Krajský úřad Ústeckého kraje

odbor životního prostředí a zemědělství

Dle rozdělovníku

Spisová značka: KUUK/171640/2021/107
Číslo jednací: KUUK/159034/2023
UID: kuukes8c1521da
Počet listů/příloh: 19/0

Vyřizuje/linka: Ing. Jan Koutecký/970

Datum: 17.01.2024

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: Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – D8 (Knínice)

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je novostavba přeložky silnice I. třídy v kategorii S11,5/70. Intravilánový úsek varianty Chrochvická od okružní křižovatky Chrochvice po napojení na Vilsnickou spojku je navržen v kategorii místní sběrné komunikace MS2 11,5/50 s šířkou jízdního pruhu 3,25 m.
Délka posuzovaného úseku:

- varianta Chrochvická: v podvariantě 2018 - 14,705 km a v podvariantě 2015 - 14,821 km
- varianta Pastýřská: 14,442 km
- varianta Malšovická: 12,356 km

Pro všechny varianty je směrové vedení v km 4,5 – 6,0 navrženo ve dvou podvariantách (podvarianta 2015 a podvarianta 2018). Toto řešení nemá podstatný vliv na délku celé trasy.

Varianta Chrochvická je v km 12,5 – 13,7 navržena variantně, blíže k zástavbě (podvarianta 2018) je dlouhá 1 200 metrů a dále od zástavby (podvarianta 2015) je dlouhá 1 316 metrů. Trasa je složena z dvaceti (resp. dvaadvaceti v podvariantě 2015) směrových oblouků o poloměrech 200 – 3 000 m s vloženými přímými úseky. Na trase varianty Chrochvická je navrženo šest křižovatek, 19 mostů v nevariantních úsecích a další tři mosty v podvariantách 2015 resp. 2018. Dále jsou navrženy 2 mosty přes přeložku I/13 a 4 mosty na větvích křižovatek. Délka tunelu v místě průchodu trasy sedlem mezi Popovickým vrchem a Kloboukem na území Chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „CHKO") je 870 m s výškou nadloží 6 – 34 m. V části údolí je navržena ochrana zástavby přesypaným tunelem (varianta galerie) délky 230 m. Chrochvická varianta vyvolá celkem 13 přeložek silnic, místních komunikací a cest.

Varianta Pastýřská je až do km 11,067 z hlediska směrového vedení shodná s Chrochvickou variantou, a to včetně podvariant v km 4,4 – 4,6. Trasa je složena z devatenácti (resp. jednadvaceti v podvariantě 2015) směrových oblouků o poloměrech 500 – 2 000 m s vloženými přímými úseky. Na trase varianty Pastýřská je navrženo šest křižovatek, 20 mostů v nevariantních úsecích a další jeden v podvariantě 2015 resp. tři v podvariantě 2018. Dále je navržen most přes přeložku I/13 a 4 mosty na větvích křižovatek. Délka tunelu pod skalním masivem Pastýřské stěny v Děčíně – Podmoklech je 1 130 m s výškou nadloží 6 – 92 m. Tunel je v přímé a ve směrovém oblouku o poloměru 500 m. Podélný spád v tunelu je 3,5 %. Pastýřská varianta vyvolá celkem 15 přeložek silnic, místních komunikací a cest.

Varianta Malšovická je do km 4,4 shodná se směrovým vedením varianty Chrochvická a Pastýřská. V navazujícím úseku jsou navrženy dvě podvarianty, které jsou prakticky shodné s podvariantami varianty Chrochvická a Pastýřská, liší se pouze ve své koncové části, kde je od km 5,67 podvarianty 2015 (resp. od km 5,83 podvarianty 2018) upraveno jejich směrové vedení tak, aby dále pokračovaly jako varianta Malšovická. Trasa je složena ze čtrnácti (resp. šestnácti v podvariantě 2015) směrových oblouků o poloměrech 500 – 2 000 m s vloženými přímými úseky. Na trase varianty Malšovická je navrženo pět křižovatek, 10 mostů v nevariantních úsecích a další jeden v podvariantě 2015 resp. tři v podvariantě 2018. Dále jsou navrženy dva mosty na větvích křižovatek. Délka tunelu je 3 150 m s výškou nadloží 6 – 88 m. Tunel od sedla v lokalitě Obora až do Malšovic je tříprouhový, v přímém vedení a ve směrovém oblouku o poloměru 1 500 m. Podélný spád v tunelu je 5 %. Varianta Malšovická vyvolá celkem 15 přeložek silnic, místních komunikací a cest.

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 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).

Umístění záměru:

kraj: Ústecký

Chrochvická a Pastýřská varianta

obec: Libouchec, Jílové, Děčín

k. ú.: Libouchec, Modrá u Děčína, Jílové u Děčína, Martiněves u Děčína, Podmokly, Chrochvice, Krásný Studenec, Horní Oldřichov

Malšovická varianta

obec: Libouchec, Jílové, Děčín, Malšovice

k. ú. : Libouchec, Modrá u Děčína, Jílové u Děčína, Krásný Studenec, Vilsnice, Malšovice

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

Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – D8 (Knínice)

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:

V úseku 0 – 4,4 km

1. V rámci další projektové přípravy posoudit možnost snížení nivelety úseku v okolí Libouchce.

Varianta Malšovická

2. V rámci další projektové přípravy nalézt technicky schůdné řešení napojení na I/62.
3. V dalším stupni projektové přípravy prověřit možnost posunutí přeložky silnice III/25380 východním směrem a jejího vymístění z území Evropsky významné lokality Bohyňská lada, Chmelník, Lotarův vrch.

Varianta Chrochvická

4. V rámci další projektové přípravy zvolit ve 14 km trasy namísto galerie tunel.

Pro zvolenou variantu

5. Stanovit odborný ekologický dozor v dostatečném předstihu před zahájením stavby, který bude fungovat po celou dobu stavby a v období následné péče o vysázenou zeleň a rekultivované plochy.
6. V rámci dalších fází projektové přípravy záměru (DÚR, DSP) aktualizovat biologický průzkum s respektováním připomínek příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny vznesených ve vyjádřeních k dokumentaci. Před zahájením stavby nesmí být aktualizovaný biologický průzkum starší než 2 roky.
7. Na základě výsledků aktualizovaného biologického průzkumu upřesnit návrh ochranných a kompenzačních opatření z hlediska ochrany přírody a krajiny.
8. Zpracovat zásady organizace výstavby (dále jen „ZOV“) s řešením následujících problémů:
   (a) Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů. Umístit je, pokud možno, v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
   (b) Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
   (c) Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu přeložky. Stanovit objem zemin a ornice přemisťovaných během výstavby.
   (d) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště přeložky, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, zejména v obytné zástavbě, vyloučit pojíždění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Pokud možno se vyhýbat obytné zástavbě.
   (e) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanizmů a využívání přepravních tras. Součástí plánu bude časový harmonogram kácení dřevin včetně způsobu nakládání s dřevní hmotou.
   (f) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku srážkových vod ze

staveniště. Umístění sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.

(g) Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany životního prostředí, včetně správců vodních toků.

(h) Zpracovat aktualizovanou rozptylovou a hlukovou studii. Zohlednit výsledky sčítání dopravy v roce 2020 (publikováno ŘSD v únoru 2022) včetně prognózy vývoje. Pro NA uvažovat rychlost 80 km/hod.

(i) Na základě aktualizované hlukové studie zpřesnit rozsah protihlukových opatření.

(j) Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby. Závěry hlukové studie zohlednit v ZOV.

(k) Zpracovat projekt rekultivace ploch dočasného záboru včetně návrhu následné péče.

9. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les a minimalizovat rozsah kácení pokud možno pouze na plochy dočasného záboru pro výstavbu přeložky. Součástí bude i návrh kompenzační výsadby za pokácené dřeviny.
10. Pro ochranu netopýrů v místech křížení přeletových koridorů s přeložkou I/13 realizovat opatření dle návrhu v dokumentaci EIA.
11. V rámci dokumentace pro stavební povolení ověřit na základě podrobného geotechnického průzkumu přesné geologické poměry vybrané varianty (zejména v místech založení mostů, navrhovaných tunelů a v sesuvných územích). Na základě průzkumu zvolit technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem.
12. V rámci dokumentace pro stavební povolení předložit projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru.
13. Protihlukové stěny navrhnout s ohledem na ochranu ptactva jako neprůhledné, z matných skel nebo průhledné s výplní svislých bílých pruhů. Šířka pruhů 20 mm ve vzdálenosti do 100 mm.
14. V další fázi projektové přípravy stavba musí být navržena a realizována tak, aby nedošlo k omezení funkcí vodních toků a zařízení (meliorací). Odtok povrchových vod z komunikace a z pozemků v okolí přeložky řešit v souladu s požadavky orgánů ochrany přírody a správce povodí.

    (a) konstrukce komunikace a objektů s ní související řešit tak, aby nezasahovaly do průtočných profilů koryt vodních toků a nesnižovaly retenční kapacitu inundačního území. Navrhované konstrukce nesmí zhoršit odtokové poměry.

    (b) navrhnout prvky odvodňovacího systému a jejich parametry tak, aby nezpůsobily nárazové navýšení průtoků v korytech vodních toků a nezpůsobily překračování jejich kapacity. Nesmí dojít ke zhoršení odtokových poměrů. Při návrhu je nutné mj. vycházet i z velikosti povodí recipientů a z jejich kapacity. Při nakládání se srážkovými vodami bude upřednostněno zasakování.

15. Vyloučit územně navazující stavební aktivity vyvolané umístěním záměre daného charakteru (tj. např. čerpací stanice pohonných hmot, logistické areály).
16. Projekt stavebních prací (včetně demoličních prací) bude obsahovat opatření k snížení prašnosti v souladu Metodickým pokynem ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (MŽP, 2019).

17. V dokumentaci pro každé navazující řízení dle § 3 písm. g) zákona bude obsažena část, kapitola nebo příloha, jejímž předmětem bude doložení plnění jednotlivých podmínek tohoto závazného stanoviska v daném navazujícím řízení.

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

18. Zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo se rozvoji nežádoucích druhů rostlin.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

19. Zajistit následnou údržbu realizovaných výsadeb a rekultivovaných ploch po dobu minimálně 5 let. V uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány.

20. Vymezit úseky přeložky I/13, kde bude zakázáno používat posypovou sůl.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí

21. Po uvedení přeložky silnice I/13 do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v úsecích, kde byla realizována protihluková opatření a v úsecích, kde hluková studie stanovila hodnoty hluku blízké hygienickým limitům. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.

22. Po uvedení stavby do zkušebního provozu (předčasného užívání) zajistit monitoring účinnosti jednotlivých opatření na ochranu živočichů (migrační objekty, ochrana před střety s projíždějícími vozidly, funkčnost náhradních biotopů). Na základě vyhodnocení navrhnout a následně realizovat případná nápravná opatření.

Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Pro fázi ukončení nejsou podmínky uloženy.

ODŮVODNĚNÍ

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba přeložky komunikace I/13 v úseku Děčín – Knínice. Záměr je posuzován ve třech aktivních variantách a referenční nulové variantě, která reprezentuje současný a výhledový stav bez realizace. Jedná se o záměr zařazený do bodu 49 kategorie II. přílohy č. 1 zákona ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona.

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

Dne 25. 2. 2013 podal oznamovatel na Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence oznámení záměru, zpracované s náležitostmi podle přílohy č. 3 k zákonu, které bylo následně postoupeno k zajištění zjišťovacího řízení a případných dalších kroků podle zákona Krajskému úřadu Ústeckého kraje, který je procesně příslušným úřadem k předmětnému záměru. Krajský úřad obdržel po dohodě od oznamovatele dne 25. 3. 2013 zbývající počet požadovaných tištěných verzí oznámení záměru. Dne 27. 3. 2013 bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a dne 28. 3. 2015 byla zveřejněna informace o oznámení záměru na úředních deskách Krajského úřadu Ústeckého kraje. Dne 16. 6. 2013 vydal Krajský úřad Ústeckého kraje závěr zjišťovacího řízení s konstatováním, že záměr bude dále posuzován podle citovaného zákona.

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí byla dne 5. 8. 2015 v souladu s § 8 zákona předložena příslušnému úřadu dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zpracovaná v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace“). Krajský úřad shledal, že předložená dokumentace obsahuje náležitosti dle zákona a rozeslal dokumentaci dotčeným správním úřadům a dotčeným územně samosprávným celkům dokumentem ze dne 20. 8. 2015. Informace o dokumentaci byla následně zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Ústeckého kraje dne 24. 8. 2015. V dalším kroku byl zpracováním posudku o vlivech záměru na

životní prostředí pověřen Ing. Josef Tomášek CSc. (dále jen „zpracovatel posudku"), držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona (osvědčení č. j. 69/14/OPV/93 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: MZP/2021/710/4875 do 31. 12. 2026). Dokumentace včetně všech obdržených vyjádření k ní byla zpracovateli posudku předána dne 29. 9. 2015. Dopisem ze dne 14. 10. 2015 byla dokumentace na základě došlých vyjádření, vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a doporučení zpracovatele posudku (dopis ze dne 13. 10. 2015, zn. 95/15/To, doručený dne 14. 10. 2015) v souladu s § 8 odst. 5 zákona vrácena k přepracování.

Dne 12. 10. 2018 byla Krajskému úřadu Ústeckého kraje předložena přepracovaná dokumentace, zpracovaná podle aktuálního platného znění přílohy č. 4 k zákonu. Krajský úřad po prostudování předložené přepracované dokumentace došel k závěru, že neobsahuje náležitosti požadované současně platným zněním zákona a vrátil ji dne 25. 10. 2018 v souladu s ustanovením § 8 odst. 2 zákona k přepracování a doplnění. Přepracovaná dokumentace byla krajskému úřadu předložena dne 29. 11. 2018 a dne 5. 12. 2018 rozeslána dotčeným orgánům státní správy a územním samosprávným celkům ke zveřejnění a vyjádření. Informace o přepracované dokumentaci byla zveřejněna na úřední desce Ústeckého kraje dne 12. 12. 2018. Ve stejný den byla přepracovaná dokumentace doručena zpracovateli posudku. K předložené přepracované dokumentaci obdržel krajský úřad celkem 87 vyjádření, podnětů a připomínek, které opakovaně upozorňovaly na informace a skutečnosti, jež nebyly ani při přepracování dokumentace zohledněny a doplněny. Krajský úřad obdržel rovněž od zpracovatele posudku písemné doporučení pro vrácení dokumentace k doplnění chybějících aspektů, které byly požadovány již v předcházejícím kroku procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí a bez kterých nelze provést hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí. Na základě těchto skutečností Krajský úřad opětovně vrátil dokumentaci k přepracování dopisem ze dne 21. 1. 2019.

Dne 20. 1. 2022 byla opětovně přepracovaná dokumentace doručena příslušnému úřadu a dne 27. 1. 2022 rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním orgánům a rovněž předána zpracovateli posudku. Informace o přepracované dokumentaci byla zveřejněna dne 27. 1. 2022 na úřední desce magistrátu Děčín a úřední desce MěÚ Jílové, dne 26. 1. 2022 na úředních deskách obce Libouchec a obce Malšovice. Dne 7. 2. 2022 bylo provedeno zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce krajského úřadu s tím, že vyjádření k přepracované dokumentaci bylo v souladu s § 8 odst. 3 zákona možné uplatnit do 9. března 2022. Dne 11. 3. 2022 byla veškerá vyjádření po jejich kompletaci doručena zpracovateli posudku.

Závěr přepracované dokumentace - Mgr. Radomír Mužík (dále jen „zpracovatel dokumentace"), držitel autorizace dle § 19 zákona - osvědčení č. j. 39738/ENV/10 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: MZP/2020/710/2019 s platností do 26. 5. 2025): „Zpracovatel dokumentace konstatuje, že se záměr nachází ve velmi komplikovaném území, a to jak z hlediska zájmů ochrany přírody, tak z hlediska ochrany obyvatelstva, tak i z hlediska místně specifických přírodních podmínek, které výrazně ovlivňují možnosti vedení trasy územím a technické řešení přeložky. Všechny tyto aspekty jdou proti sobě a v takové situaci nelze žádnou z posuzovaných variant označit jako ideální řešení. Všechny tři hodnocené varianty vykazují celou řadu negativních vlivů a ani jedna varianta tak není optimální. Jako nejméně zatěžující životní prostředí byla vyhodnocena varianta Malšovická v podvariantě 2015. Ze zbývajících dvou posuzovaných variant vyšla jako mírně vhodnější k realizaci varianta Pastýřská. Konečný výběr varianty tak může více záležet na jiných kritériích, než jsou kritéria, jež lze zohlednit v rámci procesu EIA. Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření navržených v kapitole D. IV. přepracované dokumentace".

K opětovně přepracované dokumentaci byla krajskému úřadu ve lhůtě dle § 8 odst. 3 zákona doručena 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (obec Libouchec, město Jílové a obec Malšovice), 8 vyjádření dotčených orgánů (Krajský úřad Ústeckého kraje, Česká inspekce životního prostředí, Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, Magistrát města Děčín, Magistrát města Ústí nad Labem, Správa národního parku

České Švýcarsko, Správa CHKO České Středohoří a Ministerstvo životního prostředí). Dále krajský úřad obdržel 23 vyjádření veřejnosti a 9 vyjádření ostatních subjektů (spolky, firmy, státní organizace apod.). Celkem tedy bylo doručeno 43 vyjádření.

Obdržená vyjádření obsahovala zejména uplatnění nesouhlasu s jednotlivými variantami či se závěry hodnocení v dokumentaci, dále pak připomínky k hodnocení vlivů (zejm. v oblastech ovzduší a klima, hluk, biologie, krajina, prvky ÚSES a migrační prostupnost, problematika zvláště chráněných území, geologie, hydrologie a vlivů na odtokové poměry) a požadavky na upřesnění či formulaci opatření, která je třeba dodržet při realizaci a zprovoznění záměru. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou vypořádána v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly v posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu stanoviska a jsou také do tohoto závazného stanoviska zapracovány. Krajský úřad obdržel mimo lhůtu dle § 8 odst. 3 zákona vyjádření veřejnosti, která již byla z hlediska věcného obsahu krajskému úřadu doručena a zpracovatelem posudku vypořádána.

Dne 25. 3. 2022 byla zveřejněna informace o místě a času konání veřejného projednání a rozeslána pozvánka dotčeným obcím a dotčeným správním úřadům. Příslušný úřad z hlediska dostatečnosti kapacity posléze raději využil možnost uspořádat veřejné projednání v prostornějším sále Společenského domu Střelnice a informaci o změně místa konání neprodleně doplnil na úřední desky dotčených obcí, IS EIA a uvědomil účastníky datovou zprávou ze dne 28. března 2022. Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 5. 4. 2022 od 15:00 hodin ve velkém sále Společenského domu Střelnice, Labská 691/23, Děčín I. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 24. 5. 2022 pod č. j. KUUK/063077/2022.

Zpracovatel posudku v souladu s § 9 odst. 6 zákona využil v průběhu hodnocení dokumentace také možnost vyžádání doplnění a upřesnění informací od oznamovatele pro zpracování posudku dopisem ze dne 30. 3. 2022 (požadované doplnění je součástí přílohové části posudku).

Dne 28. 4. 2022 obdržel krajský úřad od zpracovatele posudku v souladu s § 9 odst. 3 zákona žádost o prodloužení termínu pro předložení posudku. Dne 27. 5. 2022 byl krajskému úřadu posudek v rozsahu přílohy č. 5 zákona doručen.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, v obdržených vyjádřeních k dokumentaci, vyžádaného doplnění a hodnocení v rámci posudku.

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 přepracovanou a doplněnou 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 navrhl na základě závěrů dokumentace a dílčích studií, vypořádání došlých připomínek a zjištěných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vydat k předmětnému záměru souhlasné závazné stanovisko s podmínkami.

Na základě výše uvedeného, obsahu přepracované dokumentace, vyjádření k ní podaných a posudku se krajský úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a jsou v potřebném rozsahu zmírněné souborem podmínek v návrhu stanoviska. Posuzovaný záměr lze při respektování těchto podmínek realizovat a vydat souhlasné závazné stanovisko.

Příslušný úřad následně v souladu s § 9a odst. 1 zákona vydal závazné stanovisko dne 5. 8. 2022 pod č.j. KUUK/086872/2022. Dne 20. 3. 2023 obdrželo Ministerstvo životního prostředí od

AOPK ČR podnět k přezkumu závazného stanoviska krajského úřadu ve smyslu § 149 odst. 8 správního řádu (č.j. SR/0344/LP/2015-22 ze dne 17.3.2023). Ministerstvo životního prostředí na základě podnětu AOPK ČR vydalo dne 8. 6. 2023 pod čj. MZP/2023/530/404 rozhodnutí, kterým závazné stanovisko krajského úřadu (č.j. KUUK/086872/2022 ze dne 05.08.2022) zrušilo a vrátilo jej k novému projednání. Příslušný úřad na základě tohoto rozhodnutí vyzval dopisem č.j. KUUK/091978/2023 ze dne 11.7.2023 zpracovatele posudku k úpravě a doplnění vypořádání vyjádření AOPK ČR. Upravený posudek byl příslušnému úřadu předán dne 7. 8. 2023. Příslušný úřad opětovně zhodnotil informace uvedené v přepracované dokumentaci EIA, v odborných studiích i ve všech obdržených vyjádřeních a se ztotožnil se závěry a vypořádáním vyjádření v upraveném posudku.

Závazné stanovisko je i nadále vydáno v souladu § 18 odst. 3 zákona po uhrazení částky za zpracovaný posudek, které bylo ze strany oznamovatele provedeno dne 4. 8. 2022.

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 do období další projektové přípravy záměru a do období vlastní realizace sanačních a rekultivačních prací včetně následného monitorování a rozboru vlivů. Podmínky z návrhu stanoviska zpracovatele posudku a připomínky a požadavky dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů obdržené v rámci procesu posuzování, které obecně vyplývají ze zákonných požadavků a norem, do závazného stanoviska zahrnuty nebyly, neboť povinnost splnit takovéto požadavky ukládají oznamovateli platné právní předpisy (konfrontace alternativního napojení na I/62 ve variantě Malšovická z hlediska § 4 zákona č. 100/2001 Sb.). Příslušný úřad také vyřadil duplicitní podmínku z návrhu stanoviska (zohlednění Metodického pokynu ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností). Text znění navržených podmínek byl dále formálně textově upraven bez ovlivnění účelu stanovené podmínky.

Podmínka č. 1 je stanovena zpracovatelem posudku na základě vyjádření obce Libouchec a také průběhu a závěrů veřejného projednání, na kterém bylo v rámci diskuse opakovaně požadováno snížení nivelety trasy komunikace. Zpracovatel posudku po konzultaci s projektantem konstatoval, že snížení nivelety je technicky možné. Účelem podmínky je zajištění optimálního řešení vedení komunikace ve vztahu k obytné zástavbě obce z hlediska akustické zátěže a vizuálního dopadu na krajinu.

Podmínka č. 2 je stanovena zpracovatelem posudku na základě reálného stavu, kdy návrh napojení přeložky komunikace I/13 na I/62 ve variantě Malšovická v dokumentaci je technicky nerealizovatelný bez likvidace nového výrobního objektu firmy Constellium Extrusions Děčín s. r. o. Účelem podmínky je tedy prověřit technické možnosti alternativního napojení přeložky popř. tuto variantu jako technicky nerealizovatelnou vyloučit.
Podmínka č. 3 byla navržena zpracovatelem posudku na základě výsledků hodnocení vlivů na chráněné části přírody v dokumentaci. Účelem stanovené podmínky je minimalizace dopadů záměru na dotčené lokality soustavy NATURA 2000.

Podmínka č. 4 byla navržena zpracovatelem posudku na základě výsledků hodnocení vlivů záměru na akustickou situaci. Podmínkou je vyloučena možnost realizace galerie, která je z pohledu zmírnění dopadů akustické zátěže v daném místě méně efektivní.

Podmínka č. 5 byla převzata zpracovatelem posudku z navržených opatření v dokumentaci a je stanovena pro zajištění odpovídajícího odborného dohledu jak při vlastní výstavbě, tak v období následné péče pro náležitou ochranu přírody v obecně velmi cenném území.

Podmínky č. 6 a 7 vyplývají primárně z opatření navržených v dokumentaci a jsou stanoveny z hlediska neustálého vývoje území a související nutnosti aktualizace biologického posouzení před vlastním zahájením stavby pro potřeby doplnění a zpřesnění ochranných a kompenzačních opatření z hlediska ochrany přírody a krajiny.

Podmínka č. 8 je navržena zpracovatelem posudku z důvodu zpřesnění průběhu a podmínek stavby ve vztahu k prevenci a minimalizaci dopadů na dotčené složky životního prostředí, prvky územního systému ekologické stability a ochranu veřejného zdraví.

Podmínka č. 9 vychází primárně z hodnocení vlivů v dokumentaci. Podmínka je stanovena za účelem detailnější identifikace prvků dřevin rostoucích mimo les a minimalizace zásahů do vzrostlé zeleně během výstavby záměru. Dendrologický průzkum včetně stanovení rozsahu nezbytného kácení dřevin může být součástí aktualizace biologického průzkumu nebo zpracován samostatně. Jedná o opatření za účelem snížení vlivu záměru na přírodu a krajinu.

Podmínka č. 10 vychází primárně z opatření navržených v dokumentaci. Podmínka je stanovena za účelem zpřesnění a úpravy rozsahu opatření pro zmírnění rizika kolizí netopýrů s dopravou na nové silnici.

Podmínka č. 11 je navržena zpracovatelem posudku z důvodu ověření a zpřesnění poznatků o podmínkách svahové stability v trase zvolené varianty. Dokončený průzkum sesuvných území bude mít zásadní vliv na vlastní technické řešení stavby proti účinkům sesuvů.

Podmínka č. 12 vychází primárně z opatření navržených v dokumentaci. Podmínka je stanovena za účelem snížení vlivů záměru z hlediska ochrany přírody a krajiny.

Podmínka č. 13 byla převzata zpracovatelem posudku z navržených opatření v dokumentaci a je stanovena z důvodu ochrany avifauny.

Podmínka č. 14 byla převzata zpracovatelem posudku z navržených opatření v dokumentaci a je stanovena z důvodu minimalizace vlivu záměru na povrchové a podzemní vody.

Podmínka č. 15 vychází z požadavku Magistrátu města Ústí nad Labem, Odboru životního prostředí a byla zpracovatelem posudku akceptována a převzata jako opatření ke zmírnění dopadů stavby přeložky na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínka č. 16 je navržena zpracovatelem posudku z důvodu minimalizace vlivu záměru na sekundární prašnost při vlastní stavbě přeložky, zejména emisí PM_{10} a $PM_{2,5}$.

Podmínka č. 17 je stanovena příslušným úřadem jako opatření, které umožní důslednou kontrolu plnění podmínek tohoto stanoviska ve všech navazujících řízeních.

Podmínka č. 18 vychází primárně z opatření navržených v dokumentaci. Je stanovena z důvodu pokud možno rychlého začlenění nové liniové stavby do krajiny a zmírnění dopadů eroze.

Podmínka č. 19 je navržena zpracovatelem posudku a její znění bylo příslušným úřadem formálně upraveno. Opatření je stanoveno z důvodu rychlého začlenění nové liniové stavby do krajiny, zajištění udržitelnosti realizovaných sadových úprav a zachování jejich funkčnosti.

Podmínka č. 20 byla převzata zpracovatelem posudku z navržených opatření v dokumentaci a je stanovena z důvodu ochrany přírody a vod ve velmi cenném území.

Podmínka č. 21 byla převzata zpracovatelem posudku z navržených opatření v dokumentaci a jejím účelem je ověření výstupů hlukové studie a zejména plnění hygienických limitů hluku v denní a noční době v rámci provozu záměru.

Podmínka č. 22 byla převzata zpracovatelem posudku z navržených opatření v dokumentaci. Je stanovena za účelem ověření účinnosti navržených opatření z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a vyhodnocení plnění všech požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.

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 „Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – D8 (Knínice)“ 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 4. 8. 2022.

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

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací a provozem záměru. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví – z hlediska vlivů na hlukovou situaci dochází realizací záměru k přesunu významné části dopravy na novou komunikaci, což se příznivě projeví podél stávající silnice I/13 snížením hluku a snížením zdravotních rizik vyplývající ze současné expozice imisemi a hlukem na zde žijící obyvatele. Přeložka však zasáhne část obyvatel v nových lokalitách zvýšením koncentrace imisí znečišťujících látek a hladiny hluku. Ve většině případů však budou dodrženy hlukové limity pro ochranu zdraví obyvatel a stejně tak budou dodrženy imisní limity pro znečišťující látky v ovzduší. Celkově dojde z hlediska zdravotních rizik v širším území ke zlepšení celkové situace v populaci.
V rámci dokumentace byla zpracována samostatná studie „Hodnocení vlivů na veřejné zdraví - zdravotní rizika znečištění ovzduší dopravou" (Mgr. Robert Polák, ATEM – Atelier ekologických modelů, s.r.o. Praha.,11/2021). Podkladem k hodnocení úrovně znečištění ovzduší v lokalitě dotčené posuzovaným záměrem byly údaje a výpočty z rozptylové studie, udávající imisní vliv dopravy pro oxid dusičitý, suspendované částice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzen a benzo(a)pyren. Výběr uvedených škodlivin tak respektuje doporučení autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu pro hodnocení vlivů dopravy (Základy hodnocení zdravotních rizik, SZÚ, Praha, 2000) a odpovídá charakteru provozu. Při hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byly použity aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 17/15 Státního zdravotního ústavu Praha pro hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší z října 2015. Z hlediska hodnocení rizik na úrovni změny akustické situace byla použita metodika hodnocení zdravotního rizika expozice hluku Státního zdravotního ústavu Praha (Autorizační návod AN 15/04 verze 5: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, SZÚ, Praha, 2020). Z výše uvedené studie hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že v žádné části obytné zástavby nebyl z hlediska změny imisní a akustické situace vypočten nárůst míry zdravotního rizika jakkoliv významný ve smyslu ohrožení zdraví. Zvýšení počtu silně obtěžovaných a při spánku silně rušených obyvatel bylo vypočteno v řádu jednotek až desítek, zvýšení míry rizika výskytu ischemické choroby srdeční bylo vypočteno nejvýše v řádu jednoho nového případu za několik set let. Z hlediska porovnání variant byla jako nejpříznivější z pohledu imisní i hlukové expozice hodnocena nejlépe varianta Malšovická. Z hlediska hlukové expozice následuje varianta Chrochvická a dále varianta Pastýřská. Pro každou z těchto variant dále platí, že příznivější je podvarianta (2015). Z pohledu imisní zátěže je však jako nejméně příznivá hodnocena varianta Chrochvická. Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Z pohledu vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví je realizace záměru možná.

Vlivy na kvalitu ovzduší a klima byly podrobně hodnoceny v autorizované Rozptylové studii (Mgr. Radomír Smetana, 11/2021). Výpočet krátkodobých i průměrným ročních koncentrací znečišťujících látek byl proveden podle metodiky „SYMOS 97" (MŽP, Metodická příručka k modelu SYMOS97 – aktualizace 2013). Pro stanovení emisních faktorů pro jednotlivé skupiny automobilů byl použit program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla MEFA 13 včetně dodatku „Sekundární prašnost 2019". Program při výpočtu zohledňuje podélný sklon vozovky, plynulost provozu, studené starty vozidel, resuspenzi prachových částic z vozovky. Pro konkrétní rok je v programu implementováno složení vozového parku podle splnění normy EURO. Ve studii je posouzen vliv automobilové dopravy na imisní situaci v okolí komunikace. Výsledné hodnoty imisí jsou porovnány s limitními hodnotami. Hodnoceny jsou plynné a tuhé znečišťující látky, charakteristické pro automobilovou dopravu (NO_2, NO_x, PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzen

a benzo(a)pyren). Hodnocení je provedeno pro výhledový rok 2050, to je cca 20 let po předpokládaném uvedení přeložky silnice I/13 do provozu.
Vliv trasy komunikace I/13 v dotčeném území se projevuje především u zástavby situované v bezprostřední blízkosti této silnice. Na základě vyhodnocení stávajícího imisního zatížení v lokalitě podle pětiletých průměrů ve čtvercích území 1 x 1 km za období 2016 – 2020 (tabulka č. 4 na str. 10. – 11. Rozptylové studie) lze konstatovat, že v současné době v trase stávající silnice I/13 nedosahují průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, PM_{10} a benzenu hodnot příslušných imisních limitů. V intravilánu Děčína je na některých místech překračován roční limit pro částice $PM_{2,5}$ a také stanovený imisní limit benzo(a)pyrenu (zejm. centrum Děčína, Chrochvice, Malšovice), což je však způsobeno z velké části emisemi z lokálního vytápění.
Z výsledků výpočtů v rozptylové studii v kapitole 7 (str. 17. – 32.) vyplývá, že posuzovaný záměr nebude zdrojem nadlimitních koncentrací ani v jedné z navržených variant nebo podvariant. Maximální očekávané koncentrace se budou pohybovat na úrovni maximálně několika procent hodnot imisních limitů. Nejméně příznivý stav je v případě krátkodobých koncentrací PM_{10}, kde se mohou maximální příspěvky pohybovat v rozsahu 16 – 17 % limitních hodnot. Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že jsou všechny varianty (a podvarianty) víceméně srovnatelné s mírnou preferencí varianty Malšovická.
Z pohledu vlivů na klima sice dojde k realizaci nového zdroje CO_2, který je však náhradou za stávající a optimalizuje produkci CO_2 zejména v budoucím výhledu ve formě přesunu automobilové dopravy z osídleného území s mnoha vynucenými zastaveními a rozjížděním vozidel. Realizací záměru dochází k zvýšení plynulosti dopravy a tím i ke snížení emisí CO_2 oproti pokračování stávajícího stavu. V rozptylové ani hlukové studii také není uvažována vzrůstající elektromobilita. Vlivy záměru na kvalitu ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné. Zpracovatel posudku s hodnocením a závěry uvedenými v dokumentaci souhlasí. Příslušná opatření k minimalizaci vlivů záměru na ovzduší jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky – v dokumentaci bylo provedeno podrobné vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru v rámci Hlukové studie č. 21/0707 (Mgr. Radomír Smetana, 11/2021), která je rozšířením původní verze z roku 2018 o hodnocení dílčích variantních úseků alternativního vedení komunikace I/13. Vlastní hodnocení akustické situace je provedeno výpočtem na základě intenzit dopravy, převzatých z dopravního modelu pro sledované území. Současná situace a vliv současné dopravy v dotčeném území je dokumentován výsledky měření hluku ve vybraných místech. Hodnocení výhledového stavu je provedeno pro rok 2050. Pro hodnocení hluku z automobilové dopravy byl použit program HLUK+ firmy JpSoft ver. 13.57 profi13X „Výpočet hladiny hluku ve venkovním prostředí". Algoritmy výpočtu hluku pozemní dopravy vycházejí z posledního vydání Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy, autorizovaného pro použití v hygienické službě rozhodnutím hlavního hygienika České republiky ze dne 20. 11. 1991, a z novelizované metodiky pro výpočet hluku z dopravy, schválené Ministerstvem dopravy (Výpočet hluku z automobilové dopravy, Ekola group, spol. s r.o., Praha 2020). Pro popis stávajícího stavu akustické situace a pro kalibraci výpočtového modelu byly k dispozici výsledky starších měření v území a dále výsledky měření ve vybraných lokalitách, provedené v roce 2015 a 2018.
Dle porovnání stávajícího stavu akustické situace a aktivních variant u reprezentativních bodů v kapitole 11 Hlukové studie (str. 81. – 83.) je zřejmé, že v nejbližší obytné zástavbě jsou v současnosti dosahovány hodnoty hlukové zátěže nad 70 dB v denní době, což představuje u dlouhodobě působící expozice vysoké riziko poškození sluchového aparátu. V noci je akustická zátěž na úrovni, která představuje zvýšené riziko pro zdraví obyvatel.
Ve fázi realizace záměru bude zajištěno plnění hygienických limitů dodavatelem stavby, který se bude řídit schválenými zásadami (plánem) organizace výstavby. Stavba bude prováděna pouze v denní době, v intervalu 7 - 21 hod., ve kterém je zvýšený limit pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,s}$ = 65 dB.
Pro fázi provozu záměru je nejlépe hodnocena z pohledu vyvolané akustické zátěže varianta Pastýřská. Ve variantě Chrochvická je problémem průchod zastavěného území v údolí Chrochvického potoka, kde je problematické běžnými technickými prostředky u některých

objektů dosáhnout dodržení hygienických limitů v denní a v noční době. Ve variantě Malšovická je to cca 2 km dlouhý úsek silnice I/62, kde jsou domy dotčené frekventovanou dopravou vedenou v těsné blízkosti těchto domů. Jejich ochrana, pokud je možná, si vyžádá vybudování protihlukových stěn ve velkém rozsahu. V dalším stupni projektové dokumentace bude nutné zvolit konkrétní technické řešení protihlukových opatření tak, aby byly plněny hygienické limity. Součástí podmínek závazného stanoviska je mimo navržených protihlukových opatření stanoveno kontrolní měření akustické situace ve fázi provozu tak, aby záměr beze zbytku plnil požadavky právních předpisů v oblasti ochrany proti hluku.
Z pohledu působení vibrací je zásadní odvedení tranzitní dopravy z center obcí, kde v důsledku zklidnění dopravy budou vibrace nižší a lze tak očekávat pozitivní dopad na životnost přilehlých objektů. Konkrétní opatření budou stanovena na základě zaměření objektů provedeného v dalších fázích přípravy dokumentace pro variantu, která bude vybrána k realizaci.
Další potenciální vlivy fyzikálních a biologických faktorů nejsou předpokládány. Při výstavbě ani provozu nebude záměr zdrojem záření a dalších rušivých vlivů, ani významným zdrojem světelného znečištění. Problematika zastínění budov ve vztahu k výšce navržených mostních objektů u obytné zástavby je zanedbatelná. Zpracovatel posudku se s hodnocením vlivů v těchto oblastech ztotožňuje. Příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody – ve fázi realizace dojde vlivem obnažení půdního a horninového profilu ke zvýšenému působení vlivů vodní eroze. V obvyklých srážkových poměrech není tento vliv z hlediska kvality povrchových vod hodnocen jako významný, neboť jsou tyto vlivy standardně řešitelné dodržováním opatření plánu organizace výstavby (detailní rozpracování protierozních opatření). Obdobně jsou ošetřeny potenciální vlivy havárií stavební mechanizace (např. úniky provozních kapalin). Produkce splaškových vod z mobilních WC ve fázi výstavby bude zanedbatelná. Ve fázi provozu dojde zastavěním k nárůstu podílu zpevněných ploch a tím i k rychlejšímu odtoku srážkových vod z území. Dimenze systému odvodňující komunikaci (zejm. objem usazovacích a retenčních nádrží) bude upřesněna dle příslušných norem v rámci další projektové přípravy pro konkrétní variantu. Z pohledu ovlivnění kvality povrchových vod lze očekávat potenciální vlivy v případě úkapů ropných látek nebo havárií vozidel. Předpokládá se jejich zachycení resp. likvidace v rámci odvodňovacího systému komunikace (retenční, usazovací resp. biodegradační nádrže). Nejvýznamnějším vlivem z hlediska kvality je obecně kontaminace povrchových vod posypovými solemi v průběhu zimní údržby (chloridy, těžké kovy apod.). Z hlediska míry vlivů však nemůže být provoz na přeložce silnice I/13 rozhodujícím zdrojem chloridů, který by byl příčinou pravidelného překračování hodnoty přípustného znečištění povrchových vod. Ke krátkodobým vysokým nárůstům koncentrace chloridů v recipientech může dojít především na začátku teplých period bez srážek. Tyto situace trvají řádově dny a z hlediska vlivů na ekosystém vodních toků jsou zcela bezvýznamné. Pro provoz záměru bude dále navržen provozní řád kontroly odvodňovacích prvků tak, aby byla trvale zaručena funkčnost všech zařízení a nedocházelo tak k případným únikům kontaminovaných vod do místních recipientů v blízkosti silnice, nebo přímo do podzemních vod.
Z hlediska možného ovlivnění vodních zdrojů zasahují všechny tři varianty v km 5,77 – 5,88 do okrajové části ochranného pásma II. stupně vodního zdroje Jílové zářezy „Za tratí“, který je využíván pro zásobování obecního koupaliště. V dalších stupních projektové přípravy bude upřesněn rozsah střetu záměru se zdroji vody, stanovena míra jejich ovlivnění a navržena odpovídající ochranná nebo kompenzační opatření. Z hlediska vlivů na povrchové vody je v dokumentaci jako nejvhodnější hodnocena Malšovická varianta (menší nově zpevněná plocha). Varianty Chrochvická a Pastýřská jsou z pohledu nového záboru srovnatelné. Mezi podvariantami 2015 a 2018 není významný rozdíl.
Dle dokumentace je ovlivnění režimu podzemních vod reálné v místě, kde výkopové práce v projektovaných zářezech zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. Krátkodobé ovlivnění kvality podzemních vod je možné očekávat v průběhu výstavby silnice po odtěžení půdní vrstvy, zasakováním vod ze staveniště a dlouhodobě především v místech projektovaných zářezů a v místech soustřeďování vod z povrchu komunikace. Vzhledem k hydrogeologickým podmínkám území mohou zářezy působit ve vztahu k proudění podzemních vod jako bariera

nebo mohou mít drenážní efekt. Tím je možné zejména zvýšení rizika iniciace sesuvů a to zejména pod zářezy ve směru sklonu svahu. Pro snížení tohoto rizika bude nutné v rámci další projektové přípravy provést detailní průzkum území zvolené varianty a zapracovat do projektu odpovídající stabilizační opatření. Z pohledu porovnání vlivu variant na podzemní vody za současného stavu hydrogeologické prozkoumanosti nelze předpokládat takové rozdíly, které by vedly k výrazné preferenci některých variant nebo vyloučení jiných variant z další přípravy záměru. Z hlediska hydrogeologie jsou tak vlivy posuzovaných variant hodnoceny jako relativně srovnatelné. Zpracovatel posudku považuje informace uvedené v dokumentaci týkající se povrchových a podzemních vod za správné a navrhuje odpovídající projektová a provozní opatření.

Vlivy na půdu a lesní pozemky - realizací záměru dochází k trvalému nepříznivému vlivu na zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF") a pozemky určené k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL"). V případě varianty Chrochvická (podvarianta 2018) je trvalý zábor cca 42,29 ha, z toho 33,13 ha bude na pozemcích ZPF a 8,21 ha na pozemcích PUPFL. V případě varianty Pastýřská lze očekávat trvalý zábor cca 41,64 ha, z toho 32,26 na pozemcích ZPF a 9,14 na pozemcích PUPFL. Varianta Malšovická si vyžádá celkový zábor 31,92 ha, z toho ZPF 31,89, do PUPFL tato varianta nezasahuje. Z hlediska celkového trvalého záboru je tak jako nejvhodnější k realizaci vyhodnocena varianta Malšovická, varianty Chrochvická a Pastýřská jsou srovnatelné. Varianta Pastýřská však oproti variantě Chrochvické zasahuje pouze minimálně do nejcennějších tříd ochrany ZPF (II. třída), proto je vyhodnocena jako mírně vhodnější k realizaci. Minimalizace vlivů na kvalitu půdy prostřednictvím kontaminace v průběhu výstavby (úkapy, deponie zemin) či následného provozu (havárie, otěr automobilových součástek, údržba) záměru je obecně technicky řešitelná. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů ztotožňuje a navrhuje odpovídající opatření pro fázi realizace a fázi provozu záměru.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje - v zájmovém území nejsou evidována žádná chráněná ložisková území ani prognózní zdroje surovin a nejsou známa ani žádná poddolovaná území. Území však patří mezi nejrozsáhlejší sesuvné území v Českém masivu s výskytem četných svahových deformací. Provedený předběžný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum (GeoTec-GS, a.s., 11/2021) neurčil z tohoto hlediska žádnou z variant jako technicky neřešitelnou. Jako nejvhodnější se z tohoto hlediska jeví varianta Pastýřská. Nejméně vhodná byla však vyhodnocena Malšovická varianta, která vede přes nejvíce sesuvných území po velmi náročných stavebních konstrukcích (násypy, hluboké zářezy, mosty, tunely). V porovnání podvariant u Jílového je vyhodnocena lépe podvarianta 2018, jejíž směrové vedení v sesuvném území „Výrovna" je vhodnější než směrové vedení podvarianty 2015. V porovnání podvariant 2015 a 2018 u varianty Chrochvická v km 12,680 -13,600 je vhodnější podvarianta 2018, neboť podvarianta 2015 je vedena ve výrazně živějším a aktivnějším sesuvném území než podvarianta 2018.
Úkolem průzkumu bylo mimo jiné vyhodnocení vlivů na vodní režim Přírodní památky Jílovské Tisy a Přírodní rezervace Bohyňská Lada. V obou případech nebylo u žádné z variant a podvariant zjištěno možné ovlivnění hydrogeologických režimů u těchto zvláště chráněných území a lokalit NATURA 2000. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů záměru na přírodní zdroje souhlasí.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) – vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost a dopady na zvláště chráněná území vychází z podrobného biologického hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., 10/2021). Z provedeného hodnocení a dílčích průzkumů vyplývá, že je záměr navržen do velmi komplikovaného území, a to nejen z hlediska zájmů ochrany přírody, ale i z hlediska místně specifických přírodních podmínek, s dopadem na možnosti vedení trasy a technické řešení stavby. Celkové shrnutí vlivů na floru a faunu dle jednotlivých variant shrnuje rovněž tabulka č. 65 (str. 232. – 233. dokumentace).
Flora - negativní vlivy na floru představuje zejména vlastní vedení komunikace v nové trase se souvisejícím odstraněním vegetačního krytu s přímým dopadem na mimolesní vegetaci i lesní pozemky. Dochází také k určitému rozsahu poškození okolí stavby (deponie, doprava

stavebního materiálu, pojezdy techniky). Dle provedených průzkumů je území tvořeno převážně druhotnými stanovišti. Nejběžnějšími biotopy jsou obhospodařované louky a pastviny střídající se s fragmenty i souvislejšími porosty smíšených lesů. V některých částech trasy jsou evidovány zvláště chráněné druhy rostlin a je proto po výběru finální varianty nutné získat u těchto druhů výjimku ze zákazů v režimu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „ZOPK"). Z provedeného hodnocení variant by z botanického hlediska byla nejvhodnější varianta Malšovická v podvariantě 2015, protože je nejkratší, má nejdelší úsek provedený pod zemí a vyhýbá se nejcennější botanické lokalitě v km 4,7 – 5,0. Rozdíly ve zbývajících úsecích jednotlivých variant nejsou již tak významné, proto jsou varianty Chrochvická a Pastýřská vyhodnoceny jako srovnatelné.
Fauna – nejzásadnějšími vlivy je vlastní zábor biotopů a snížení potenciálu migrační prostupnosti územím. Výsledky provedené aktualizace zoologických průzkumů v roce 2021 se zohledněním dat z nálezové databáze Agentury ochrany přírody a České společnosti ornitologické jsou v části C biologického hodnocení podrobně prezentovány. Záměr i zde zasahuje do biotopů zvláště chráněných druhů s nutností udělení výjimek ze zákazů. Z hlediska bezobratlých je jako nejvhodnější k realizaci doporučena varianta Malšovická (bez rozlišení podvariant u Jílového). Ostatní varianty jsou srovnatelné a méně vhodné. Z hlediska obratlovců je jako mírně vhodnější vyhodnocena varianta Malšovická v podvariantě 2015. Ostatní varianty jsou srovnatelné, pouze u Chrochvic je jako mírně vhodnější vyhodnocena podvarianta 2018.
Vlivy na ekosystémy - varianty prochází krajinou značně ovlivněnou i lokalitami s vysokým podílem přirozených společenstev. Mezi záměrem dotčené významné krajinné prvky patří především lesy, údolní nivy a vodní toky. Záměr zasahuje bez rozdílu ve variantách do všech úrovní Územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES") s různou mírou zásahu. Všechny identifikované střety s prvky ÚSES, ke kterým v souvislosti s realizací některých variant dojde, jsou vzhledem k niveletě silnice a počtu navržených mostních objektů poměrně dobře řešitelné a funkčnost celého územního systému ekologické stability v širších vazbách nebude realizací záměru narušena.

Vlivy na zvláště chráněná území a NATURA 2000 - v trase záměru se nenachází žádné maloplošné zvláště chráněné území (nejblíže je Přírodní památka Jílovské tisy). Trasa však prochází CHKO České středohoří, varianta Pastýřská zasahuje i do CHKO Labské pískovce. Posuzované varianty zasahují do 3. a 4. zóny. Z hlediska délky průchodu CHKO je k realizaci nejlépe hodnocena varianta Malšovická v podvariantě 2018 (průchod 4. zónou), která po odečtení délky tunelu má poloviční střet s CHKO oproti variantám Chrochvická a Pastýřská, které jsou z hlediska dopadů na CHKO srovnatelné.
Realizace záměru bude v závislosti na volbě výsledné varianty spojena se střety s plochami lokalit soustavy Natura 2000. Z provedeného autorizovaného Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (RNDr. Lenka Šikulová, 11/2021) vyplývá, že záměr ve všech posuzovaných variantách nebude mít významný negativní vliv (ve smyslu §45i odst. 9 ZOPK) na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Jako nejvhodnější byla tohoto hlediska vyhodnocena varianta Chrochvická v podvariantě 2018 v km 12,5 - 13,7 a varianta Pastýřská. Zpracovatel posudku s výše uvedenými závěry dokumentace, dílčích studií a na základě oponentních hodnocení provedených v rámci posudku (Mgr. Karolína Bílá, Ph.D., 4/2022) souhlasí.
Vlivy záměru na krajinu a její ekologické funkce – podrobné hodnocení vlivů včetně odpovídajících vizualizací je předmětem samostatného Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz (Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o., 11/2021). Hodnocení bylo provedeno v souladu s respektovanou metodou prostorové a charakterové diferenciace území (Vorel I., Bukáček R., Matějka P., Culek M., Sklenička P., Praha 2004). Z provedeného hodnocení vyplývá, že všechny aktivní varianty vykazují značné negativní vlivy na krajinný ráz ve smyslu § 12 ZOPK, zejména na jeho přírodní a estetické hodnoty. Je to způsobeno zejména umístěním v CHKO s mimořádně vysokou hodnotou přírodních prvků krajinného rázu, jedinečností vizuální scény údolí Jílovského potoka, ale také samotnou velikostí dotčeného krajinného prostoru, který tvoří tři dílčí oblasti (Údolí Jílovského potoka, Děčínská kotlina a Ústecké středohoří). Jako nejpřijatelnější vychází varianta Malšovická, pokud bude realizována v km 4,7 – 6,0 v podvariantě 2015. Jako jediná nemá žádný stupeň vlivu na žádné zákonné kritérium hodnocen jako velmi silný. Jako další

v pořadí jsou jako únosné hodnoceny Malšovická v km 4,7 – 6,0 v podvariantě 2018 a varianta Chrochvická, pokud bude realizována v km 4,7 – 6,0 v podvariantě 2015 a v km 12,7 – 13,7 podvariantě 2018. Všechny ostatní varianty jsou již vyhodnoceny z hlediska kritérií ochrany krajinného rázu jako nevhodné. Ke zmírnění negativního vlivu realizace stavby na krajinný ráz bude zpracován projekt sadových úprav. Zpracovatel posudku s provedeným hodnocením a jeho závěry souhlasí.

Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví – záměr je z hlediska vlivů na hmotný majetek navržen, pokud možno s minimálním zásahem obytných objektů. V případě realizace záměru však dojde k ovlivnění hmotného majetku a demolicím. Z hlediska vlivů záměru na rozsah vyvolaných demolic obytných objektů lze považovat všechny tři varianty za srovnatelné (5x demolice Chrochvická vs. 4x demolice Pastýřská vs. 4x demolice Malšovická). S ohledem na nutnost demolice nové výrobní haly společnosti Constellium, byla varianta Malšovická vyhodnocena jako nejméně vhodná k realizaci.
Podle dat Státního archeologického seznamu prochází všechny tři varianty územím zařazené do kategorie ÚAN III. Pouze varianta Pastýřská navíc prochází na konci posuzovaného úseku přes území vymezené jako ÚAN I (Podmokly, pořadové číslo SAS 02-23-19/5). Celkově jsou však všechny tři aktivní varianty hodnoceny z hlediska vlivů na kulturní památky a archeologická naleziště jako srovnatelné. Historicky nebo architektonicky cenné objekty, nebo objekty památkově chráněné, však záměr neovlivní, neboť se v rámci posuzovaného území nenachází. Zpracovatel posudku se s uvedenými závěry ztotožňuje.

Vlivy přesahující státní hranice – nepříznivé přeshraniční vlivy s ohledem na vzdálenost státní hranice a charakter záměru nenastanou.

Jiné vlivy – možnost kumulace – kumulativní vlivy s možnými známými záměry v území jsou zahrnuty v dopravních intenzitách pro výhledový rok 2040, resp. 2050 s následným vyhodnocením z pohledu vlivu záměru na akustickou situaci, znečištění ovzduší a veřejné zdraví. Hodnocení kumulativních vlivů je tedy nedílnou součástí hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.
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 připomínek bylo nezbytné v rámci opakovaného doplnění a přepracování dokumentace získat 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 v akceptovaných variantách 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

Technické řešení záměru je s ohledem na jeho charakter a danou etapu přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá dosaženému stupni poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí (kapitola B. I. 6 přepracované dokumentace - EIA SERVIS s.r.o., 11/2021, str. 53. – 65.).

Varianta Chrochvická

Koridor varianty začíná nad Libouchcem u obce Malé Chvojno a končí v Děčíně - Chrochvicích na silnici I/62 na okraji města tj. na výjezdu z města směrem na Ústí n. L. Od místa napojení na silnici I/62 směřuje trasa na severozápad (stoupá údolím Chrochvického potoka), kříží místní komunikaci (Hraniční ulici) do Krásného Studence, je vedena volným územím sedlem mezi Popovickým vrchem a Kloboukem a ze sedla klesá k železniční trati Děčín – Oldřichov u

Duchcova a od konce Bynova (městská část Děčína) je koridor veden v souběhu s touto tratí až do místa napojení na silnici I/13 severozápadně od Libouchce v lokalitě Malé Chvojno. Trasa koridoru prochází téměř v celé své délce po území CHKO České středohoří. Členitost území, stávající zástavba, geologické poměry, tj. výskyt rozsáhlých sesuvných území, vymezení ekologických cenných lokalit a poloha obou krajních napojovacích bodů vymezují území pro návrh trasy v tomto koridoru. Území je značně zvlněné, horského typu s výraznými příkrými svahy stávajících kopců, jež jsou z větší části geologicky nestabilní. Výška terénu je od 129 m n. m. do 390 m n. m. Na části území v lokalitě Chrochvice se nachází obytná zástavba a rekreační plochy zahrádek. Průchod obytnou zástavbou je v Děčíně (městská část Chrochvice) v délce cca 550 m a Jílovým u Děčína v místě křížení údolí Hornojílovského potoka v délce cca 250 m. Průchod zástavbou vyžaduje demolici cca 5 objektů. Návrh trasy a nivelety přeložky silnice I/13 v tomto koridoru je zpracován pro kategorii dvoupruhové silnice S11,5/70 s tím, že v místech dlouhých velkých podélných spádů budou jízdní pruhy doplněné o přídatný pruh ve stoupání. Část trasy mezi OK Chrochvice a KÚ (napojení na Vilsnickou spojku) se nachází v intravilánu města Děčín a je navržena v kategorii místní komunikace MS2 11,5/50.

Varianta Pastýřská

Koridor varianty Pastýřská začíná stejně jako u varianty Chrochvická nad Libouchcem u obce Malé Chvojno. Končí v Děčíně na nábřeží v místě stávajícího podjezdu pod železniční tratí Děčín – Drážďany ve stávající okružní křižovatce. Z této OK je koridor veden do podjezdu pod železniční tratí Děčín – Drážďany a po průchodu pod masivem Pastýřské stěny a obejití zástavby Horního Oldřichova je koridor této trasy sveden do souběhu se stávající regionální železniční tratí č. 132 (Děčín – Oldřichov u Duchcov) a v km 11,067 se napojuje na trasu varianty A. Území je zvlněné s výrazným skalním masivem Pastýřské stěny, s výraznými příkrými svahy stávajících kopců, jež jsou z části geologicky nestabilní. Převýšení terénu je od 129 m n. m. do 390 m n. m. Na části území v lokalitě Podmokly a Nový Oldřichov se nachází obytná zástavba a rekreační plochy zahrádek. Koridor je veden tak, že nezasahuje do obytné zástavby v Děčíně. Nejvíce se koridor přibližuje k obytné zástavbě v lokalitě Horní Oldřichov. Obytnou zástavbou prochází koridor Pastýřské varianty v Jílovém v místě křížení Hornojílovského potoka. Průchod zástavbou vyžaduje demolici cca 3 objektů v Děčíně v ulici Čsl. Mládeže. Návrh trasy a nivelety přeložky silnice I/13 v tomto koridoru je zpracován pro kategorii dvoupruhové silnice S11,5/70 s tím, že v místech dlouhých velkých podélných spádů budou jízdní pruhy doplněné o přídatný pruh ve stoupání.

Varianta Malšovická

Koridor varianty Malšovická začíná stejně jako u varianty Chrochvická a Pastýřská nad Libouchcem u obce Malé Chvojno. Končí v Malšovicích napojením mimoúrovňovou křižovatkou na stávající silnici I/62. Z této MÚK kříží koridor varianty Malšovická nadjezdem železniční trať Děčín – Ústí n. L. – Praha, je mostem veden přes areálovou plochu a napojuje se do trasy stávající silnice III/25380 směrem na Starou Bohyni. Před Starou Bohyní se trasa koridoru stáčí směrem k vrchu Chmelník a stoupá strmým svahem po úpatí Chmelníku do sedla v lokalitě Obora a směřuje k lokalitě Horní Jílové, kde kříží údolí Hornojílovského potoka s Javorskou ulicí v místě stávajících průmyslových a skladových objektů. Trasa je vedena v těsné blízkosti hřbitova a v km 5,9 se napojuje na trasu varianty Chrochvická a Pastýřská. Území mezi Horním Jílovým a Malšovicemi je poměrně strmé s výškovým převýšením až 267 m. Toto území mezi Horním Jílovým a Starou Bohyní je považováno za největší sesuvné území v ČR. Jedná se z větší části o aktivní sesuvná území a území dočasně uklidněných sesuvů. Část trasy v lokalitě Horní Jílové a v Malšovicích prochází zástavbou. Napojení na silnici I/62 novou mimoúrovňovou křižovatkou vyžaduje demolici 4 obytných objektů. Návrh trasy a nivelety přeložky silnice I/13 v tomto koridoru je zpracován pro kategorii dvoupruhové silnice S11,5/70 s tím, že v místech dlouhých velkých podélných spádů budou jízdní pruhy doplněné o přídatný pruh ve stoupání.

Z hlediska ochrany životního prostředí bude významné v průběhu provozu především dodržování všech podmínek a omezení daných platnými právními předpisy, provozním řádem, havarijním plánem a podmínek uložených v rámci procesu EIA.

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

Záměr prochází velmi komplikovaným územím. Žádná z posuzovaných variant není ideální.

Následovné pořadí variant bylo zpracovatelem posudku určeno na základě dostupných dat.

Varianta 0 – 4,4 km fakticky bez významných problémů. Nutno posoudit možnost snížení nivelity úseku v okolí Libouchce.

Pro úsek 4,4 – 6 km v pořadí variant:

1. Severní (z důvodu zajištění větší ochrana Přírodní památky Jílovské tisy)

2. Jižní

Pro úsek od 6 km v pořadí variant:

1. Malšovická (předpokladem je technicky schůdné řešení napojení na I/62)

2. Chrochvická

   2.1 Chrochvický potok (podvarianta 2018)

   2.2 Varianta 2015 není doporučena

3. Pastýřská

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K přepracované a doplněné dokumentaci byla v rámci zákonem stanovené lhůty doručena 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (obec Libouchec, město Jílové a obec Malšovice), 8 vyjádření dotčených orgánů (Krajský úřad Ústeckého kraje, Česká inspekce životního prostředí, Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, Magistrát města Děčín, Magistrát města Ústí nad Labem, Správa národního parku České Švýcarsko, Správa CHKO České Středohoří a Ministerstvo životního prostředí). Dále krajský úřad obdržel 23 vyjádření veřejnosti a 9 vyjádření ostatních subjektů (spolky, firmy, státní organizace apod.).

Připomínky z těchto vyjádření k dokumentaci byly vypořádány v kapitole V. posudku (str. 69. – 156.) a byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (http://www.cenia.cz), kód záměru ULK834, v části Posudek.

Dle rozhodnutí Ministerstva životního prostředí ze dne 8.6.2023 pod čj. MZP/2023/530/404, kterým bylo původní závazné stanovisko č.j. KUUK/086872/2022 ze dne 5.8.2022 zrušeno, bylo shledáno nedostatečné vypořádání vyjádření AOPK ČR. Vypořádání vyjádření AOPK ČR tak bylo v Posudku zpracovatelem rozšířeno (viz str. 87–103.). Příslušný úřad se se závěry zpracovatele posudku a obsahem vypořádání ztotožňuje bez dalšího doplňujícího komentáře.

Příslušný úřad dále doplňuje komentář ve vztahu k dostatečnosti stanovených podmínek na základě podnětu AOPK ČR:

Ze závěrů dokumentace a posudku vyplývá, že stanovené podmínky jsou z hlediska vyhodnoceného rozsahu vlivů na přírodní biotopy, zvláště chráněné druhy, vodní poměry, plošné zábory, migrační prostupnost, fragmentaci krajiny, svahové deformace a zejména krajinný ráz dostatečné a plně odpovídající závěrům z provedených hodnocení. Počet stanovených podmínek také úměrně odpovídá podrobnosti podkladů, které byly precizovány na základě opakovaných požadavků AOPK ČR na přepracování dokumentace EIA. Další požadavky pro zmírnění vlivů lze stanovit na základě současných platných právních předpisů. Kompenzace úbytku biotopů zvláště chráněných druhů bude bezpochyby řešena v rámci samostatného správního řízení podle zákona o ochraně přírody a krajiny. Z tohoto důvodu je také v rámci podmínky č. 22 stanoven monitoring funkčnosti těchto náhradních biotopů (v rámci procesu EIA nelze objektivně z hlediska aktuálního stavu území odpovědně stanovit jejich konkrétní umístění a rozsah). Problematika migrační prostupnosti území byla na úrovni dokumentace vlivů na životní prostředí posouzena dostatečně v kapitole C.2.5.3 (viz str. 149 - 161 dokumentace v přepracované verzi z 11/2021) a odpovědně posouzena v rámci kapitoly D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) v kontextu všech zvažovaných variantních řešení. Ze závěrů dokumentace vyplývá, že vzhledem k niveletě silnice a počtu navržených mostních objektů je technické řešení ve vztahu k migrační prostupnosti poměrně

dobře řešitelné a migrační potenciál vymezeného ÚSES za předpokladu realizace navržených ochranných a kompenzačních opatření nebude významně narušen.

Okruh dotčených územních samosprávných celků

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

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: 17. 1. 2024

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 ULK834.

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

Oznamovatel:

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

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

2) Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

3) Statutární město Děčín, Mírové náměstí 1175/5, 405 38 Děčín IV

4) Město Jílové, Mírové náměstí 280, 407 01 Jílové

5) Obec Libouchec, Libouchec 211, 403 35 Libouchec

6) Obec Malšovice, Malšovice 16, 405 02 Děčín

Dotčené orgány státní správy:

7) Magistrát města Děčín, odbor životního prostředí, Mírové náměstí 1175/5, 405 38 Děčín

8) Magistrát města Ústí nad Labem, odbor životního prostředí, Velká Hradební 2336/8, 401 23 Ústí nad Labem

9) KHS Ústeckého kraje územní pracoviště Děčín, Březinova 444/3, 405 01 Děčín 1

10) ČIŽP OI, Výstupní 508, 400 07 Ústí nad Labem

11) AOPK ČR, Správa NP České Švýcarsko, Pražská 457/52, 407 46 Krásná Lípa

12) AOPK ČR, Správa CHKO České středohoří, Michalská 260/14, Litoměřice

13) OBÚ pro území kraje Ústeckého, U Města Chersonu 1429/7, 434 01 Most

14) MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

15) MŽP, odbor posuzování vlivů na ŽP, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

16) MŽP, odbor geologie, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

17) MŽP, odbor výkonu st. správy IV, Bělehradská 1338/15, 400 02 Ústí nad Labem

18) Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství (zde)

19) Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (zde)

Zpracovatel dokumentace:

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

Zpracovatel posudku:

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