obyvatel jsou navrženy požadavky na technické řešení mostů, které vedou k minimalizaci mostů s povrchovými mostními uzávěry.

Zábory pozemků jsou u stavby tohoto rozsahu vždy negativní a nevratné, ale z hlediska charakteru záměru a veřejného zájmu je lze akceptovat. Technické řešení vyplývá z navrhovaného trasování a místní konfigurace terénu a snahy minimalizace záborů ZPF a PUPFL. Z hlediska možných vlivů na ŽP jej lze hodnotit jako úměrné řešenému záměru.

Pro snížení rizika mortality větších živočichů se počítá s realizací oplocení komunikace. Zmírnění negativních účinků fragmentace krajiny bude zajištěno zejména realizací dostatečného počtu migračních objektů odpovídajících parametrů (mostní objekty, propustky, ekodukty, apod.). Jejich počet a rozsah byl dle požadavků migrační studie rozšířen a požadavky na jejich realizaci byly začleněny do podmínek stanoviska. K dalšímu rozšíření prostupnosti oplocení pro obyvatele dojde při návrhu sjezdů na okolní pozemky, které budou navrženy v rámci dalšího stupně projektové přípravy stavby po projednání s majiteli pozemků. Vybrané sjezdy budou vybudovány tak, aby neumožňovaly vstup živočichů na komunikaci.

Z technologického hlediska disponuje tento druh silničních staveb souborem ověřených, dobře zvládnutých technologických postupů pro vlastní výstavbu záměru, ale i postupů k zajištění požadavků na ochranu životního prostředí, a to jak v době přípravy záměru, tak i v době jeho realizace a provozu. Tyto postupy a požadavky jsou začleněny do předpisů, které budou muset projektanti dalších stupňů projektové přípravy staveb respektovat.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby procesu EIA v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Do podmínek v návrhu stanoviska jsou začleněny podmínky na další optimalizaci technického řešení záměru s ohledem na vlivy na životní prostředí (požadavky na sadové úpravy, požadavky na vodohospodářské řešení objektů, atd.). Technické řešení záměru tak bude odpovídat dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí a při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru a dodržení podmínek uvedených v návrhu stanoviska lze technické řešení záměru považovat za vhodné a akceptovatelné.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

### **Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

Předmětný 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 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 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 záměru je uveden v kapitole B. I. 6. Dokumentace.

V Dokumentaci byl při hodnocení jednotlivých vlivů komentován i rozdíl mezi jednotlivými variantami. Z porovnání vplynuly následující závěry:

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví obyvatel jsou obě řešené varianty záměru akceptovatelné. 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 kvalitu ovzduší lze obě varianty záměru považovat za srovnatelné a lze je doporučit k realizaci. V souvislosti s ochranou veřejného zdraví, lze u varianty 2 očekávat nevýznamně 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 klimatický systém lze obě varianty záměru považovat za srovnatelné a lze je doporučit k realizaci. Z hlediska splnění hygienických limitů hluku jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné. 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. Z pohledu vlivu na zmíněné fyzikální a biologické charakteristiky (vibrace, světelné znečištění, zápach a radioaktivní či elektromagnetické záření) jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné. Pouze z pohledu vibrací lze v průběhu výstavby, z důvodu oddálení trasy přeložky I/13 od obytné zástavby v některých úsecích, vyhodnotit variantu 2 oproti variantě 1. Jedná se však o dočasný málo významný vliv. Na základě provedených vyhodnocení lze jako mírně příznivější z hlediska vlivu na podzemní a povrchové vody vyhodnotit variantu 2 posuzovaného záměru (výjimkou je vedení varianty 2 nad jímacím objektem „Pod Hladíkovou“ v km 3,0, kde je jednoznačně příznivější vedení varianty 1.). 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. Z hlediska vlivu na půdu je navrhovaný záměr v obou řešených variantách za předpokladu respektování splnění podmínek v návrhu stanoviska akceptovatelný. Jako mírně příznivější lze vyhodnotit variantu 2 posuzovaného záměru. Z hlediska vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné. 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 za předpokladu splnění navržených podmínek v návrhu stanoviska akceptovatelné. Z hlediska vlivu na krajinu a krajinný ráz jsou vlivy na zákonná kritéria krajinného rázu srovnatelné. Mírně příznivěji lze vzhledem k většímu rozsahu vlivů na prvky ÚSES a VKP vyhodnotit variantu 2. Obě navržené varianty posuzovaného záměru jsou z hlediska vlivu na krajinu a krajinný ráz při splnění podmínek v návrhu stanoviska akceptovatelné. Z hlediska vlivu na hmotný majetek, kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů jsou obě řešené varianty záměru srovnatelné a akceptovatelné. Vlivy na ostatní hodnocené složky životního prostředí jsou buď málo významné, nebo se prakticky neprojeví.

Souhrnně lze konstatovat, že varianta 2 je vyhodnocena jako mírně vhodnější u vlivu na veřejné zdraví, ovzduší, hluku (od 200 m kratší PHS), na podzemní a povrchové vody (výjimkou je vedení varianty 2 nad jímacím objektem „Pod Hladíkovou“ v km 3,0, kde je jednoznačně příznivější vedení varianty 1.), půda, biologickou rozmanitost, vlivy na prvky ÚSES a VKP. Prakticky stejné vlivy variant jsou na klima, vibrace, světelné znečištění, zápach a radioaktivní či elektromagnetické záření, horninové prostředí, krajinu a krajinný ráz, hmotný majetek, kulturní dědictví a ostatní hodnocení vlivy.

Celkově lze však konstatovat, že obě varianty jsou z pohledu vlivů na životní prostředí akceptovatelné a lze je proto obě doporučit k realizaci. Mírně vhodnější je varianta 2 s jedinou výjimkou, a to je vedení trasy varianty 2 nad jímacím objektem „Pod Hladíkovou“ v km 3,0, kde je jednoznačně příznivější vedení varianty 1.

### **Vypořádání vyjádření k dokumentaci**

K Dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 31 vyjádření, z toho 5 vyjádření dotčených územně samosprávných celků, 14 vyjádření dotčených orgánů státní správy, 4 spolky a 8 vyjádření veřejnosti. Po uplynutí lhůty pro podání vyjádření k dokumentaci bylo doručeno příslušnému úřadu vyjádření Libereckého kraje. V souladu s § 8 odst. 3 zákona se k vyjádřením zasláným po lhůtě nepřihlíží a nejsou proto podrobně vypořádána. Liberecký kraj požaduje řešit všechny křížovatky na svém území jako plnohodnotně mimoúrovňové a preferuje variantu 2. Tyto požadavky nejsou pro doporučení či nedoporučení realizace záměru z pohledu vlivů na životní prostředí zásadní.

Připomínky ve vyjádřeních se týkaly v několika případech upozornění na povinnosti platných právních předpisů a norem, možností snížení emisí škodlivin a hluku, podmínek pro vypouštění odpadních srážkových vod, požadavku na revizi kanalizačního systému a požadavku na upřednostnění lodní a železniční dopravy.

Všechny požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly detailně vypořádány v posudku v kapitole V. Vypořádání všech obdržovaných vyjádření k dokumentaci. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz>) kód záměru ULK1123, v části Posudek (str. 65. – 163. posudku). Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Příslušný úřad se s vypořádáním vyjádření a závěry zpracovatele posudku ztotožňuje bez dalšího doplňujícího komentáře.

### **Okruh dotčených územních samosprávných celků**

- Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem,
- Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2
- Statutární město Děčín, Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín
- Město Česká Lípa, náměstí T. G. Masaryka 1/1, 470 36 Česká Lípa
- Město Benešov nad Ploučnicí, náměstí Míru 1, 407 22 Benešov nad Ploučnicí
- Město Žandov, Náměstí 82, 47107 Žandov u České Lípy
- Obec Malá Veleň, Jedlka 46, 405 02 pošta Děčín 2
- Obec Dolní Habartice, Dolní Habartice 178, 405 02 Děčín
- Obec Velká Bukovina, č. p. 178, 407 29 Velká Bukovina
- Obec Volfartice, Volfartice 59, 471 12 Volfartice
- Obec Horní Libchava, Horní Libchava 60, 471 11 Horní Libchava

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona, pokud oznamovatel písemně prokáže, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím. Platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle § 9a odst. 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.

## POUČENÍ

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 správního řádu je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Stanovisko vydáno dne: 12. 10. 2023

Ing. Irena Jeřábková  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona žádáme o neprodlené zveřejnění informace o vydání závazného stanoviska na úředních deskách po dobu nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s § 16 odst. 2 žádáme dotčené územní samosprávné celky o zaslání vyrozumění o dni vyvěšení informace o vydání závazného stanoviska na úřední desce elektronickou datovou zprávou nebo e-mailem (koutecky.j@kr-ustecky.cz), popř. písemně v nejkratším možném termínu.

Do podkladů lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, Česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru ULK1123.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání konaného dne 25. 5. 2023 (č. j. KUUK/086765/2023, spis. zn. KUUK/103367/2020/477 ze dne 19. 7. 2023).

**Rozdělovník** k č. j.: KUUK/132084/2023

### **Oznamovatel:**

1) Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Liberec, IČ:65993390, Zeyerova 1310, P. O. Box 386, 460 55 Liberec

### **Dotčené územní samosprávné celky (ke zveřejnění informace dle § 16 zákona):**

- 2) Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
- 3) Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2
- 4) Statutární město Děčín, Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín
- 5) Město Česká Lípa, náměstí T. G. Masaryka 1/1, 470 36 Česká Lípa
- 6) Město Benešov nad Ploučnicí, náměstí Míru 1, 407 22 Benešov nad Ploučnicí
- 7) Město Žandov, Náměstí 82, 47107 Žandov u České Lípy
- 8) Obec Malá Veleň, Jedlka 46, 405 02 pošta Děčín 2

- 9) Obec Dolní Habartice, Dolní Habartice 178, 405 02 Děčín
- 10) Obec Velká Bukovina, č. p. 178, 407 29 Velká Bukovina
- 11) Obec Volfartice, Volfartice 59, 471 12 Volfartice
- 12) Obec Horní Libchava, Horní Libchava 60, 471 11 Horní Libchava

**Dotčené orgány státní správy:**

- 13) Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2
- 14) Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (zde)
- 15) Magistrát města Děčín, odbor životního prostředí, Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín
- 16) Městský úřad Česká Lípa, odbor životního prostředí, náměstí T. G. Masaryka 1/1, 470 36 Česká Lípa
- 17) AOPK ČR, Správa CHKO České středohoří, Michalská 260/14, Litoměřice
- 18) ČIŽP OI, Výstupní 508/9, 400 07 Ústí nad Labem
- 19) ČIŽP OI, Třída 1. máje 858/26, 460 01 Liberec
- 20) Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, Moskevská 1531/15, 400 01 Ústí nad Labem
- 21) Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci, Husova 186/64, 460 31 Liberec
- 22) OBÚ pro území kraje Ústeckého, U Města Chersonu 1429/7 , 434 01 Most
- 23) MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny - ochrana ZPF, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

**Na vědomí:**

- 24) AOPK ČR, Správa NP České Švýcarsko, Pražská 457/52, 407 46 Krásná Lípa
- 25) Povodí Ohře, s. p., státní podnik, Bezručova 4219, 430 03 Chomutov
- 26) MŽP, odbor geologie, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
- 27) MŽP, odbor výkonu st. správy ZÁPAD, Bělehradská 1338/15, 400 02 Ústí nad Labem
- 28) MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IP, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

**Zpracovatel dokumentace:**

- 29) Ing. Libor Ládyš a kol., EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10

**Zpracovatel posudku:**

- 30) Ing. Richard Kuk, Hrabáková 1969, 148 00 Praha 4