

# P O S U D E K

o vlivech záměru

**„Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“**

na životní prostředí

podle 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

Datum zpracování posudku:

11. dubna 2019

Zpracovatel posudku:

Ing. Václav Obluk

Morseova 245

109 00 Praha - Petrovice

Korespondenční adresa:

*Lékořicová 166/13*

*104 00 Praha - Křeslice*

telefon 604 825 980

e-mail: [vaclav.obluk@volny.cz](mailto:vaclav.obluk@volny.cz)

Osvědčení odborné způsobilosti:

č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998,  
resp. autorizace, aktuálně prodloužená rozhodnutím  
Ministerstva životního prostředí č.j.: 40354/ENV/16  
ze dne 7. 7. 2016

## Prohlášení zpracovatele posudku

Posudek o vlivech záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí (**dále jen „posudek“**) jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 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 č. 100/2001 Sb.“**), jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 vydaného dne 16. 12. 1998 Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. ve smyslu § 24 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., která byla aktuálně prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č.j.: 40354/ENV/16 ze dne 7. 7. 2016.

Na zpracování posudku se podílel RNDr. Adam Véle, Ph.D., a to vyžádaným Posouzením dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000, které je uvedeno v příloze tohoto posudku.



Ing. Václav Obluk

## OBSAH

	strana
ÚVOD	4
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
1. Název záměru	
2. Kapacita (rozsah) záměru	
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	
4. Obchodní firma oznamovatele	
5. IČ oznamovatele	
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	6
1. Úplnost dokumentace	6
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	9
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	43
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	43
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	44
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	44
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	45
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	70
VII. NÁVRH STANOVISKA	79
PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU	99
PŘÍLOHA	100
Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000 (RNDr. Adam Véle, Ph.D., březen 2019)	

## ÚVOD

Posuzovaný záměr příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ představuje výstavbu nové dvoupruhové silnice I. třídy v úseku Děčín – Ludvíkovice jako přeložky silnice I/13 s cílem odvést dopravu mimo souvisle zastavěná území (v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice) a zároveň vyřešit nevyhovující směrové a především spádové poměry stávající silnice I/13.

Přeložka silnice začíná v Děčíně na stávající silnici II/262 za okružní křižovatkou Benešovská a končí napojením na stávající silnici I/13 nad bývalým motorestem nad Ludvíkovicemi.

Posuzovaný záměr je navržen ve dvou územních variantách v kategorii dvoupruhové komunikace S11,5/70, resp. S11,5/60, v podélných spádech větších než 4 % ve stoupání s přídatným pruhem pro pomalá vozidla.

Vedení trasy se v navržených variantách liší především v úseku mezi Děčínem (okružní křižovatkou Benešovská) a Březinami, tj. vedením části trasy přeložky silnice I/13 směrem na Benešov nad Ploučnicí. Trasa Folknářské spojky míjí zástavbu Folknářů v obou navržených variantách východním obchvatem.

Celková délka trasy obou posuzovaných variant se skládá z úvodního úseku přeložky silnice I/13 mezi okružní křižovatkou Benešovská na východním okraji Děčína a provizorním napojením na stávající silnici II/262 v Březinách a vlastní Folknářské spojky mezi okružní křižovatkou Březiny a napojením na stávající silnici I/13 východně Ludvíkovic.

- Varianta 1 má celkovou délku 5,530 km.
- Varianta 2 má celkovou délku 5,632 km.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví spojené s předloženým záměrem jsou předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., jehož součástí je kromě jiného oznámení záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ (**dále jen „oznámení záměru“**), dokumentace vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí (**dále jen „dokumentace“**) včetně přepracované dokumentace a tento posudek.

Jedním z nezbytných podkladů pro navazující správní řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení záměru, je i závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí (**dále jen „závazné stanovisko“**) podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb.

## **I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

### **1. Název záměru**

Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)

### **2. Kapacita (rozsah) záměru**

Výstavba nové dvoupruhové silnice I. třídy v úseku Děčín – Ludvíkovice jako přeložky silnice I/13 s cílem odvést dopravu mimo souvisle zastavěná území (v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice) a zároveň vyřešit nevyhovující směrové a především spádové poměry stávající silnice I/13.

Přeložka silnice, která začíná v Děčíně na stávající silnici II/262 za okružní křižovatkou Benešovská a končí napojením na stávající silnici I/13 nad bývalým motorestem nad Ludvíkovici, je navržena ve dvou územních variantách v kategorii dvoupruhové komunikace S11,5/70, resp. S11,5/60, v podélných spádech větších než 4 % ve stoupání s přídatným pruhem pro pomalá vozidla.

Vedení trasy se v navržených variantách liší především v úseku mezi Děčínem (okružní křižovatkou Benešovská) a Březinami, tj. vedením části trasy přeložky silnice I/13 směrem na Benešov nad Ploučnicí. Trasa Folknářské spojky má zástavbu Folknářů v obou navržených variantách východním obchvatem.

Celková délka trasy obou posuzovaných variant se skládá z úvodního úseku přeložky silnice I/13 mezi okružní křižovatkou Benešovská na východním okraji Děčína a provizorním napojením na stávající silnici II/262 v Březinách a vlastní Folknářské spojky mezi okružní křižovatkou Březiny a napojením na stávající silnici I/13 východně Ludvíkovic.

Varianta 1 má celkovou délku 5,530 km.

Varianta 2 má celkovou délku 5,632 km.

### **3. Umístění záměru**

kraj: Ústecký

obec: Děčín (k.ú.: Děčín, Březiny u Děčína, Folknáře)

Ludvíkovice (k.ú.: Ludvíkovice)

Záměr je umístěn na východním okraji územního obvodu města Děčín a okrajově zasahuje na území obce Ludvíkovice.

### **4. Oznamovatel**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### **5. IČ oznamovatele**

659 93 390

### **6. Sídlo oznamovatele**

Na Pankráci 546/56  
140 00 Praha 4 - Nusle

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

### 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace byla ve smyslu § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena Krajským úřadem Ústeckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství (dopisem č.j.: 3943/ZPZ/2015 ze dne 12. 4. 2017 ) oznamovateli záměru k doplnění s tím, že:

*„Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru a environmentálním charakteristikám zájmového území, do kterého je záměr situován, budou v doplnění dokumentace řešeny především následující aspekty:*

- 1. Precizovat, resp. komentovat, řešení záměru ve vztahu k výslednému koncepčnímu dopravnímu řešení v širším území – pokud se toto výsledné koncepční dopravní řešení orientuje (jak je uvedeno v dokumentaci) na přeložku silnice I/13 ve směru Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Manušice, je žádoucí:
  - i. I při trasování varianty 1 a zejména pak varianty 2 vycházet z uvedeného koncepčního dopravního řešení přeložky silnice I/13 (v dokumentaci se z tohoto řešení vychází pouze u varianty 3, resp. subvarianty 3a);*
  - ii. Provéřit šířkové uspořádání variant Folknářské spojky s ohledem na očekávané intenzity dopravy na Folknářské spojce (jak je uvedeno v dokumentaci, výhledově se uvažuje s převedením Folknářské spojky do kategorie silnic II. třídy), a to nejen ve vztahu k ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic (tj. intenzitám dopravy), ale i v zájmu omezení zásahu do životního prostředí.**
- 2. Doplnit dopravně inženýrské údaje z projektu společnosti AF-CITYPLAN s.r.o. Prognózy intenzit dopravy (Praha, 2014), tj. především výchozí předpoklady a výsledky modelovaných očekávaných intenzit dopravy na příslušné silniční síti (včetně jejich zdůvodnění) a prověřit účelnost případné aktualizace očekávaných intenzit dopravy.*
- 3. V návaznosti na řešení ve výše uvedených bodech 1. a 2., popřípadě aktualizovat relevantní údaje o vlivech záměru uvedené v dokumentaci, event. komentovat, proč je není účelné aktualizovat. Zvýšenou pozornost přitom věnovat vlivům na ovzduší a vlivům na hlukovou situaci, tj. údajům uvedeným v rozptylové studii a hlukové studii, které jsou přílohou dokumentace.*
- 4. S ohledem na změnu hlukové situace v území, do kterého jsou situovány varianty záměru, navrhnout ve vztahu k chráněným venkovním prostorům a chráněným venkovním prostorům staveb opatření vedoucí ke snížení hlukové zátěže (predikované v hlukové studii).*
- 5. V souladu s doporučeným postupem Ministerstva životního prostředí - Metodickým postupem k zajištění optimálního a individuálního posuzování vlivů dopravních staveb na míru fragmentace a migrační průchodnosti krajiny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. (zn.: 49977/ENV/09 ze dne 19. 6. 2009) a Technickými podmínkami 180 Ministerstva dopravy „Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy“ zpracovat tzv. rámcovou migrační studii (s orientací na specifikaci opatření vedoucích k řešení migrační průchodnosti).*

6. *Zpracovat dendrologický průzkum v trase příslušných variant záměru včetně kompenzačních opatření souvisejících s nezbytným kácením dřevin.*
7. *Zpracovat komplexní hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz včetně vizualizací a opatření k omezení těchto vlivů.*

*Dále požadujeme dokumentaci doplnit i s ohledem na relevantní připomínky obsažené ve vyjádřeních, která byla k dokumentaci obdržena podle § 8 odst. 3 zákona, resp. doplnění dokumentace bude reagovat na tyto připomínky.“.*

Přepřpracovaná dokumentace byla zpracována v listopadu 2018 a z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví adekvátním způsobem reaguje na požadavky Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (součástí přepřpracované dokumentace je i příloha H.1a. Vypořádání požadavků a připomínek uplatněných k předchozí verzi dokumentace).

Přepřpracovaná dokumentace v zásadě odpovídá příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., i když obsah přepřpracované dokumentace, tj. názvy příslušných částí přepřpracované dokumentace ne vždy zcela odpovídají náležitostem dokumentace podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. Pokud však jde o vlastní náplň jednotlivých částí přepřpracované dokumentace, je vzhledem k charakteru záměru, dané etapě přípravy záměru a opatřeními k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v zásadě dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, i když (s ohledem na danou etapu přípravy záměru) nejsou k dispozici transparentní údaje týkající se znečištění povrchových vod - příslušných vodních toků (viz další komentář k příslušným částem přepřpracované dokumentace B.III.2., C. a D.I.4.).

Rozsah přepřpracované dokumentace je vcelku vyvážený, podrobnosti jsou soustředěny do rozsáhlé přílohové části přepřpracované dokumentace. Lze proto konstatovat, že přepřpracovaná dokumentace s ohledem na danou etapu přípravy záměru z věcného hlediska v zásadě odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb.

Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy předloženého záměru a stav životního prostředí v dotčeném území věnována zejména znečištění ovzduší a hlukové situaci a z toho vyplývajícím vlivům na veřejné zdraví, vlivům na přírodu a krajinu a rovněž geologické stavbě zájmového území ve vztahu k potenciálním nepříznivým geologickým, inženýrsko-geologickým a hydrologickým/hydrogeologickým poměrům. Predikce vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v přepřpracované dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. V přílohové části přepřpracované dokumentace jsou k dispozici rozptylová studie a akustická studie, které byly základním podkladem pro integrující hodnocení vlivů na veřejné zdraví, dále pak biologický průzkum, posouzení vlivů na ptačí oblasti a evropsky významné lokality, dendrologický průzkum dřevin, posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz a rovněž studie geologické stavby dotčeného území a vymezení svahových deformací. Adekvátní pozornost byla v rámci dané etapy přípravy záměru věnována i dalším aspektům vlivů záměru na životní prostředí.

V přepřpracované dokumentaci jsou i některé drobné nepřesnosti, resp. nedopatření, komentované v příslušných částech tohoto posudku, které však v žádném

případě nemohly ovlivnit celkový výsledek hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v přepracované dokumentaci.

Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku, které byly vyžádány podle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., neměly vliv na celkový výsledek hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v přepracované dokumentaci a sloužily především k vypořádání vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci a formulování podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Celkově lze konstatovat, že přepracovaná dokumentace s ohledem na danou etapu přípravy záměru a vzhledem k navrženým ochranným opatřením rezultujícím z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a z hlediska kvality ji lze hodnotit jako standardní.

Záležitosti, které byly předmětem vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci a které se týkaly vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejících s posuzováním záměrem, jsou standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru pro navazující správní řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení záměru, a to i na základě požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou formulovány v rámci návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

*Poznámka: Náplň příslušných částí přepracované dokumentace je komentována v následujících částech tohoto posudku.*

#### Shrnutí posouzení zpracovatele posudku

Přepracovaná dokumentace s ohledem na danou etapu přípravy záměru a navržená ochranná opatření odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzováním záměrem.

Úplnost přepracované dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí a veřejné zdraví je s ohledem na ochranná opatření rezultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství a ukončit posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.



## 2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

### ČÁST A dokumentace ÚDAJE O OZNAMOVATELI

V této části přepracované dokumentace jsou uvedeny údaje týkající se oznamovatele záměru, resp. oprávněného zástupce oznamovatele záměru.

#### Posouzení zpracovatele posudku

K této části přepracované dokumentace se uvádí, že v příslušných rejstřících je sídlo oznamovatele záměru Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle. V tomto posudku včetně návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, je proto použito výše uvedené sídlo oznamovatele záměru. K ostatním údajům nejsou připomínky, údaje jsou správné.

### ČÁST B dokumentace ÚDAJE O ZÁMĚRU

#### B.I. Základní údaje

Kromě příslušných identifikačních údajů týkajících se posuzovaného záměru a možnosti kumulace s jinými záměry a zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant řešení záměru, je uveden popis technického a technologického řešení záměru, výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být potenciálně vlivy záměru zasazeny, a výčet navazujících rozhodnutí.

#### Posouzení zpracovatele posudku

K této části přepracované dokumentace nejsou zásadní připomínky. Údaje o záměru jsou s ohledem na danou etapu přípravy záměru a údaje v dalších částech přepracované dokumentace, včetně přílohové části přepracované dokumentace, dostačující pro vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je však třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nikoliv z hlediska zdůvodnění potřeby záměru). To plně koresponduje se zákonem č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, podle kterého se již zdůvodnění potřeby záměru nevyžaduje.

Pokud jde o vztah posuzovaného záměru k územně plánovací dokumentaci, z vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace - Magistrátu města Děčín, odboru stavební úřad – oddělení Úřad územního plánování (č.j.: MDC/119569/2018 ze dne 27. 11. 2018) vyplývá, že: „v Územním plánu města Děčín v platném znění ani v platném Územním plánu Ludvíkovice nově posuzované varianty přeložky silnice I/13 Folknářská spojka vymezeny nejsou.“. V této souvislosti se uvádí, že pokud jde obecně o vztah záměru k územně plánovací dokumentaci, resp. o soulad s územně plánovací dokumentací, je třeba zopakovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru jsou vydávána až na základě návazných správních řízení k povolení záměru, v rámci kterých bude kromě jiných hledisek posuzován i soulad s příslušnou územně plánovací dokumentací. Z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví totiž nemůže samotný soulad či nesoulad záměru s příslušnou územně plánovací dokumentací ovlivnit velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které se v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vyhodnocují. Proto, jak již bylo výše uvedeno, pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nikoliv z hlediska územně plánovací dokumentace).

## B.II. Údaje o vstupech

### B.II.1. Půda

#### *Zemědělský půdní fond*

Výstavba bude spojena s trvalým a dočasným zábořem zemědělského půdního fondu.

Celkový trvalý zábor je odhadován na 13,91 ha u varianty 1 a 12,52 ha u varianty 2.

Po ukončení veškerých stavebních prací budou plochy dočasného záboru rekultivovány a navráceny do zemědělského půdního fondu.

#### *Pozemky určené k plnění funkcí lesa*

Obě varianty okrajově zasahují do lesních porostů na úbočí Pustého a Sokolího vrchu. Realizace stavby bude spojena s trvalým a pravděpodobně i dočasným zábořem pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Celkový trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je odhadován na 3,91 ha u varianty 1 a 3,99 ha u varianty 2.

### B.II.2. Povrchové a podzemní vody

Stavba, provoz a údržba komunikace uplatňují určité nároky na odběr pitné a užitkové vody. Pitnou vodu a vodu pro sociální účely bude nutné zajistit pouze ve fázi výstavby.

V období výstavby budou též nároky na potřebu užitkové vody spojené s betonáží. Užitková voda v rámci zařízení staveniště bude nutná pro oplach stavebních mechanismů a dopravních prostředků před vjezdem na veřejnou komunikaci.

Během provozu se používá voda pro kropení povrchu komunikace.

### B.II.3. Surovinové a energetické zdroje

Nároky na surovinové (materiálové) a energetické zdroje budou spojeny především s fází výstavby. Jejich specifikaci a kvantifikaci bude možné provést až v podrobnější fázi

projektové přípravy. Materiálové zdroje jsou předpokládány v standardním rozsahu nezbytném pro výstavbu silnice I. třídy.

Zásobování elektrickou energií může být zajištěno mobilními agregáty nebo pracovní přípojkou z nejbližšího elektrického vedení. Pro zajištění provozu stavebních mechanismů nezpůsobitelných provozu na veřejných komunikacích bude nutné zajistit dovoz pohonných hmot na stavenišť.

Ve fázi provozu budou materiálové a energetické nároky spojeny s údržbou komunikace, a to zejména v zimních měsících, popřípadě s nezbytnými opravami.

#### B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

##### *Dopravní infrastruktura*

Z důvodu probíhajících stavebních prací lze na silniční síti dotčeného území předpokládat dočasně zvýšené dopravní intenzity včetně nákladní dopravy (doprava stavebních materiálů). Při výstavbě mostních objektů a dílčích přeložek křížených komunikací bude provoz na těchto komunikacích dočasně omezen. Případně bude-li to nezbytné, budou v lokalitě navrženy objízdné trasy.

Výstavba silnice včetně mostních objektů a rozvozu zeminy, bude probíhat z větší části v trase budoucí komunikace. Po dobu výstavby bude dočasně zabrán manipulační pruh o šířce 5 m po obou stranách zemního tělesa.

Ve fázi provozu nebude záměr vyžadovat žádné další nároky na dopravní infrastrukturu.

##### *Technická infrastruktura*

Předpokládané napojení záměru na technickou infrastrukturu, včetně dočasného zázemí stavby, bude spojeno zejména s potřebou zajištění zásobování pitnou a užitkovou vodou, odváděním odpadních vod a napojením na zdroj elektrické energie.

Stavba Folknářské spojky si zřejmě vyžádá přeložku elektrického vedení 35 kV v prostoru administrativní hranice města Děčín a obce Ludvíkovice.

#### B.II.5. Biologická rozmanitost

Záměr je situován do území CHKO České středohoří a v prostoru Ludvíkovic okrajově také do CHKO Labské pískovce. Většina trasy obou variant se nachází ve IV. zónách obou CHKO. Pouze východní obchvat Folknářů zasahuje, z důvodu ochrany zástavby, do III. zóny CHKO České středohoří v celkové délce cca 700 m.

Kvalita dotčeného území z hlediska biologické rozmanitosti je popsána v části C.2.6. přepracované dokumentace (vyhodnocení možných dopadů realizace a provozu stavby je obsahem části D.I.7. přepracované dokumentace a podrobněji pak příloh H.7. až H.9. přepracované dokumentace.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**Údaje uvedené v této části přepracované dokumentace jsou s ohledem na danou etapu přípravy záměru v zásadě dostačující pro vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a vystihují podstatu rozhodujících vstupů spojených s posuzovaným záměrem. S ohledem na charakter záměru je zřejmé, že z hlediska údajů o vstupech mají pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zásadní význam zejména údaje o odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa a rovněž údaje týkající se biologické rozmanitosti zájmového území (fauny, flóry, ekosystémů).**

**V rámci další přípravy záměru se vzhledem k dané etapě přípravy záměru doporučuje zpřesnit údaje o odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (tj. zpřesnit rozsah trvalého a dočasného odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu) a údaje**

**o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (tj. zpřesnit rozsah trvalého a dočasného odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa) s cílem tato odnětí minimalizovat. Relevantní opatření týkající se ochrany zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.**

**Pokud se jedná o problematiku biologické rozmanitosti, v kontextu Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 je z pohledu posuzovaného záměru dopravní infrastruktury relevantní v rámci cíle 2.1. Genetická rozmanitost především tlak na fragmentaci biotopů, jehož důsledkem je snížení genového toku, změny populačně-genetické struktury v důsledku poklesu efektivity přírodního výběru a v rámci cíle 2. Druhy fragmentace biotopů druhů a vytváření migračních překážek. Z tohoto pohledu byla předmětné problematice včetně návrhu ochranných opatření věnována v přepracované dokumentaci dostačující pozornost.**

### B.III. Údaje o výstupech

#### B.III.1. Ovzduší

##### *Fáze výstavby*

Během výstavby lze očekávat produkci znečišťujících látek z provozu stavebních mechanismů a nákladních aut a rovněž nárůst sekundární prašnosti v okolí záměru. Tento zdroj bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí, tj. zejména na přilehlou zástavbu.

Je proveden předběžný odhad denní produkce emisí, které lze očekávat při emisně nejvýznamnější etapě stavby (jedná se o zemní práce; odhad je proveden pro jednu lokalitu, na které pracuje typická sestava stavebních strojů, zajišťující výstavbu komunikace v celé její šíři). Tyto emise během zemních prací jsou vyčísleny na 17,50 kg/den částic frakce PM<sub>10</sub>, 0,04 kg/den benzenu a 9,19 kg/den oxidů dusíku.

##### *Fáze provozu*

Celkové emise znečišťujících látek z automobilové dopravy jsou v roce 2030 (na příslušných úsecích) vyčísleny bez realizace záměru na 20,2 t/rok částic frakce PM<sub>10</sub>, 5,6 t/rok částic frakce PM<sub>2,5</sub>, 12,7 t/rok oxidů dusíku, 202,5 kg/rok benzenu a 367,1 g/rok B(a)P; ve variantě 1 na 24,9 t/rok částic frakce PM<sub>10</sub>, 6,7 t/rok částic frakce PM<sub>2,5</sub>, 13,9 t/rok oxidů dusíku, 198,8 kg/rok benzenu a 384,4 g/rok B(a)P; ve variantě 2 na 24,8 t/rok částic frakce PM<sub>10</sub>, 6,6 t/rok částic frakce PM<sub>2,5</sub>, 13,6 t/rok oxidů dusíku, 193,9 kg/rok benzenu a 373,4 g/rok B(a)P.

Celkové emise znečišťujících látek z automobilové dopravy jsou v roce 2050 (na příslušných úsecích) vyčísleny bez realizace záměru na 20,0 t/rok částic frakce PM<sub>10</sub>, 5,4 t/rok částic frakce PM<sub>2,5</sub>, 10,6 t/rok oxidů dusíku, 182,7 kg/rok benzenu a 345,1 g/rok B(a)P; ve variantě 1 na 24,9 t/rok částic frakce PM<sub>10</sub>, 6,6 t/rok částic frakce PM<sub>2,5</sub>, 11,9 t/rok oxidů dusíku, 180,8 kg/rok benzenu a 369,5 g/rok B(a)P; ve variantě 2 na 24,8 t/rok částic frakce PM<sub>10</sub>, 6,5 t/rok částic frakce PM<sub>2,5</sub>, 11,3 t/rok oxidů dusíku, 176,2 kg/rok benzenu a 358,9 g/rok B(a)P.

V obou časových horizontech dojde vlivem zprovoznění záměru k nárůstu emisního zatížení lokality. Výjimku tvoří emise benzenu, kde dojde k poklesu, který je způsoben vyšší plynulostí v trase navrhovaného záměru, která má na produkci emisí benzenu významný vliv. Vyšší nárůst emisní zátěže byl vypočten při realizaci varianty 1 (oproti variantě 2 je delší a prochází územím ve větším sklonu).

### Posouzení zpracovatele posudku

K emisním charakteristikám, které vychází z rozptylové studie (příloha H.4. přepracované dokumentace), nejsou zásadní připomínky. Emise znečišťujících látek z dopravy, tj. emise částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxidů dusíku, benzenu a benzo(a)pyrenu, byly stanoveny na základě oficiálních emisních faktorů podle programu MEFA-13 (program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla), v případě resuspenze prachových částic podle Metodiky pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy (MŽP, 2015).

Z hlediska produkce emisí znečišťujících látek při provozu na posuzované přeložce je třeba vnímat, že v daném případě se jedná o situaci, kdy produkce emisí znečišťujících látek ze stávajících liniových zdrojů znečišťování ovzduší bude z části převedena na posuzovanou přeložku.

Pokud jde o etapu výstavby, je ve vztahu k charakteru záměru zásadním aspektem (přesto, že jde o časově omezenou etapu) znečišťování ovzduší tuhými znečišťujícími látkami, resp. částicemi frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, v rámci povrchové prašnosti. K problematice prašnosti je třeba obecně uvést, že vyčíslení emisí tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, je značně obtížné a bilanční metody jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha), čištěním vozidel a popřípadě komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení povrchové prašnosti, a to v rámci souboru technických a organizačních opatření k ochraně životního prostředí, který bude součástí podrobného plánu organizace výstavby.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

#### B.III.2. Odpadní vody

##### *Fáze výstavby*

V omezeném množství budou vznikat splaškové odpadní vody. Konkrétní technické řešení bude zpracováno v dalších fázích přípravy záměru. Lze předpokládat, že budou použita chemická WC v rámci zařízení staveniště.

##### *Fáze provozu*

Během provozu mohou být srážkové vody po kontaktu s vozovkou znečištěny kontaminanty širokého spektra různých látek anorganického a organického původu v nerozpuštěné i rozpuštěné formě (výfukové plyny, otěr brzdových obložení, otěr pneumatik, úkapy z motorů, koroze, otěr povrchu komunikací, otěr značení komunikací). Při běžném provozu se nejvýznamněji uplatňuje vliv posypových látek v zimním období (zejména solí) a úniky pohonných hmot a mazadel z projíždějících vozidel jako nepolární extrahovatelné látky

(NEL). Koncentrace znečišťujících látek je ovlivněna intenzitou provozu, technickým stavem vozidel a množstvím a druhem použitých posypových materiálů.

Technické řešení odvodnění tělesa silnice včetně lokalizace jednotlivých výpustí do recipientů a hydrotechnických výpočtů bude součástí dalších stupňů projektové přípravy záměru.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

K této části přepracované dokumentace je třeba konstatovat, že s ohledem na danou etapu přípravy záměru neobsahuje údaje o množství a znečištění vod ze srážek odváděných z komunikace do povrchových vod - příslušných vodních toků, resp. zasakovaných do podloží. S ohledem na skutečnost, že v části C. přepracované dokumentace nejsou uvedeny údaje týkající se stavu povrchových vod - příslušných vodních toků (viz i navazující komentář k části C. přepracované dokumentace), nejsou ani transparentně vyhodnoceny vlivy na vody v části D.I.4. přepracované dokumentace (viz i navazující komentář k části D.I.4. přepracované dokumentace). V rámci další přípravy záměru je proto třeba doplnit příslušné údaje a transparentněji řešit vlivy záměru na vody s tím, že nakládání s vodami ze srážek z komunikace bude precizováno, a to zejména s ohledem na eliminaci potenciálního znečištění příslušných vodních toků a rovněž vodních zdrojů.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

#### **B.III.3. Odpady**

V této části dokumentace je uveden odhad produkovaných odpadů při výstavbě odpovídající jednotlivým stavebním postupům obvyklým pro výstavbu silničních komunikací (přesné údaje o množství vznikajícího odpadu a stanovení systému nakládání s odpadem budou stanoveny v dalších stupních projektové přípravy záměru).

### **Posouzení zpracovatele posudku**

K této části přepracované dokumentace nejsou vzhledem k dané etapě přípravy záměru a jeho charakteru zásadní připomínky, i když nejsou komentovány odpady vznikající při provozu komunikace. S ohledem na charakter záměru a možnou produkci odpadů při výstavbě i při provozu (údržbě silnice) nelze při respektování povinností vyplývajících z obecně závazných právních předpisů na úseku odpadového hospodářství očekávat nestandardní situace s nepříznivým vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví.

#### **B.III.4. Hluk, vibrace**

##### *Hluk*

Hluk z dopravy vzniká nejprve při výstavbě komunikace (časově omezené působení) a posléze po jejím otevření jako důsledek běžného provozu vozidel (trvalé působení).

Komunikace působí jako liniový zdroj hluku.

V této části dokumentace jsou uvedeny intenzity dopravy (v příslušných úsecích) a hluková emise v trase navrhovaného záměru (emise hluku je vyjádřena jako hladina hluku ve vzdálenosti 7,5 m od osy komunikace).

Dočasným zdrojem akustické zátěže v území bude výstavba. Tento zdroj bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí (tj. zejména na přilehlou zástavbu). Stavba bude rozdělena na dílčí úseky, na kterých budou probíhat dílčí etapy výstavby. Negativní působení lze očekávat zejména podél staveništních tras při zemních pracích a zavážce stavebního materiálu. Vzhledem k délce a rozsahu výstavby však lze optimalizovat příjezdové trasy tak, aby byl na hranici chráněného prostoru obytné zástavby splněn požadovaný hygienický limit.

#### *Vibrace*

Automobilová doprava, zejména těžká nákladní, je výrazným zdrojem vibrací. Takto generované vibrace nedosahují hodnot, které by mohly poškozovat lidské zdraví. Mohou však mít negativní vliv na konstrukci staveb, které se nacházejí v těsné blízkosti (v řádu metrů) od okraje komunikace. Kromě počtu průjezdů TNA jsou pro jejich hodnocení důležité vlastnosti geologického podloží a především konstrukce a statika dotčené budovy.

Z tohoto pohledu nepředstavuje posuzovaný záměr zásadnější problém, neboť trasy všech posuzovaných variant jsou od stávající zástavby dostatečně vzdáleny.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části přepracované dokumentace, která se má prioritně týkat údajů o výstupech (tj. údajů o emisních charakteristikách), nejsou s ohledem na údaje v akustické studii a na charakter záměru (ve vztahu k vibracím) zásadní připomínky (vlivy na hlukovou situaci jsou komentovány dále v souvislosti s hodnocením vlivů na hlukovou situaci).**

**Pokud jde o vibrace při provozu silniční dopravy, jsou utlumeny v podloží na zanedbatelné hodnoty již v bezprostředním okolí místa jejich vzniku, do vzdálenosti nejvýše v řádu jednotek metrů od zdroje, a nešíří se do širšího okolí. Totéž se týká i období výstavby.**

#### B.III.5. Doplnující údaje

Obě posuzované varianty záměru vyžadují, s ohledem na reliéf a geologické poměry dotčeného území, poměrně rozsáhlé terénní úpravy, vyvolané mj. potřebou založení stavby v komplikovaných inženýrskogeologických podmínkách (viz část C.2.3 dokumentace).

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**Vzhledem k charakteru záměru nejsou k této části přepracované dokumentace zásadní připomínky s tím, že pokud jde o vlastní těleso komunikace, jedná se o zásah do krajinného rázu, který je řešen v části přepracované dokumentace D.I.8. Vlivy na krajinu. Hodnocení vlivů záměru na krajinu, resp. krajinný ráz je proto komentováno v dále uvedeném posouzení části přepracované dokumentace D.I.8. Vlivy na krajinu.**

#### ČÁST C dokumentace

#### ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V této části přepracované dokumentace je uveden výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území a celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území.

### Posouzení zpracovatele posudku

Údaje v této části přepracované dokumentace jsou s ohledem na podklady obsažené v přílohové části přepracované dokumentace, na danou etapu přípravy záměru a formulování podmínek k ochraně životního prostředí a veřejné zdraví v zásadě dostačující k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Vzhledem k charakteru záměru byla v rámci přepracované dokumentace věnována pozornost všem dostupným environmentálním charakteristikám zájmového území, které by mohly být vlivy posuzovaného záměru potenciálně významně ovlivněny, s výjimkou údajů týkajících se především stavu povrchových vod - příslušných vodních toků, do kterých budou odváděny vody ze srážek z komunikace. Jak již bylo výše uvedeno (v komentáři k části B.III.2. přepracované dokumentace), s ohledem na skutečnost, že část B.III.2. přepracované dokumentace neobsahuje údaje o množství a znečištění vod ze srážek odváděných z komunikace do povrchových vod - příslušných vodních toků, resp. zasakovaných do podloží, nejsou ani transparentně vyhodnoceny vlivy na vody v části D.I.4. přepracované dokumentace (viz i navazující komentář k části D.I.4. přepracované dokumentace). V rámci další přípravy záměru je proto třeba doplnit příslušné údaje a transparentněji řešit vlivy záměru na vody s tím, že nakládání s vodami ze srážek z komunikace bude precizováno, a to zejména s ohledem na eliminaci potenciálního znečištění příslušných vodních toků a rovněž vodních zdrojů.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Z formálního hlediska se k části přepracované dokumentace C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik uvádí, že neobsahuje komentář týkající se stavu znečištění ovzduší, hlukové situace a horninového prostředí v zájmovém území, i když stav znečištění ovzduší, hlukové zátěže a horninového prostředí (sesuvná území) patří k nejzávažnějších charakteristikám stavu životního prostředí v dotčeném území. Jedná se však o opomenutí, resp. nedopatření, které není zásadní, neboť stav znečištění ovzduší, hlukové zátěže a horninového prostředí v zájmovém území je komentován v části přepracované dokumentace C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území a v části přepracované dokumentace C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území.

Ve vztahu k části přepracované dokumentace C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území se vádí, že formulace na str. 101 přepracované dokumentace: „*Ze závěrů předchozích kapitol je patrné, že stávající zátěž složek životního prostředí v dotčeném území (s výjimkou územní podél stávající silnice I/13 – ul. Kamenická, částečně Ludvíkovice) nedosahuje intenzit, aby v důsledku umístění, realizace a provozu záměru došlo k překročení únosného zatížení území.*“ není zcela patřičná, a to z hlediska znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem a hlukové zátěže (podle zákona č. 100/2001 Sb. část C.III. dokumentace nese název: Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení, tj. má se komentovat současná kvalita životního prostředí v zájmovém území z hlediska jeho únosného zatížení).



Z údajů uvedených v přepracované dokumentaci je zřejmé, že pokud se jedná o hledisko únosného zatížení území, vzhledem k charakteru posuzovaného záměru jsou relevantními kritérii především stav znečištění ovzduší a stav hlukové zátěže.

V případě hodnocení stavu znečištění ovzduší v dotčeném území (tj. výchozí úrovně imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší) se ve vztahu k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, resp. vyhlášce č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vychází z map úrovně znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, které jsou zveřejňovány ČHMÚ a obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let (tyto údaje jsou pro hodnocení úrovně znečištění ovzduší rozhodující). Z hodnot klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za období let 2012 – 2016, které jsou uvedeny na str. 56-57 přepracované dokumentace, resp. na str. 16 rozptylové studie, vyplývá, že v části dotčeného území jsou již v současné době překračovány imisní limity znečišťujících látek (24-hodinové průměrné koncentrace částic frakce  $PM_{10}$  a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu) a od roku 2020 s ohledem na zpřísněný imisní limit s největší pravděpodobností i průměrné roční koncentrace částic frakce  $PM_{2,5}$ , které jsou stanoveny zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Z formálního hlediska, tj. ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je tedy třeba považovat zatížení v části dotčeného území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší za neúnosné.

Proto se i s ohledem na kácení dřevin vyvolané realizací posuzovaného záměru a schopnost dřevin zachytávat tuhé znečišťující látky (prachové částice), na které je vázán i benzo(a)pyren, ve vztahu k výše komentovanému zatížení dotčeného území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší doporučuje, aby jako kompenzační opatření byla v dotčeném území realizována výsadba zeleně s protiprašnou funkcí, a to nad rámec dřevin realizovaných jako kompenzace za vykácené dřeviny. V další přípravě záměru se doporučuje precizovat rozsah a druhovou skladbu dřevin v rámci projektu vegetačních úprav s ohledem na účinnost zachytu tuhých znečišťujících látek (prachových částic), na které je benzo(a)pyren navázán, s tím, že s ohledem na mimovegetační období budou použity i stálezelené jehličnaté dřeviny.

Relevantní opatření týkající se kompenzace emisí tuhých znečišťujících látek (prachových částic), na které je benzo(a)pyren navázán, formou výsadby dřevin s protiprašnou funkcí je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Pokud jde o hodnocení stavu hlukové situace v dotčeném území (tj. výchozí úrovně ekvivalentních hladin akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$ ), z údajů uvedených v části C.2.2. přepracované dokumentace, resp. v akustické studii, vyplývá, že na stávající silniční síti (silnici I/13 a II/262) jsou překračovány základní ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$  (v denní i noční době), které jsou stanoveny v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, a že hygienický limit hluku pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích je dodržen pouze s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž (možnost

použití této korekce je v akustické studii prokázána) pro denní dobu, zatímco pro noční dobu je tento limit lokálně překročen. Z formálního hlediska, tj. ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je tedy třeba považovat zatížení na stávající silniční síti z hlediska hlukové zátěže za neúnosné. Pokud jde o území, ve kterém je navržena vlastní Folknářská spojka, je zřejmé, že ve vztahu k příslušným hygienickým limitům hluku pro hluk z dopravy je hluková zátěž bezpečně podlimitní.

V této souvislosti je zásadní, že realizací záměru dojde k podstatnému snížení hlukové zátěže na stávající silniční síti a že podél posuzovaného záměru budou při realizaci příslušných protihlukových opatření dodrženy příslušné hygienické limity hluku pro hluk z dopravy.

Ve vztahu ke zhodnocení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší a stavu hlukové zátěže) lze s ohledem na charakter záměru, jeho environmentální charakteristiky a navržené kompenzační opatření k ochraně ovzduší a protihluková opatření považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný, a to i s ohledem na skutečnost, že realizací posuzovaného záměru dojde ke snížení dopravní zátěže na stávající komunikační síti v obytné zástavbě (v Děčíně na ulici Kamenické a v Ludvíkovicích) a tím i ke snížení imisního zatížení látkami znečišťujícími ovzduší a hlukové zátěže u této obytné zástavby s pozitivním vlivem na zdraví obyvatel.

#### ČÁST D dokumentace

### KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

#### D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

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

Pro vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo bylo zpracováno hodnocení vlivů na veřejné zdraví, které je přílohou H.6. přepracované dokumentace.

##### *Vlivy znečištění ovzduší na zdraví obyvatel*

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyren. Z těchto znečišťujících látek je nutno očekávat v celé výpočtové oblasti již ve výchozím stavu zvýšené riziko z expozice částicím PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu. U benzenu nepřekračují hodnoty míry přijatelného rizika a u oxidu dusičitého nebylo zaznamenáno překračování směrných hodnot.

Celkově byl zaznamenán převažující pokles imisní zátěže a tedy i míry zdravotního rizika vlivem záměru. V případě chronických ani akutních účinků NO<sub>2</sub> nebylo vlivem provozu hodnoceného záměru zaznamenáno překročení směrné hodnoty WHO. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejméně dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranicí reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu stotisícin nového případu v dotčené populaci a v řádu tisícín v případě úmrtnosti u dospělých. Jedná se o hodnoty, které jsou nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace

a které budou v praxi nepostřehnutelné a budou vysoce převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Ani v případě benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru.

#### *Vlivy hluk na zdraví obyvatel*

Z provedeného hodnocení vyplývá, že v dotčené části zástavby je možné očekávat ve výchozím stavu počet hlukem obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu stovek. Počet případů výskytu infarktu myokardu pak v řádu jednotek.

Vlivem provozu záměru byl vypočten sumární pokles počtu obtěžovaných i při spánku rušených obyvatel, a to v řádu desítek osob. V části výpočtových bodů dojde k nárůstu, celkově se jedná o jednotky, nejvýše první desítky obyvatel. V případě rizika výskytu infarktu myokardu lze očekávat snížení vlivem hlukové zátěže statisticky v řádu několika setin jednoho nového případu, přičemž zvýšení kardiovaskulárního rizika bylo vypočteno pouze zcela ojediněle, a to nejvýše v řádu okolo jedné desetitisíciny nového případu. Lze tedy konstatovat, že v hodnocené části zástavby není třeba očekávat reálné zvýšení výskytu infarktu myokardu.

#### *Porovnání variant*

Z hlediska porovnání variant lze konstatovat, že rozdíly jsou jen velmi mírné, hledisko vlivů na zdraví obyvatel tak není třeba považovat za významné. Jako příznivější se obecně (ale pouze velmi mírně) ukazuje varianta 2, a to v obou výpočtových časových horizontech.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

Vzhledem k údajům soustředěným v přepracované dokumentaci (zejména údajům o znečištění ovzduší v rozptylové studii a údajům o hlukové zátěži v akustické studii) lze s provedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví souhlasit. Hodnocení zdravotních rizik odpovídá vlivům záměru na znečištění ovzduší (viz i dále uvedený komentář k části dokumentace D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima) a vlivům záměru na hlukovou situaci (viz i dále uvedený komentář k části přepracované dokumentace D.I.3. Vlivy na akustickou situaci a příp. na další fyzikální a biologické charakteristiky).

Z hlediska upřesnění se však k hodnocení vlivů na veřejné zdraví uvádí, že v případě vlivu na kardiovaskulární systém je v tabulce 17 na str. 27 tohoto hodnocení uváděn již neaktuální vztah, tj. že při hodnotách  $L_{Aeq,16h} < 60$  dB nebylo nalezeno zvýšené riziko, neboť nové studie ukazují na mírné zvýšení rizika již mezi 55 – 60 dB. V roce 2014 byla publikována nová meta-analýza 14 studií, kterou bylo pro ischenmickou chorobu srdeční (ICHS) a 10 dB nárůst hluku ze silniční dopravy v rozmezí cca 52 – 77 dB  $L_{dn}$  odvozeno OR 1,08 (95% CI = 1,04 – 1,13). Dříve předpokládaná prahová hladina 60 dB  $L_{day,16h}$  pro riziko ICHS se tím snížila na 55 dB  $L_{dn}$  [Babisch,W.: Updated exposure-response relationship between road traffic noise and coronary heart diseases: A meta-analysis, Noise Health 2014, 16:1-9]. Samotný výpočet kardiovaskulárního rizika je však proveden na základě rovnice pro výpočet nárůstu počtu případů infarktu myokardu, tzv. poměru šancí (OR), uvedené na str. 28 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, která je „omezena zdola“ hodnotou 56 dB.

Z metodického hlediska je třeba dále poukázat na nepatřičný přístup při hodnocení hlukové zátěže na veřejné zdraví použitý v provedeném vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, ve kterém bylo k vyhodnocení vlivů hlukové zátěže proveden součet

ekvivalentních hladin akustického tlaku ze silniční dopravy a železniční dopravy. Jak vyplývá z posledních vědeckých zpráv (Noise in Europe conference, duben 2017, Brusel), nebyla dosud nalezena metoda a kritéria, jak tzv. souběžné (synergické, kumulativní) působení hluku na člověka z hlediska dlouhodobých zdravotních účinků hodnotit. V současné době je proto za optimální přístup považováno hodnocení působení a vlivu každé kategorie zdrojů hluku samostatně (viz European Network on Noise and Health ENNAH). Proto má i každá kategorie hluku (stacionární zdroje hluku, hluk z dopravy na silnicích, hluk z dopravy na železnicích a letecký hluk) v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, stanoven svůj hygienický limit samostatně a není stanoven limit pro tzv. souběžné (synergické, kumulativní) působení hluku těchto různých kategorií hluku. V daném případě, kdy pro účely kvantitativního vyhodnocení zdravotních rizik byly hodnoty z obou zdrojů hluku energeticky sečteny, však lze konstatovat, že tento přístup a použití vztahů pro silniční dopravu je na straně bezpečnosti, neboť hluk ze silniční dopravy je při stejné akustické hladině spojen s většími vlivy než hluk ze železniční dopravy.

Při respektování opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze celkově shrnout, že vlivy záměru na veřejné zdraví budou z hlediska zdravotních rizik přijatelné. Relevantní opatření týkající se ochrany veřejného zdraví (ve vztahu ke znečištění ovzduší a hlukové zátěži) jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

**Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, jsou prakticky rovnocenné (i když v hodnocení vlivů na veřejné zdraví a v přepracované dokumentaci je jako velmi mírně vhodnější označena varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.**

#### D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

##### *Vlivy na ovzduší*

Pro vyhodnocení vlivů na ovzduší byla zpracována rozptylová studie, která je přílohou H.4. přepracované dokumentace.

Obecně je možné konstatovat, že vybudování obchvatu přinese snížení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby Děčína, a to podél trasy stávající silnice I/13. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde podél trasy obchvatu. Tento nárůst se však projeví převážně mimo obytnou zástavbu, výjimku představují Folknáře a Březiny.

Nejvyšší změny v imisní zátěži pro jednotlivé imisní charakteristiky (z obou posuzovaných variant) budou činit v roce 2030 maximálně: (nárůst u obytné zástavby / globální pokles)

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého:  $0,46 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  / –  $0,65 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého:  $8,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  / –  $5,9 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu:  $0,005 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  / –  $0,015 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$ :  $1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  / –  $2,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$ :  $5,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  / –  $12,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

- průměrné roční koncentrace částic PM<sub>2,5</sub>: 0,26 μg.m<sup>-3</sup> / – 0,60 μg.m<sup>-3</sup>
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu: 0,018 ng.m<sup>-3</sup> / – 0,039 ng.m<sup>-3</sup>

Nejvyšší změny v imisní zátěži pro jednotlivé imisní charakteristiky (z obou posuzovaných variant) budou činit v roce 2050 maximálně: (nárůst u obytné zástavby / globální pokles)

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého: 0,39 μg.m<sup>-3</sup> / – 0,49 μg.m<sup>-3</sup>
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého: 7,5 μg.m<sup>-3</sup> / – 4,6 μg.m<sup>-3</sup>
- průměrné roční koncentrace benzenu: 0,005 μg.m<sup>-3</sup> / – 0,013 μg.m<sup>-3</sup>
- průměrné roční koncentrace částic PM<sub>10</sub>: 1,1 μg.m<sup>-3</sup> / – 2,5 μg.m<sup>-3</sup>
- maximální denní koncentrace částic PM<sub>10</sub>: 5,3 μg.m<sup>-3</sup> / – 11,8 μg.m<sup>-3</sup>
- průměrné roční koncentrace částic PM<sub>2,5</sub>: 0,27 μg.m<sup>-3</sup> / – 0,60 μg.m<sup>-3</sup>
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu: 0,017 ng.m<sup>-3</sup> / – 0,033 ng.m<sup>-3</sup>

Z výsledků je patrné, že u průměrných ročních koncentrací PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu může záměr lokálně způsobit navýšení již nadlimitně zatíženého území. Vzhledem k velikosti příspěvku (nad 1 % imisního limitu) však bude tento nárůst kompenzován novými výsadbami (z provedeného výpočtu vyplývá, že emise produkované záměrem mohou být kompenzovány výsadbou stromů o objemu koruny 4 m<sup>3</sup> v případě vysazení celkem 323 kusů stromů ve variantě 1 a 296 kusů stromů ve variantě 2; v případě uplatnění výsadeb složených výhradně z jehličnatých dřevin by byla kompenzace v odpovídající míře realizována vysazením 215 stromů ve variantě 1 a 197 stromů ve variantě 2). U ostatních posuzovaných imisních charakteristik bude před i po zprovoznění záměru imisní limit v území splněn.

V případě maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> nelze hodnoty přímo sčítat, neboť se projevují vždy při proudění od rozhodujících zdrojů v dané chvíli. Imisní příspěvky z provozu záměru byly vypočteny u nejbližší zástavby (ve všech posuzovaných variantách a v obou časových horizontech) nejvýše do 13,5 μg.m<sup>-3</sup>. Při uvažovaném imisním pozadí ve výši 80 μg.m<sup>-3</sup>, ale i vyšším, je patrné, že ani při nejméně příznivé situaci (při součtu obou hodnot) nebude vlivem zprovoznění záměru imisní limit ve výši 200 μg.m<sup>-3</sup> překročen.

U maximálních denních koncentrací PM<sub>10</sub> rovněž nelze koncentrace tímto způsobem sčítat. Vypočtené příspěvky nelze přímo porovnávat s imisním limitem, neboť se jedná o teoretické nejvyšší hodnoty, které jsou dosahovány jednou za několik let a legislativou je povoleno 35 překročení hodnoty 50 μg.m<sup>-3</sup> v roce. Vypočtený nárůst IHd lze použít pro porovnávání rizikovosti jednotlivých lokalit z hlediska možných náhlých nárůstů koncentrací. Pro vyhodnocení celkového vlivu záměru jsou však jednoznačně vhodnějším parametrem průměrné roční koncentrace. Nejvyšší celkové imisní příspěvky z dopravy k maximálním denním koncentracím po zprovoznění záměru nepřekročí u vybrané zástavby 6,7 μg.m<sup>-3</sup>. Lze tak předpokládat, že provoz záměru nezpůsobí navýšení počtu překročení limitních hodnot.

#### *Vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší*

Vliv stavebních prací byl hodnocen z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší v průběhu fáze zemních prací. Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že u zástavby v bezprostřední blízkosti posuzované trasy přeložky budou imisní limity splněny (to je podmíněno plněním základních opatření pro snižování imisních příspěvků ze stavebních prací).

#### *Vlivy na klima a odolnost záměru vůči klimatické změně*

Vlivy záměru na klimatický systém jsou posouzeny jak z hlediska produkce emisí skleníkových plynů, tak ve vztahu k lokálním efektům souvisejícím se změnou využití ploch. Dále je posouzena odolnost a zranitelnost projektu stavby posuzované komunikace vůči rizikům, souvisejícím se změnou klimatu.

Celková produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy v řešené oblasti činí ve výchozím stavu roku 2030 cca 9,1 kt.rok<sup>-1</sup>, ve stavu roku 2050 pak 10,6 kt.rok<sup>-1</sup>. Podle provedeného výpočtu k roku 2030 dojde v řešené oblasti celkově k nárůstu emisí nejvýše o 0,4 kt.rok<sup>-1</sup>, tj. cca o 4 % v porovnání s výchozím stavem. Tento nárůst lze považovat za bilančně zcela nevýznamný (pro srovnání lze uvést, že obdobnou produkci emisí mají 2–3 bytové domy vytápěné zemním plynem).

Kromě působení emisí skleníkových plynů bude nová komunikace působit zejména na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd. Jedná se zejména o vlivy zpevnění části povrchu, které je sice nutno zaznamenat, nicméně jejich vliv je vzhledem k rozsahu stavby v území velmi mírný. Lokální vlivy na klimatický systém lze obecně hodnotit jako mírné (nízké riziko).

Rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena jako nízká až střední. Jako poněkud významnější (střední riziko) byla hodnocena:

- Rizika poškozování vozovky, případně stavebních objektů, například v důsledku extrémně vysokých či extrémně nízkých teplot vzduchu, popřípadě při opakovaném tání a tuhnutí během zimního období. Vzhledem k požadavkům na konstrukční materiály, které mohou být ovlivněny mrazem, není toto riziko hodnoceno jako zvlášť významné a pravděpodobně se bude týkat spíše konstrukcí mimo vlastní komunikaci (propustků apod.);
- Vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami vzduchu, kdy zejména ve spojení s kongescemi (např. při dopravní nehodě, stavebním omezení apod.) může docházet k zhoršení komfortu řidičů, v extrémním případě i se zdravotními důsledky;
- vlivy na řidiče související s poryvy větru.

Prakticky ve všech popsanych případech jsou však rizika řešitelná pomocí stavebně technických opatření (výsadba dřevin, zajištění dostatečně kapacitního odvodu dešťových vod, použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám atd.). Z provozních opatření je zapotřebí zajistit zejména minimalizaci vzniku dopravních kongescí.

#### *Porovnání variant*

Podle emisní bilance a rozsahu kompenzačních opatření lze za mírně vhodnější označit variantu 2, která způsobí nižší navýšení emisní zátěže v území oproti variantě 1. Z hlediska nejvyšších imisních příspěvků u vybraných objektů pro bydlení a výuku nelze lepší variantu jednoznačně určit.

Při volbě varianty lze hledisko dopadů na kvalitu ovzduší považovat za méně významné. Rozdíly mezi variantami jsou natolik malé, že lze upřednostnit jiná hlediska než vliv na imisní situaci.

Příspěvek posuzovaného záměru k produkci skleníkových plynů (celková produkce emisí jako CO<sub>2</sub> ekvivalent z automobilové dopravy) je v obou variantách hodnocen jako málo významný, s mírnou preferencí varianty 2 (cca 2,5% proti současnému stavu) v porovnání s variantou 1 (cca 4%). Z hlediska vlivů na lokální klimatické jevy jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné s vlivem mírným, maximálně středním.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**S ohledem na charakter záměru a údaje soustředěné v rozptylové studii nejsou k hodnocení vlivů na ovzduší zásadní připomínky.**

Při posuzování vlivů na ovzduší je třeba vnímat (jak již bylo výše uvedeno), že v daném případě se jedná o situaci, kdy produkce emisí znečišťujících látek ze stávajících liniových zdrojů znečišťování ovzduší bude z části převedena na posuzovanou přeložku. Dále je zapotřebí vzhledem k hodnoceným časovým horizontům 2030 a 2050 konstatovat, že na jedné straně není zcela zjevné, jaké skutečné imisní pozadí znečišťujících látek bude v příslušných časových horizontech 2030 a 2050 v zájmovém území bez realizace posuzované přeložky, na straně druhé jaké imisní limity znečišťujících látek budou v těchto časových horizontech platné.

Jak vyplývá z rozptylové studie, pokud se budeme u znečišťujících látek orientovat s ohledem na specifika výpočetního modelu na průměrné roční koncentrace (nejlépe charakterizují posuzované místo - viz i příslušný komentář v rozptylové studii) je zřejmé, že nárůsty imisních koncentrací látek znečišťujících ovzduší v důsledku provozu na posuzované komunikaci prakticky nemohou významným způsobem ovlivnit situaci ve znečištění ovzduší u nejbližší zástavby pro bydlení, resp. výuku (vypočtené maximální příspěvky průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek se pohybují v řádu desetin až jednotek % příslušných imisních limitů).

Z rozptylové studie vyplývá, že podél posuzované komunikace dojde sice k nárůstu imisních koncentrací znečišťujících látek, ale že tyto vypočtené nárůsty (příspěvky posuzovaného záměru) u vybraných referenčních bodů charakterizujících nejbližší zástavbu pro bydlení, resp. výuku jsou poměrně nízké. V případě příspěvků k ročním aritmetickým průměrným koncentracím znečišťujících látek se u nejbližší zástavby jedná o max. příspěvek (z obou variant a obou časových horizontů) 0,458  $\mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  (tj. 1,15 % imisního limitu), 1,077  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  částic frakce  $\text{PM}_{10}$  (tj. 2,69 % imisního limitu), 0,272  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  částic frakce  $\text{PM}_{2,5}$  (tj. 1,36 % imisního limitu), 0,005  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  benzenu (tj. 0,1 % imisního limitu) a 0,018  $\text{ng}/\text{m}^3$  benzo(a)pyrenu (tj. 1,8 % imisního limitu).

Avšak vzhledem ke skutečnosti, že z rozptylové studie vyplývá, že v části dotčeného území jsou již v současné době překračovány imisní limity znečišťujících látek (24-hodinové průměrné koncentrace částic frakce  $\text{PM}_{10}$  a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu) a od roku 2020 s ohledem na zpřísněný imisní limit s největší pravděpodobností i průměrné roční koncentrace částic frakce  $\text{PM}_{2,5}$ ), doporučuje se (jak již bylo uvedeno v komentáři k části C. přepracované dokumentace), aby jako kompenzační opatření byla v dotčeném území realizována výsadba zeleně s protiprašnou funkcí, a to nad rámec dřevin realizovaných jako kompenzace za vykácené dřeviny. V další přípravě záměru se doporučuje precizovat rozsah a druhovou skladbu dřevin v rámci projektu vegetačních úprav s ohledem na účinnost zachytu tuhých znečišťujících látek (prachových částic), na které je benzo(a)pyren navázán, s tím, že s ohledem na mimovegetační období budou použity i stálezelené jehličnaté dřeviny.

Relevantní opatření týkající se kompenzace emisí tuhých znečišťujících látek (prachových částic), na které je benzo(a)pyren navázán, formou výsadby dřevin s protiprašnou funkcí je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Pokud jde o etapu výstavby, jak již bylo výše uvedeno, je ve vztahu k charakteru záměru zásadním aspektem (přesto, že jde o časově omezenou etapu) znečišťování ovzduší tuhými znečišťujícími látkami, resp. částicemi frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, v rámci povrchové prašnosti. K problematice prašnosti je třeba obecně uvést, že vyčíslení emisí tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, je značně obtížné a bilanční metody (i následné výpočetní metody znečištění ovzduší) jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha), čištěním vozidel a popřípadě komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení povrchové prašnosti, a to v rámci souboru technických a organizačních opatření k ochraně životního prostředí, který bude součástí podrobného plánu organizace výstavby.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Pokud jde o vlivy záměru na klima a odolnost záměru vůči klimatické změně, vzhledem k charakteru záměru nejsou k hodnocení zásadní připomínky.

**Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na ovzduší a klima, jsou prakticky rovnocenné (i když v rozptylové studii a v přepracované dokumentaci je jako mírně vhodnější označena varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na ovzduší a klima nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.**

#### D.I.3. Vlivy na akustickou situaci a příp. na další fyzikální a biologické charakteristiky

Pro vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci byla zpracována akustická studie, která je přílohou H.5. přepracované dokumentace.

##### *Vlivy v období výstavby*

Ze závěrů vyhodnocení vlivů hluku ze stavební činnosti vyplývá, že při dodržování opatření je možné zajistit splnění hygienického limitu u nejbližší chráněné zástavby.

##### *Vlivy v období provozu*

Z hodnocení vyplývá, že při realizaci obou navrhovaných variant bude po výstavbě hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby v blízkosti záměru splněn, a to v obou posuzovaných časových horizontech. Pro zajištění hygienického limitu je nutné realizovat protihluková opatření.

Podél stávajících hlavních dopravních tras v území dojde k poklesu hlukové zátěže, ani po zprovoznění záměru však neklesne hlukové zatížení ve všech bodech pod hranici hygienického limitu, a to podél silnice I/13 na části trasy ulice Kamenická.



### *Porovnání variant*

Nejvyšší akustické příspěvky u chráněné zástavby po aplikaci protihlukových opatření jsou u obou posuzovaných variant srovnatelné. Při volbě varianty lze tak hledisko akustických dopadů považovat za méně významné, rozdíly mezi variantami jsou natolik malé, že lze upřednostnit jiná hlediska než vliv na akustickou situaci. Určitým vodítkem při volbě varianty lze uvažovat rozsah protihlukových opatření, poté lze variantu 1 označit za mírně příznivější.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

S hodnocením vlivů na hlukovou situaci lze s ohledem na výsledky akustické studie v zásadě souhlasit s tím, že (jak již bylo výše uvedeno v posouzení části D.I.1. přepracované dokumentace) z metodického hlediska je třeba zopakovat poukázání na nepatřičný přístup v akustické studii, ve které byl proveden součet ekvivalentních hladin akustického tlaku ze silniční dopravy a železniční dopravy.

Akustická studie v zásadě prokazuje, že ve vztahu k posuzované přeložce je při realizaci navržených protihlukových opatření reálně dodržet příslušné hygienické limity hluku podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (příslušné hygienické limity hluku představují odborně politický konsenzus, který legalizuje celospolečensky větší toleranci k aktivitám přinášejícím do prostředí zvýšenou hlučnost; tyto limity byly přijaty demokratickou cestou a proto je třeba je respektovat jako vyjádření rovnováhy v udržitelném rozvoji společnosti).

Doporučuje se, aby po uvedení posuzované přeložky do provozu bylo provedeno autorizované kontrolní měření hluku z dopravy, jehož rozsah a podmínky budou dohodnuty s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví s tím, že výsledky měření budou poskytnuty rovněž příslušným obcím a jejich prostřednictvím i veřejnosti.

Pokud jde o etapu výstavby bude nezbytné, aby v rámci plánu organizace výstavby byla na základě projednání s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví navržena organizační a technická protihluková opatření, která povedou k dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. **P !!!**

Při respektování opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze celkově shrnout, že vlivy posuzovaného záměru na hlukovou situaci budou přijatelné. Relevantní opatření týkající se ochrany veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

**Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na hlukovou situaci, jsou prakticky rovnocenné (i když v akustické studii a v přepracované dokumentaci je jako mírně příznivější označena varianta 1). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na hlukovou situaci nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.**

#### D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na režim a jakost povrchových a podzemních vod jsou obecně rázu kvantitativního a kvalitativního. Kvantitativní vliv je vyvolán změnou propustnosti povrchu dotčeného terénu, příp. změnou jeho svahování, jehož důsledkem je změna směru proudění nebo zrychlení odtoku, případně zvýšením odtokového množství vody. Kvalita povrchové a podzemní vody bude ovlivňována jednak stavební činností v době realizace stavby při zemních pracích, při čerpání znečištěných vod ze stavebních jam a úkapy ropných látek ze stavebních strojů, jednak při provozu a údržbě komunikace otěry z pneumatik a asfaltu a při chemickém posypu i při havárii zejména ropnými látkami.

#### **POVRCHOVÉ VODY**

##### *Fáze výstavby*

V obou variantách dojde k částečnému obnažení půdního profilu a tím může dojít k erozi půdních částic do vodoteče, zejména v případě přívalových srážek. Největšímu riziku ovlivnění kvality vody zákalem nebo ropnými látkami budou vystaveny vodoteče v bezprostředním kontaktu se stavenišťem.

##### *Fáze provozu*

#### Kvantitativní vlivy

##### Vliv zpevněných ploch

V případě posuzovaného záměru lze odtokové množství ze zpevněné plochy vzhledem k velikosti povodí IV. řádu zanedbat.

##### Dotčené vodní toky

Varianty přeložky silnice I/13 mají vliv na vodní toky v pramenných oblastech. Dva dotčené bezejmenné toky ústí přímo do toku Ploučnice. U dalších toků jsou konečnými recipienty řeka Ploučnice, kam jsou odvedeny prostřednictvím Folknářského potoka a dále řeka Labe, kam je dotčený tok odveden prostřednictvím Ludvíkovického potoka.

Dotčené vodní toky jsou identické pro obě dvě varianty, změna je pouze v kilometrůžní křížení se záměrem a v jednom případě (most přes údolí km 0,800) je použita přeložka vodního toku. Původní linie tras vodních toků jsou respektovány ve stávajících trasách až na výše uvedenou přeložku ve variantě 2. V trase ostatních vodních toků jsou u obou variant navržena přemostění. Výstavbou tedy nelze předpokládat zhoršené odtokové podmínky z přispívajících ploch vodních toků.

V dalším stupni projektové přípravy je nutné navrhnout parametry mostních objektů a navazujících zemních těles s ohledem na minimalizaci vlivů na odtokové poměry (návrhový stav  $Q_{100}$ ). Kromě hydraulických požadavků je nutné respektovat prostorové nároky vyplývající ze skutečnosti, že vodní tok plní často funkci biokoridoru a je proto nutné zajistit prostupnost silničního tělesa pro migrující organismy.

##### Kritické body

Jako „kritické body“ jsou označovány body a plochy soustředěného povrchového odtoku z přívalových srážek s nepříznivými účinky pro zastavěné části obcí. V dotčeném území jsou identifikovány dva kritické body včetně tzv. přispívajících ploch (část povodí, ze kterého se odtok koncentruje v daném kritickém bodě). Oba kritické body a jejich přispívající plochy se nacházejí na Folknářském potoku se vztahem k zástavbě Folknářů a okrajové části Děčína, v prostoru ul. Hřbitovní a ul. Liberecká. V těchto případech lze doporučit, aby matematickým srážkoodtokovým modelem byla stanovena maximální intenzita přívalové srážky a na základě výsledku byly mosty a propusti pod plánovanou stavbou dimenzovány, případně opevněny tak, aby byly schopny odolat přívalovým srážkám a nedošlo k narušení stability tělesa silnice.

#### Kvalitativní vlivy

Při běžném provozu se nejvýznamněji uplatňuje vliv posypových látek v zimním období (zejména soli) a úniky pohonných hmot a mazadel z projíždějících vozidel jako nepolární

extrahovatelné látky (NEL). U posuzované komunikace se předpokládá odvádění srážkových vod otevřenými silničními příkopy. Tyto vody budou znečištěné splachy ze zpevněného povrchu komunikace ovlivněné provozem a její údržbou.

Dosah poškození v okolí komunikace je ovlivněn především konfigurací terénu. Dostupné podklady uvádějí jako zónu bezprostředního ohrožení vzdálenost cca 10 - 15 m od okraje vozovky, kritická může být vzdálenost 30 m (dosah aerosolů).

## PODZEMNÍ VODY

### *Fáze výstavby*

V období výstavby přeložky lze očekávat běžná rizika ovlivnění podzemních vod vyplývající z charakteru a průběhu dané stavby. Stavba v obou variantách není situována v ochranném pásmu vodních zdrojů (zhotovitel stavby je povinen dodržovat standardní požadavky a podmínky pro provádění stavební činnosti).

### *Fáze provozu*

#### Kvantitativní vlivy

Lze předpokládat, že zejména úseky vedené v zářezech budou drénovat dotčené zvodnělé vrstvy. V úsecích trasy nové komunikace vedené v zářezech může docházet k snížení hladiny podzemní vody v přilehlém území, přičemž rozsah takto ovlivněného území bude závislý především na hloubce zářezu a délce předmětného úseku. S ohledem na hydrologické a hydrogeologické poměry dotčeného území bude mít realizace posuzovaného záměru v obou variantách sledovatelný vliv na povrchové vody (zásah do pramenišť malých vodních toků, zrychlený a koncentrovaný povrchový odtok ze zpevněných ploch) i podzemní vody (snížení hladiny v důsledku drenážního efektu silničních zářezů). Kvantitativní vliv realizovaného záměru na povrchové a podzemní vody bude převážně negativní, protože dojde ke změně ustáleného režimu (dílní změny vodností menších vodotečí, osušení některých zamokřených ploch atp.).

Jako nejvíce exponované se z tohoto pohledu u obou variant jeví úvodní úseky od plánovaných jižních okružních křižovatek směrem k Folknářům (dle staničení varianty 1 cca 0,000 - 1,000 km), protože jsou zde plánované zářezy o hloubkách až téměř 15 m (ve variantě 1). Expozice těchto úseků je zvýrazněna blízkostí litologické hranice, na které se stýkají pískovce merboltického souvrství a jílovce březenského souvrství. Rozhraní hydrogeologických facií kolektor X izolátor může vzdouvat hladinu podzemních vod, které sestupují ze svahů Pustého vrchu a mohou se tak potenciálně dostávat až do úrovně základové spáry plánovaných komunikací. V případě zastižení hladiny podzemní vody a nutnosti jejího snížení pomocí drenážních prvků by se zřejmě jednalo o relativně větší vydatnosti, protože by docházelo k hydraulickému zásahu do křídového kolektoru.

V obchvatu obou variant tras podél východního okraje Folknářů (dle varianty 1 cca 1,000 - 2,000 km) je nutno počítat se zastižením mělkých kvartérních vod, které ale mají nižší vydatnost, než hlavní křídová zvodeň. Mělké kvartérní vody s rychlým oběhem přitékají z vyšších nadmořských výšek – tj. převážně od východu, kde vyklíňují nepropustná tefritová vulkanoklastika děčinského souvrství, tvořící podložní izolátor zavěšených zvodní. Zavěšené zvodně tohoto typu se mohou rovněž vyskytovat i v úvodních úsecích obou tras, které jsou popsány v předchozím odstavci.

V severním konci obou variant tras tvoří podložní izolátor březenského souvrství. Zvodněný je zde pouze kvartér, do kterého se od východu odvodňuje kolektor merboltického souvrství. V nižších úrovních terénu se hladina podzemní vody dostává až k povrchu, kde dochází k jeho zamokření. V těchto místech, která jsou odvodňována Kumpoltickým potokem a za stávající komunikací Ludvíkovice – Huntířov bezejmenným přítokem Ludvíkovického potoka, jsou obě varianty tras vedeny nad úrovní stávajícího terénu.

K podrobnějšímu hodnocení hydrogeologických poměrů v plochách dotčených stavbou bude nutné získat údaje o úrovních hladiny podzemních vod. K danému účelu je zde potřeba odvrtnat několik hydrogeologických průzkumných vrtů, na kterých by byl sledován vývoj zastižených hladin podzemních vod.

#### Kvalitativní vlivy

Zdroje vlivů na jakost podzemních vod jsou identické jako v případě vod povrchových, tzn. dešťové vody odtékající z komunikace, které jsou v důsledku dopravního provozu znečišťovány různými látkami, zejména posypovými solemi a NEL z úkapů pohonných hmot a mazadel projíždějících vozidel.

Dosah poškození v okolí komunikace je opět ovlivněn především konfigurací terénu a propustností zvětralinového pláště, případně podložních hornin. U podzemních vod mělkého oběhu se zvýšený obsah chloridů projevuje do vzdálenosti několika desítek metrů od komunikace, při existenci preferenčních cest i stovek metrů, v závislosti na propustnosti horninového prostředí, úrovni hladiny podzemní vody a konfiguraci terénu.

#### **VLIVY NA VODNÍ ZDROJE**

I když se v blízkosti variant posuzovaného záměru nacházejí ochranná pásma vodních zdrojů, je riziko narušení jejich vydatnosti nebo kvality vody minimální. V případě pramenišť Březiny a Ludvíkovice, které jsou z hlediska stavby situována níže na povodí, je potřeba dbát, aby během výstavby i během provozu nedocházelo k infiltraci škodlivých látek do podzemních vod, které by mohly mít negativní vliv na jakost vody v lokálních zdrojích.

#### *Porovnání variant*

Dotčené vodní toky jsou identické pro obě dvě varianty (změna je pouze v kilometrůž křížení s trasou posuzovaného záměru). Pouze v jednom případě (varianta 2 - most přes údolí km 0,800) je použita přeložka vodního toku. Tento aspekt však nelze z hlediska porovnání variant klasifikovat jako zásadní. Vlivy na povrchové vody jsou proto pro obě varianty hodnoceny jako totožné.

Vlivy na podzemní vody jsou s ohledem na složité hydrogeologické poměry hodnoceny jako významné a negativní, avšak bez podstatnějšího rozdílu mezi oběma variantami.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části přepracované dokumentace je třeba nejprve konstatovat, že s ohledem na danou etapu přípravy záměru neobsahuje transparentní vyhodnocení vlivů na vody, a to vzhledem k tomu, že v části B.III.2. přepracované dokumentace nejsou uvedeny údaje o množství a znečištění vod ze srážek odváděných z komunikace do povrchových vod - příslušných vodních toků, resp. zasakovaných do podloží a že v části C.II.2. přepracované dokumentace nejsou uvedeny údaje týkající se stavu povrchových vod - příslušných vodních toků. V rámci další přípravy záměru je proto třeba doplnit příslušné údaje a transparentněji řešit vlivy záměru na vody s tím, že nakládání s vodami ze srážek z komunikace bude precizováno, a to zejména s ohledem na eliminaci potenciálního znečištění příslušných vodních toků a rovněž vodních zdrojů.**

**Pokud jde o vlivy na podzemní vody (ve vztahu k možnému ovlivnění hladin podzemní vody), doporučuje se, aby v rámci další přípravy byly před zahájením výstavby realizovány hydrogeologické průzkumné vrty pro sledování vývoje hladin podzemních vod s tím, že hladiny podzemních vod budou sledovány i u příslušných vodních zdrojů a ve vytipovaných studnách sloužících k zásobování obyvatel v dotčeném**

území. V této souvislosti se ve vztahu k průběhu veřejného projednání záměru, na kterém byla vyslovena obava ze ztráty vody ve studni v oblasti Folknářů, rovněž uvádí, že tato záležitost je explicitně řešena v zákoně č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. V § 29 odst. 2 cit. zákona je stanoveno, že: „Osoba, která způsobí při provozní činnosti ztrátu podzemní vody nebo podstatné snížení možnosti odběru ve zdroji podzemních vod, popřípadě zhoršení jakosti vody v něm, je povinna nahradit škodu, která tím vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z tohoto vodního zdroje, a dále provést podle místních podmínek potřebná opatření k obnovení původního stavu. Náhrada spočívá v opatření náhradního zdroje vody. Není-li to možné nebo účelné, je povinna poskytnout jednorázovou náhradu odpovídající snížení hodnoty tohoto nemovitého majetku, s jehož užíváním je povolení spojeno. Ve sporech o náhradu škody nebo o její výši rozhoduje soud. Tím nejsou dotčeny obecné předpisy o náhradě škody.“

Relevantní opatření týkající se vlivů na vody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

**Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou vlivy na povrchové vody pro obě varianty hodnoceny jako totožné, vlivy na podzemní vody jsou hodnoceny bez podstatnějšího rozdílu mezi oběma variantami). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na povrchové a podzemní vody nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.**

#### D.I.5. Vlivy na půdu

##### Zemědělský půdní fond

Celkový trvalý zábor půdy ze zemědělského půdního fondu je odhadován ve variantě 1 na 13,91 ha (z toho 2,23 ha ve II. třídě ochrany, 9,16 ha ve III. třídě ochrany, 1,95 ve IV. třídě ochrany a 0,57 ha v V. třídě ochrany), ve variantě 2 na 12,52 ha (z toho 2,18 ha ve II. třídě ochrany, 7,68 ha ve III. třídě ochrany, 1,95 ve IV. třídě ochrany a 0,71 ha v V. třídě ochrany). Prostupnost území na lokální úrovni bude zajištěna.

Vzhledem k převažujícímu zatravnění půdních bloků není předpokládáno významné zvýšení erozní ohroženosti půdy.

Celkový vliv obou variant záměru na zemědělský půdní fond není z kvalitativního ani kvantitativního hlediska hodnocen jako významný a vzhledem k charakteru území je hodnocen jako akceptovatelný.

##### Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Celkový trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je odhadován na 3,91 ha u varianty 1 a 3,99 ha u varianty 2. Dotčeny budou pouze lesy hospodářské.

Přes celkově omezený rozsah záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa je vliv obou variant záměru hodnocen jako poměrně významný z důvodu prohloubení zásahu do okrajových partií lesa na svazích Pustého a Sokolího vrchu v III. zóně CHKO České středohoří.

### *Porovnání variant*

Obě posuzované varianty se z hlediska vlivů na zemědělský půdní fond liší jen velmi málo, s nepatrnou preferencí varianty 2, která vykazuje mírně nižší hodnoty celkového záboru i záboru nejkvalitnější půdy (II. třídy ochrany).

Rozdíly v rozsahu odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa mezi oběma posuzovanými variantami je minimální vzhledem k tomu, že k dotčení dochází zejména v severní části trasy, kde jsou varianty z převážné části vedeny ve společné ose po úbočí Pustého a Sokolího vrchu.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části přepracované dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru zásadní připomínky s tím, že v rámci další přípravy záměru bude třeba zpřesnit rozsah odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa s cílem tato odnětí minimalizovat a že zvýšená pozornost bude (ve spolupráci s příslušnými obcemi) věnována zajištění přístupnosti k pozemkům. Problematika majetkoprávních vypořádání je řešena mimo posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v rámci další přípravy záměru v souladu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy.**

Relevantní opatření týkající se ochrany půdy a přístupnosti k pozemkům jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

**Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na půdu, jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci je z hlediska vlivů na zemědělský půdní fond označena nepatrná preference varianty 2; z hlediska vlivů na pozemky určené k plnění funkcí lesa jsou rozdíly variant minimální). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na půdu nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.**

### **D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

#### *Vlivy na horninové prostředí*

Pro vyhodnocení vlivů na horninové prostředí byla zpracována studie geologické stavby dotčeného území a vymezení svahových deformací, která je přílohou H.11a. přepracované dokumentace.

Obě varianty procházejí morfologicky členitým územím se složitými geologickými a hydrogeologickými poměry, kde bude nezbytné hluboká údolí vodních toků překonávat mostními objekty. Vzhledem k morfologii terénu bude záměr spojen se značným objemem zemních prací. Větší část obou variant tras je plánována na náspech nebo v zářezích. Zářezy i násypy komunikace mohou v daných podmínkách vyvolat vznik sesuvů – a to jak při vlastní stavbě, tak při budoucím užívání komunikace.

Nejvíce exponovanou částí obou variant tras záměru jsou jejich jižní úseky – zejména okolí okružních křižovatek. Několik fosilních i mladších svahových deformací podél ploučnického zlomu tvoří prakticky souvislé pásmo snížené stability hornin a jeho přechod budoucí komunikací bude velmi náročný. Svahové deformace se vyskytují i v dalších úsecích obou variant trasy – zejména východně od Folknářů a na severním konci tras. Pro volbu

optimálního technické zabezpečení stavby v obou uvedených úsecích bude nezbytné provést detailní průzkum s cílem ověřit prostorové rozložení fosilních sesuvů a parametry potenciálně rizikových částí trasy tak, aby bylo možno přijmout odpovídající technická řešení stavby.

#### *Vlivy na přírodní zdroje*

Vytěžené nevýhradní ložisko stavebního kamene Ludvíkovice se nachází cca 200 m od trasy stávající silnice I/13. Přibližně v tomto úseku se nachází i konec Folknářské spojky, který v případě obou variant počítá pouze s přestavbou této komunikace v existující trase. Ovlivnění prostoru ložiska se nepředpokládá.

#### *Porovnání variant*

Jedním z limitujících faktorů realizace záměru bude stabilita hornin – a to jak kvartérního pokryvu, tak předkvartérních jednotek. S ohledem na relativně malou odlišnost směrového řešení obou variant lze konstatovat srovnatelné vlivy na horninové prostředí.

Pokud abstrahujeme od konkrétních vlastností horninového prostředí a vezmeme v potaz pouze bilanci zemních prací jako „míru zásahu do horninového prostředí“, je možné klasifikovat variantu 1 jako mírně příznivější z důvodu menšího objemu výkopů a relativně vyrovnanější bilance výkopů a násypů (tento závěr je učiněn s upozorněním na možnost výrazného zpřesnění hodnot uvedených v dokumentaci na základě závěrů detailního inženýrskogeologického průzkumu a stanovených podmínek pro technické zabezpečení stavby).

Při celkovém hodnocení vlivu záměru na horninové prostředí je nutno si uvědomit, že zatímco jeho přímý vliv na geomechanické vlastnosti hornin je nevýznamný a konkrétně obtížně hodnotitelný (např. změna fyzikálně indexových vlastností zemin po odtěžení zářezů, provedení násypů atp.), tak vliv geomechanických vlastností hornin na provedení záměru je vysoce dominantní. V konečném důsledku to znamená, že negativní vliv záměru na horninové prostředí se může prakticky projevit pouze tím, že dojde k obnovení starších, nebo ke vzniku nových svahových deformací.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části přepracované dokumentace nejsou s ohledem na danou etapu přípravy záměru zásadní připomínky. Vzhledem k danému charakteru zájmového území – horninového prostředí (geotechnicky nestabilního území), do kterého je záměr situován (viz údaje v části C.2.4. dokumentace, resp. v příloze H.11a. a H.11b. dokumentace) je zřejmé, že stav horninového prostředí je rozhodující především ve vztahu k vlastnímu technickému řešení stavby s tím, že zvýšenou pozornost bude třeba v rámci další přípravy záměru (po výběru varianty řešení záměru a pro přípravu dokumentace pro územní řízení) věnovat (na základě detailního vymezení plošného a hloubkového rozsahu zjištěných svahových deformací) i záležitostem souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru).**

**Relevantní opatření týkající se řešení záměru ve vztahu ke geotechnicky nestabilnímu území je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.**

**Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje, jsou prakticky rovnocenné**

(i když v přepracované dokumentaci jsou z hlediska vlivů na horninové prostředí konstatovány srovnatelné vlivy s tím, že v případě pouhé bilance zemních prací jako „míře zásahu do horninového prostředí“ je možné klasifikovat variantu 1 jako mírně příznivější ovšem s možností výrazného zpřesnění hodnot uvedených v dokumentaci na základě závěrů detailního inženýrskogeologického průzkumu, a i když ve studii geologické stavby dotčeného území a vymezení svahových pohybů se z geotechnického hlediska jako poněkud vhodnější jeví varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

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

Pro vyhodnocení vlivů na přírodu byl zpracován biologický průzkum, který je přílohou H.7. přepracované dokumentace, posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, které je přílohou H.8. přepracované dokumentace, a dendrologický průzkum dřevin (mimolesní zeleně), který je přílohou H.9. přepracované dokumentace.

Dotčené území hostí poměrně bohaté druhové spektrum rostlin a živočichů vázaných na mozaikovitou krajinu s dostatkem rozptýlené zeleně, lesů, vodotečí a podmáčených ploch. Trvale i dočasně se zde vyskytují i druhy náročnější na kvalitu prostředí. Byl zde zjištěn výskyt 1 zvláště chráněného druhu rostliny, 5 zvláště chráněných taxonů bezobratlých a 19 zvláště chráněných obratlovců.

Záměr negativně ovlivňuje řadu zvláště chráněných druhů, skladební prvky ÚSES a migrační prostupnost krajiny. Záměr v obou předložených variantách zasahuje do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (tvoří jeho okraj, vzhledem k podélnému vedení souběžně s předpokládanou migrační trasou nezasahuje jeho funkčnost).

Dotčené území je součástí IV. a III. zóny odstupňované ochrany CHKO České středohoří a IV. zóny CHKO Labské pískovce.

Negativní vlivy záměru na biotu byly vyhodnoceny. Z porovnání míry negativní ovlivnění jednotlivých sledovaných charakteristik přírodního prostředí vychází, že se obě varianty mírou svého negativního působení liší pouze v jednotlivých detailech a celkově je lze označit za srovnatelné. Byla navržena opatření ke zmírnění těchto vlivů.

Bylo vyhodnoceno, že záměr ve variantě 1 ani ve variantě 2 nemá významný negativní vliv (resp. negativní vliv dle odst. 9 §45i zákona č. 114/1992 Sb.) na celistvost a předměty ochrany ptačí oblasti Labské pískovce ani žádnou jinou ptačí oblast ani evropsky významnou lokalitu. V průběhu hodnocení byl u všech variant zjištěn mírně negativní vliv záměru na chřástala polního. Vliv obou variant je srovnatelný. Bylo navrženo opatření k minimalizaci vlivů.

Záměrem bude dotčena zčásti mimolesní zeleň, která má většinou charakter náletu, jen menší část zeleně byla cíleně v minulosti vysazena. Často jde o porosty křovin a zapojené porosty mladých stromů. Solitérní stromy se v trase záměru vyskytují málo. Dále záměr zasahuje do porostů lesa. Z hlediska ochrany mimolesní zeleně i lesní zeleně a zásahu do stávajících porostů vychází lépe varianta 1 (bude zasaženo méně vzrostlejších dřevin než u varianty 2), ale nejedná se o zásadní velký rozdíl v množství dotčené zeleně.

#### *Porovnání variant*

Zásahy do biotopů zvláště chráněných druhů jsou hodnoceny jako negativní pro obě varianty, zejména z důvodu narušení lokality modrásků (bahenní, očkovaný), lokality obojživelníků s prokázaným významem pro rozmnožování ropuchy obecné, čolka obecného, skokana zeleného a skokana hnědého a biotopů chřástala polního a koroptve polní, avšak bez



vzájemné diferenciaci obou variant. Také vlivy na ostatní sledované aspekty jsou hodnoceny jako totožné nebo srovnatelné.

V případě vlivů na nelesní zeleň je na podkladě výsledků dendrologického průzkumu konstatováno, že není mezi oběma variantami výraznější rozdíl. Nicméně s ohledem na mírně nižší zásah do vzrostlejších dřevin (stromy s obvodem kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm) je velmi mírně preferována trasa varianty 1.

### Posouzení zpracovatele posudku

K hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) nejsou s ohledem na údaje soustředěné v přepracované dokumentaci, resp. její přílohové části, zásadní připomínky. Vlivům na přírodu byla v dané etapě přípravy záměru věnována dostačující pozornost, včetně návrhu příslušných opatření k ochraně přírody.

Pokud se jedná o vliv záměru na soustavu Natura 2000, z vyžádaného Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000, které je přílohou tohoto posudku a na které se v detailu odkazuje, vyplývá, že: „*Hodnocený záměr „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice, Folknářská spojka“ nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.*“ Jako dotčená byla identifikována ptačí oblast Labské pískovce s dotčenými předměty ochrany chřástal polní (*Crex crex*) a datel černý (*Drycopus martius*). V případě chřástala polního je vliv hodnocen jako mírně negativní (záběr biotopu, fragmentace prostředí, mortalita způsobená střety s automobily, rušení v době výstavby i provozu), v případě datla černého je vliv hodnocen jako mírně negativní (kácení lesních porostů, střet přeletujících ptáků s vozidly). V uvedeném posouzení jsou oproti posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, které je přílohou H.8. přepracované dokumentace, navržena další ochranná opatření.

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy), jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci je pouze z hlediska vlivů na nelesní zeleň velmi mírně preferována varianta 1). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### D.I.8. Vlivy na krajinu

Pro vyhodnocení vlivů na krajinu bylo zpracováno posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz, které je přílohou H.10a. přepracované dokumentace, včetně zákresů trasy přeložky do krajiny, které jsou přílohou H.10b. přepracované dokumentace.

Ze závěrů provedeného hodnocení významnosti zásahů do jednotlivých znaků (hodnot) krajinného rázu v dotčeném krajinném prostoru vyplývá, že navržený záměr způsobí ovlivnění krajinného rázu v území.

Z hlediska přírodní charakteristiky nedosáhnou vlivy navržené přeložky ani v jedné z projektových variant nepřipustné velikosti. Celkově lze vliv hodnoceného záměru v obou projektových variantách na přírodní charakteristiku území klasifikovat jako slabý až středně silný.

Kulturně-historická charakteristika území rovněž nebude zasažena neúměrným způsobem, ani v jedné z projektových variant. Celkově lze vliv hodnoceného záměru v obou projektových variantách na kulturní a historickou charakteristiku území klasifikovat jako slabý.

Nejvýraznější dopady plánované přeložky jsou spojeny s vizuální charakteristikou krajinného rázu spoluformovanou prostorovým utvářením, estetickými hodnotami a harmonickým měřítkem a vztahy. V obou projektových variantách se tyto dopady liší. Méně negativní důsledky na vizuální charakteristiku vyvolá varianta 1, jež neuvažuje s výstavbou táhlé mostní konstrukce mezi Děčínem a Březinami na odlesněných svazích Pustého vrchu (protáhlý most o délce 520 metrů významně ovlivní prostorové utváření krajiny a způsobí zásah do harmonického měřítka krajiny, a to bez reálné možnosti tohoto negativního účinku). Celkově lze vliv hodnoceného záměru na vizuální charakteristiku území ve variantě 1 klasifikovat jako středně silný, ve variantě 2 jako silný.

Z hlediska předmětu ochrany krajinného rázu v níže uvedených kategoriích (podle § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.) lze souhrnně klasifikovat míru vlivů následovně:

	varianta 1	varianta 2
významné krajinné prvky	<i>slabý vliv</i>	<i>slabý vliv</i>
zvláště chráněná území	<i>slabý vliv</i>	<i>slabý vliv</i>
kulturní dominanty krajiny	<i>slabý vliv</i>	<i>slabý vliv</i>
harmonické měřítko	<i>středně silný vliv</i>	<i>silný vliv</i>
harmonické vztahy	<i>slabý vliv</i>	<i>středně silný vliv</i>

#### *Porovnání variant*

Pro realizaci záměru lze doporučit variantu 1, jež je spojena s menší mírou potenciálně negativních účinků – především z hlediska ovlivnění obrazu krajiny (vizuální charakteristiky území).

Tento závěr vychází z vyhodnocení zřetelně silnějšího vizuálního účinku varianty 2, jejíž součástí je mostní konstrukce o délce 520 metrů a maximální výšce 16 metrů v úseku mezi Děčínem a Březinami.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části přepracované dokumentace nejsou s ohledem na provedené posouzení vlivu na krajinný ráz zásadní připomínky s tím, že v rámci další přípravy záměru bude věnována náležitá pozornost nejen vegetačním úpravám zaměřeným na pohledově exponované úseky komunikace včetně protihlukových stěn ale rovněž i architektonickému řešení mostních objektů ke snížení jejich technicistního projevu.**

**Pro úplnost a zpřesnění se však uvádí, že v příloze přepracované dokumentace H.10a. Posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz došlo nedopatřením v textu na str. 33 a 36 k záměně hodnocení vizuální charakteristiky u varianty 1 - je uveden středně silný vliv místo vlivu slabého stanoveného v Tab. č. 3a**

na str. 29. Jedná se o nedopatření, které nemohlo ovlivnit výsledek hodnocení provedený v přepracované dokumentaci.

Pro úplnost a zpřesnění se dále uvádí, že v příloze přepracované dokumentace H.10b. Zákres trasy do krajiny došlo nedopatřením k záměně obrázků (obrázky I. varianta a II. varianta jsou totožné; v případě I. varianty je u pohledu z Pastýřského stěny ve zvýrazněné vizualizaci zobrazena varianta II.). Jedná se o nedopatření, které nemohlo ovlivnit výsledek hodnocení provedený v přepracované dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se ochrany krajinného rázu je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na krajinu, varianta 1 má s ohledem na vizuální charakteristiky jednoznačně menší vliv než varianta 2 (z přepracované dokumentace, resp. posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz vyplývá, že vliv záměru na vizuální charakteristiku území je ve variantě 1 slabý, ve variantě 2 silný). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na krajinu a její ekologické funkce nemůže být při komplexním posouzení variant přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím ani podpůrným hodnotícím kritériem, nýbrž kritériem zásadním.

#### D.I.9. Vlivy kulturně historické dědictví

Žádná z posuzovaných variant se nedostává do kontaktu s památkově chráněným územím ani s evidovanými nemovitými kulturními památkami.

Obě varianty Folknářské spojky se nacházejí v území s výskytem archeologických nálezů ÚAN III. kategorie.

Vliv obou posuzovaných variant na kulturně historické dědictví je hodnocen jako nulový.

#### *Porovnání variant*

Ve vztahu k ochraně kulturního dědictví jsou proto hodnoceny totožně – bez vlivu.

#### *Posouzení zpracovatele posudku*

K této části přepracované dokumentace nejsou připomínky, ev. budoucí archeologický nález lze považovat za příznivý aspekt spojený s posuzovaným záměrem.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na kulturně historické dědictví, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou obě varianty hodnoceny totožně - bez vlivu). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na kulturně historické dědictví nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

#### D.I.10. Vlivy na hmotný majetek

V této části přepracované dokumentace je uveden předběžný přehled stavebních objektů v trase jednotlivých variant, u kterých nelze vyloučit demolice (jednoznačná identifikace bude možná až po geodetickém zaměření stavby a přilehlého území).

Vyvolané přeložky inženýrských sítí, včetně elektrického vedení 35 kV budou řešeny standardním postupem v rámci územního řízení dle stavebního zákona.

#### *Porovnání variant*

Posuzované varianty je možné z hlediska vlivů na hmotný majetek považovat za srovnatelné. Nepatrně nižší počet přímo dotčených objektů ve variantě 1 (14) v porovnání s variantou 2 (15) nelze s ohledem na povahu tohoto rozdílu (1 zemědělský objekt) a míru podrobnosti přepracované dokumentace považovat za relevantní důvod.

#### Posouzení zpracovatele posudku

**K této části přepracované dokumentace nejsou připomínky (problematika majetkoprávních vypořádání je řešena mimo posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v rámci další přípravy záměru v souladu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy).**

**Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na hmotný majetek, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou obě varianty považovány za srovnatelné). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na hmotný majetek nemůže být při komplexním posouzení variant přeložky 1 a 2 silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.**

#### D.I.11. Kumulativní a synergické vlivy

##### *Kumulativní vlivy*

S procesem suburbanizace souvisí možný kumulativní vliv na významnou lokalitu modrásků (modrásek bahenní, modrásek očkovaný) na jihovýchodním okraji Ludvíkovic, do které kromě dílčí části posuzované stavby (napojení Ludvíkovic na Folknářskou spojku) zasahují též zastavitelné plochy pro bydlení (B21 a B22) vymezené platným ÚP Ludvíkovic. Pro záměr se doporučuje úprava části trasy tak, aby zásah do biotopu byl minimalizován.

Záměry sledované platnou, resp. pořizovanou územně plánovací dokumentací částečně posilují urbánní charakter dotčeného území v souvislosti s rozvojem Děčína jako významného regionálního sídelního centra s řadou nezastupitelných funkcí pro obsluhu širokého spádového území (pracovní příležitosti, občanská vybavenost). Na druhé straně však charakter těchto záměrů, jejich rozsah a časově rozvolněná realizace nejsou zdrojem zásadně negativních kumulativních a synergických vlivů na složky životního prostředí v tomto území.

##### *Synergické vlivy*

Synergický charakter mohou mít vlivy iniciované svahovými deformacemi, jejichž příčinou může být snížení stability horninového prostředí v důsledku změny zvodnění méně stabilních vrstev nebo nevhodného založení stavby. S ohledem na vzájemné funkční propojení mohou tyto vlivy následně způsobit nevratné změny odtokových poměrů a degradaci půdního fondu (zamokření, osušení) s dopadem na biotopy a stanoviště druhů fixovaných na stávající půdní a hydrogeologické poměry.

## Posouzení zpracovatele posudku

**K této části přepracované dokumentace nejsou s ohledem na údaje soustředěné v přepracované dokumentaci a navržená opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví zásadní připomínky.**

### D.II. Charakteristika rizik a předpokládaných vlivů pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech

Silniční stavby patří mezi záměry s poměrně jednoznačnými a dobře známými riziky bezpečnosti provozu včetně standardizace postupů pro omezení jejich vzniku, resp. k minimalizaci důsledků v případě jejich naplnění.

Rizika ve fázi výstavby

Realizace stavby není spojena s žádnými specifickými riziky s negativním dopadem na veřejné zdraví s výjimkou možnosti ohrožení zdrojů pitné vody jako důsledek rozsáhlejšího úniku ropných látek do vodního prostředí.

Za nejvýznamnější se považuje riziko vyplývající z komplikovaných geologických a hydrogeologických poměrů a jejich vzájemné provázanosti, resp. jejich pozdní identifikace až v průběhu stavebních prací. Extrémním projevem v případě nezvládnutí tohoto rizika mohou být svahové pohyby spojené s náhlou změnou odtokových poměrů, včetně osušení nebo zamokření dotčených pozemků a destrukcí půdního fondu. Za nejvíce exponované jsou z tohoto pohledu u obou variant považovány prostory okružních křižovatek a dále území východně a severně Folknářů. Podmínkou eliminace těchto rizik je podrobný geologický, resp. inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum a promítnutí jejich výsledků do návrhu optimálního technického zabezpečení stavby včetně opatření k zajištění stability základového prostředí a pro minimalizaci vlivů na odtokové poměry povrchových a podzemních vod.

Dále nelze vyloučit kontaminaci půdy (lesní i zemědělské) jako důsledek úniku ropných látek. V případě rozšíření kontaminace do vodního prostředí roste riziko ohrožení zdrojů pitné vody a ekosystémů postižené vodoteče.

Ve vztahu ke kulturnímu dědictví není období výstavby spojeno s žádnými riziky, s výjimkou selhání lidského faktoru v podobě vědomého či nevědomého opomenutí zákonného postupu v případě zjištění archeologického nálezu, jehož důsledkem je zničení nebo ztráta tohoto nálezu.

Rizika v období provozu

Potenciálními riziky vůči životnímu prostředí jsou obdobná jako ve fázi výstavby. K úniku nebezpečných látek (pohonné hmoty, některé chemikálie, nebezpečné odpady, radioaktivní látky) může dojít zejména v důsledku dopravních nehod nebo poruchou těsnosti přepravních zařízení s obdobnými důsledky na složky životního prostředí jako v období výstavby.

Specifickým rizikem dotčeného území je zvýšený výskyt svahových deformací v důsledku geologických, strukturně tektonických a hydrogeologických poměrů. K narušení stability základového prostředí může dojít buď nedostatečným založením stavby, jinou stavební činností v daném místě nebo v případě déle trvajících vydatných srážek. K základním opatřením pro předcházení těchto rizik patří kvalitní inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum staveniště, důsledné promítnutí jeho závěrů a požadavků do technického řešení stavby a průběžný monitoring stability horninového prostředí v místě stavby a v přilehlém okolí.

Provoz komunikace není spojen s žádnými riziky ve vztahu ke kulturně historickému dědictví.

### Posouzení zpracovatele posudku

K této části přepracované dokumentace nejsou ve vztahu k posouzení příslušných částí D.1. přepracované dokumentace (zejména části D.I.6. přepracované dokumentace) zásadní připomínky. Relevantní opatření týkající se omezení rizik jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

### D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti, významnosti, vzájemného působení a možnosti vzniku přeshraničních vlivů

V této části přepracované dokumentace jsou rekapitulovány vlivy vyhodnocené v částech D.I.2. až D.I.11. přepracované dokumentace s tím, že s ohledem na umístění, charakter, územní rozsah a kapacitu posuzovaného záměru je možné vlivy přesahující státní hranice ČR vyloučit.

### Posouzení zpracovatele posudku

K této části přepracované dokumentace nejsou s ohledem na hodnocení provedená v částech D.I. a D.II. přepracované dokumentace zásadní připomínky.

Vzhledem k charakteru posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13, údajům o stavu životního prostředí v dotčeném území a opatřeních k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojeným se záměrem a rovněž i opatřeními rezultujícími z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze konstatovat, že obě posuzované varianty mají prakticky rovnocenné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, s výjimkou vlivu na krajinný ráz, resp. vlivu na vizuální charakteristiku území, který je ve variantě 1 klasifikován jako slabý, ve variantě 2 jako silný.

Posuzovaný záměr v obou variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 prakticky neovlivní klima, přírodní zdroje a kulturní dědictví. Ovlivní sice biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), půdu, vodu, ovzduší, krajinu, hmotný majetek a hlukovou situaci, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatřeními rezultujícími z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. přijatelným způsobem. Vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na relevantní složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do přijatelného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem přeložky silnice I/13 a opatřeními rezultujícími z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné s tím, že z hlediska vlivu na krajinný ráz, resp. vlivu na vizuální charakteristiku území, se preferuje varianta 1 před variantou 2.

Realizace přeložky silnice I/13 je v obou variantách spojena se snížením dopravní zátěže na stávající komunikační síti v obytné zástavbě (v Děčíně na ulici Kamenické a v Ludvíkovicích) a tím i se snížením imisního zatížení látkami znečišťujícími ovzduší a hlukové zátěže u této obytné zástavby s pozitivním vlivem na zdraví obyvatel.

Vzhledem k charakteru záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13, jejich lokalizaci a údajům o vlivech záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 bezpředmětná. Se záměrem v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

#### D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek opatření k prevenci, vyloučení a snížení významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis možných kompenzací

V této části přepracované dokumentace jsou uvedena opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z hodnocení provedeného v dokumentaci.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

K této části přepracované dokumentace se nejprve uvádí, že v rámci zpracování posudku byla opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví posuzována (v souladu s Metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence pro držitele autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - č.j.: 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015) zejména podle toho, zda se jedná o opatření, která jsou součástí záměru a která se proto do návrhu závazného stanoviska neuvádějí, nebo o opatření, která vyplynula až z hodnocení vlivů provedených v přepracované dokumentaci a která se do návrhu závazného stanoviska uvádějí.

Navržená opatření v přepracované dokumentaci jsou proto na základě posouzení v rámci přípravy posudku a s ohledem na obdržená vyjádření k přepracované dokumentaci upravena (doplněna a event. zpřesněna) s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována, stejně jako opatření, která jsou již součástí záměru předloženého pro zpracování přepracované dokumentace.

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

#### D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

V této části přepracované dokumentace je uveden přehled modelů a metodik použitých při hodnocení vlivů a obecný postup identifikace a hodnocení vlivů.

### Posouzení zpracovatele posudku

K této části přepracované dokumentace nejsou s ohledem na přílohovou část přepracované dokumentace zásadní připomínky. S ohledem na danou etapu přípravy záměru lze konstatovat, že přístupy při hodnocení vlivů v zásadě odpovídají charakteru posuzovaného záměru a jeho situování, i když (s ohledem na danou etapu přípravy záměru) nejsou k dispozici transparentní údaje týkající se znečištění povrchových vod - příslušných vodních toků (viz výše uvedený komentář k příslušným částem přepracované dokumentace B.III.2., C. a D.I.4.).

Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy předloženého záměru a stavu životního prostředí v dotčeném území věnována zejména znečištění ovzduší a hlukové situaci a z toho vyplývajícím vlivům na veřejné zdraví, vlivům na přírodu a krajinu a rovněž geologické stavbě zájmového území ve vztahu k potenciálním nepříznivým geologickým, inženýrsko-geologickým a hydrologickým/hydrogeologickým poměrům. Predikce vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v přepracované dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. V přílohové části přepracované dokumentace jsou k dispozici rozptylová studie a akustická studie, které byly základním podkladem pro integrující hodnocení vlivů na veřejné zdraví, dále pak biologický průzkum, posouzení vlivů na ptáčí oblasti a evropsky významné lokality, dendrologický průzkum dřevin, posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz a rovněž studie geologické stavby dotčeného území a vymezení svahových deformací. Adekvátní pozornost byla v rámci dané etapy přípravy záměru věnována i dalším aspektům vlivů záměru na životní prostředí.

### D.VI. Charakteristika obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech)

Posuzovaný záměr je popsán v podrobnosti technické studie (Valbek spol. s.r.o. 2018), která byla podkladem pro přepracovanou dokumentaci.

V této úrovni podrobnosti logicky nejsou stanoveny některé detaily provádění stavby, není k dispozici geodetické zaměření stavby a okolního území.

Vzhledem k tomu, že silniční stavby patří mezi stavby se známými, dobře popsányými vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, považují se vstupní podklady pro zpracování dokumentace za dostatečné.

### Posouzení zpracovatele posudku

K této části přepracované dokumentace nejsou s ohledem na danou etapu přípravy záměru zásadní připomínky. Jak již bylo výše uvedeno, přepracovaná dokumentace je vzhledem k charakteru záměru, dané etapě přípravy záměru a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v zásadě dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Výjimkou (s ohledem na danou etapu přípravy záměru) jsou údaje týkající se znečištění povrchových vod - příslušných vodních toků (viz výše uvedený komentář k příslušným částem přepracované dokumentace B.III.2., C. a D.I.4.).

Při zpracování přepracované dokumentace se nevyskytly žádné zásadní nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by mohly nepříznivě ovlivnit výsledky



hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v přepracované dokumentaci. V rámci přepracované dokumentace byly soustředěny relevantní dostupné údaje týkající se dotčeného území a posuzovaného záměru, které umožňují s ohledem na navržená ochranná opatření uzavřít posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Precizace řešení záměru (včetně záležitostí týkajících se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) bude standardně předmětem další přípravy záměru, a to i na základě požadavků, resp. podmínek vyplývajících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

## ČÁST E dokumentace

### POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

V této části přepracované dokumentace jsou rekapitulovány výsledky porovnání variant 1 a 2 přeložky silnice I/13, které byly součástí hodnocení v částech D.I.1 až D.I.10. přepracované dokumentace.

Z provedeného hodnocení jasně vyplývá obtížnost a problematičnost doporučení vybrané varianty. Jediným kritériem, podle kterého je možné posuzované varianty výrazněji diferencovat je vliv stavby na krajinný ráz, který je hodnocen jako mírnější ve variantě 1, a to z důvodu vhodnějšího přizpůsobení nivelety silničního tělesa konfiguraci reliéfu.

Zmiňované „mírné preference“ (v hodnocení v částech D.I.1 až D.I.10. přepracované dokumentace) se nepovažují za vhodné pro porovnání zahrnovat, neboť při použití podrobnějšího měřítká hodnocení se může vzájemná pozice variant změnit.

Z těchto důvodů přepracovaná dokumentace preferuje z obou posuzovaných variant řešení dle varianty 1 s tím, že varianta 2 je považována také za akceptovatelnou. Konečné rozhodnutí o výběru varianty se doporučuje provést až na základě podrobnějších znalostí, zejména o inženýrskogeologických a hydrogeologických podmínkách ovlivňujících proveditelnost bezpečného založení stavby.

Pro obě varianty je podmínkou realizace navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení významných negativních vlivů ve fázi přípravy záměru, výstavby i provozu.

### Posouzení zpracovatele posudku

Pokud jde o posuzované varianty 1 a 2 přeložky silnice I/13, je možno na základě provedeného hodnocení v přepracované dokumentaci a výše uvedených komentářů k částem D.I.1. – D.I.10. přepracované dokumentace obsažených v tomto posudku, které se týkají porovnání variant záměru, zjednodušeně (vzhledem k záměrně zvoleným „hrubším vahám“ při posouzení) shrnout výsledky porovnání variant záměru podle příslušných dílčích hledisek následujícím způsobem:

Dílčí hlediska	Dílčí porovnání vlivů varianty 1 a varianty 2	Dílčí preference	Hodnotící kritérium
vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na ovzduší a klima	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na hlukovou situaci	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na povrchové a podzemní vody	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na půdu	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na biologickou rozmanitost	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na krajinu	vlivy varianty 1 < vlivy varianty 2	varianta 1	zásadní
vlivy na kulturně historické dědictví	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-
Vlivy na hmotný majetek	vlivy varianty 1 ≈ vlivy varianty 2	-	-

- ≈ - vlivy prakticky rovnocenné
- + - vlivy téměř rovnocenné (hodnotící kritérium podpůrné)
- > / < - vlivy větší / vlivy menší (hodnotící kritérium zásadní)
- >> / << - vlivy mnohem větší / vlivy mnohem menší (hodnotící kritérium limitující)

**Při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že pro stanovení výsledné preference mezi těmito variantami je rozhodující zásadní hodnotící kritérium vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz. Z hlediska komplexního posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 se tedy preferuje varianta 1 před variantou 2 s tím, že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou přijatelné obě varianty.**

## ČÁST F dokumentace

### ZÁVĚR

Každá z variant vykazuje pozitivní vliv ve vztahu k řešení hlavního problému, kterým je snížení hlukové a imisní zátěže na stávající silnici I/13, zejména v ulici Kamenická v Děčíně. Na druhé straně jsou tyto varianty logicky zdrojem negativních vlivů na některé složky životního prostředí (biodiverzita, krajina). V přepracované dokumentaci se zároveň zdůrazňuje složitost inženýrskogeologických a hydrogeologických poměrů v dotčeném území a jejich zásadní význam pro konečný výběr varianty.

S ohledem na skutečnost, že z hlediska významnosti a velikosti zjištěných vlivů nevykazují posuzované varianty významný rozdíl, s výjimkou vlivů na krajinný ráz, preferuje se řešení dle varianty 1 s tím, že varianta 2 je považována také za akceptovatelnou. Konečné rozhodnutí o výběru varianty se doporučuje provést až na základě podrobnějších znalostí, zejména o inženýrskogeologických a hydrogeologických podmínkách ovlivňujících proveditelnost bezpečného založení stavby.

### *Posouzení zpracovatele posudku*

**K této části přepracované dokumentace nejsou zásadní připomínky, závěr odpovídá zjištěním v rámci hodnocení vlivů provedeného v přepracované dokumentaci. (viz i komentář v rámci posouzení části D.III. a části E. přepracované dokumentace).**

## ČÁST G dokumentace

### SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Je uvedeno shrnutí základních údajů o záměru, jeho vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví a porovnání variant řešení záměru. Dále jsou uvedena nejpodstatnější ochranná opatření vyplývající z hodnocení provedených v přepracované dokumentaci.

### *Posouzení zpracovatele posudku*

**K této části přepracované dokumentace nejsou zásadní připomínky (všeobecné shrnutí odpovídá zjištěním v rámci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v přepracované dokumentaci).**

### 3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr je z hlediska umístění trasy přeložky silnice I/13 a jejího technického řešení posuzován ve variantách 1 a 2 s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace záměru přeložky silnice I/13), která tak představuje zároveň variantu referenční.

Pokud jde o posuzované varianty 1 a 2 přeložky silnice I/13, je možno na základě provedeného hodnocení v přepracované dokumentaci a výše uvedených komentářů k částem D.I.1. – D.I.10. přepracované dokumentace obsažených v tomto posudku, které se týkají porovnání variant záměru, zjednodušeně (vzhledem k záměrně zvoleným „hrubším vahám“ při posouzení) shrnout výsledky porovnání variant záměru podle příslušných dílčích hledisek následujícím způsobem:

Dílčí hlediska	Dílčí porovnání vlivů varianty 1 a varianty 2	Dílčí preference	Hodnotící kritérium
vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na ovzduší a klima	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na hlukovou situaci	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na povrchové a podzemní vody	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na půdu	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na biologickou rozmanitost	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na krajinu	vlivy varianty 1 < vlivy varianty 2	varianta 1	zásadní
vlivy na kulturně historické dědictví	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
Vlivy na hmotný majetek	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-

$\approx$  - vlivy prakticky rovnocenné

$\div$  - vlivy téměř rovnocenné (hodnotící kritérium podpůrné)

$> / <$  - vlivy větší / vlivy menší (hodnotící kritérium zásadní)

$\gg / \ll$  - vlivy mnohem větší / vlivy mnohem menší (hodnotící kritérium limitující)

Při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že pro stanovení výsledné preference mezi těmito variantami je rozhodující zásadní hodnotící kritérium vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz. Z hlediska komplexního posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 se tedy preferuje varianta 1 před variantou 2 s tím, že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou přijatelné obě varianty.

### 4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Vzhledem k charakteru záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13, jejich lokalizaci a údajům o vlivech záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 bezpředmětná. Se záměrem v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

### **III. POSOUZENÍ 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 přepracované dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá dosaženému stupni poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí, i když (s ohledem na danou etapu přípravy záměru) nejsou k dispozici transparentní údaje týkající se znečištění povrchových vod - příslušných vodních toků (viz výše uvedený komentář k příslušným částem přepracované dokumentace B.III.2., C. a D.I.4.).

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná navazující správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků vyplývajících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou formulovány v rámci návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

### **IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

S navrženými opatřeními v přepracované dokumentaci se souhlasí s tím, že jsou na základě posouzení v rámci zpracování posudku a s ohledem na obdržená vyjádření k přepracované dokumentaci doplněna a event. zpřesněna s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována, stejně jako opatření, která jsou již součástí záměru předloženého v dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se prevence, vyloučení, snížení a kompenzace potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovateli tohoto posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu, Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství předána vyjádření k oznámení záměru, k dokumentaci a přepracované dokumentaci obdržená podle § 6 a § 8 zákona č. 100/2001 Sb.

Vzhledem k tomu, že vyjádření obdržená k oznámení záměru a k dokumentaci byla překonána přepracovanou dokumentací a vyjádřeními obdrženými k přepracované dokumentaci, jsou v tomto posudku vypořádána všechna vyjádření obdržená k přepracované dokumentaci.

Pro úplnost se dále uvádí, že na veřejném projednání záměru nebyla uplatněna vyjádření, jejichž podstata by se lišila od podstaty vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

### **1. Vyjádření obce Ludvíkovice**

(Č.j.: 41/2019-LUD ze dne 5. 2. 2019)

#### Podstata vyjádření

- a) Klademe opětovný důraz na zohlednění vodních zdrojů v oblasti a s tím související infrastrukturu. V místě vyústění plánované přeložky na stávající komunikaci I/13 se nachází vodohospodářská zařízení (prameniště, vodní potrubí, vodojem a související zařízení). Tuto skutečnost je třeba zohlednit, aby nedošlo ke znemožnění využívání uvedených zařízení pro potřeby obce a aby k nim byl zachován přístup.
- b) Při výstavbě přípojky bude nezbytné zajistit dostatečné odvodnění nově vzniklých zpevněných ploch, neboť lokality nacházející se pod plánovanou stavbou jsou často postihovány přívalovými dešti.

#### Vypořádání vyjádření

**ad a) Pokud jde o vlivy na podzemní vody (ve vztahu k možnému ovlivnění hladin podzemní vody), doporučuje se, aby v rámci další přípravy byly před zahájením výstavby realizovány hydrogeologické průzkumné vrty pro sledování vývoje hladin podzemních vod s tím, že hladiny podzemních vod budou sledovány i u vodních zdrojů a ve vytipovaných studnách sloužících k zásobování obyvatel v dotčeném území (viz i komentář v posouzení části D.I.4. přepracované dokumentace).**

**Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.**

**ad b) Odvodnění nově vzniklých ploch je součástí záměru a bude předmětem detailního řešení v rámci další přípravy záměru. Jak bylo uvedeno v posouzení části D.I.4. přepracované dokumentace, v rámci další přípravy záměru je třeba doplnit příslušné údaje o množství a znečištění vod ze srážek odváděných**

**z komunikace do povrchových vod - příslušných vodních toků, resp. zasakovaných do podloží.**

**Relevantní opatření týkající se vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.**

## **2. Vyjádření obce Huntířov** (ze dne 18. 2. 2019)

### *Podstata vyjádření*

- a) Přeložka neřeší problém s přetíženou dopravní situací silnice I/13, ale pouze přesouvá tento problém s hlukem a prašností do nyní klidných lokalit. V případě realizace by pouze částečně uvolnila zátěž na Kamenické ulici, ale tuto zátěž by nasměrovala do klidné oblasti obce Folknáře (a nejen tam).
- b) Po realizaci Folknářské spojky však nebude ušetřena dopravní zátěž dotčených měst a obcí na trase I/13 (Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Kamenický Šenov a Prácheň). V těchto lokalitách naopak dojde k ještě větší koncentraci dopravy, namísto toho, aby byly tyto oblasti perspektivně ušetřeny již tak vysoké dopravní zátěže, což by umožnila varianta dopravní trasy přes Manušice (dopravci nevnímají vyřešení problémů souvisejících s kamionovou dopravou vedoucí těžkým a v zimě neovladatelným terénem se strmým stoupáním přes Kamenický Šenov a Huntířov, tyto části se stávají při sněhových kalamitách neprůjezdné). Folknářská spojka také nevyřeší dopravní zátěž Benešova nad Ploučnicí (dopravci mířící z Německa přes Děčín do logisticky frekventovaných oblastí České Lípy a hlavně Mladé Boleslavi budou dál jezdit přes zatížený Benešov nad Ploučnicí, Františkov nad Ploučnicí a Ždanov).
- c) Toto dopravní řešení není pouze dopravním řešením souvisejícím s Děčínem, ale komplexnějším a hlavně perspektivnějším řešením s vazbou na dopravní propojení severní části republiky od Chebu přes Karlovy Vary, Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem, Děčín, Českou Lípu, Liberec, Jablonec nad Nisou a dále do severovýchodních částí České republiky. V celém úseku silnice I/13 z Chebu až do Jablonce nad Nisou je právě úsek Děčín – Nový Bor jedním z posledních a přitom nejdelší, který není koncepčně řešen. Z výše uvedených důvodů žádáme, aby naše připomínky byly brány v potaz při schvalování realizace tohoto záměru především z pohledu finanční náročnosti a možné zbytečnosti v kontextu s plánovanou přeložkou silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Manušice.

### *Vypořádání vyjádření*

- ad a) Posuzovaný záměr představuje výstavbu nové dvoupruhové silnice I. třídy v úseku Děčín – Ludvíkovice jako přeložky silnice I/13 s cílem odvést dopravu mimo souvisle zastavěná území (v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice) a zároveň vyřešit nevyhovující směrové a především spádové poměry stávající silnice I/13.**  
**Z hodnocení provedeného v zpracované dokumentaci vyplývá, že v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice dojde podél silnice I/13 ke snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a že zatížení se částečně**

přesunou do území podél trasy posuzovaného záměru, avšak s tím, že při realizaci navržených opatření budou tyto vlivy z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijatelné.

- ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že posuzovaný záměr vychází z koncepčního řešení přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice (úvodní úsek posuzovaného záměru mezi Děčínem - OK Benešovská a MÚK Březiny je součástí přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice).

Jak vyplývá z Prognózy intenzit dopravy (Valbek, spol. s r.o., leden 2018), na silnici I/13 před Huntířovem jsou intenzity dopravy v roce 2030 bez realizace Folknářské spojky 10 450 všech vozidel, s realizací Folknářské spojky 10 910 všech vozidel a v roce 2050 pak 12 090 všech vozidel, resp. 13 110 všech vozidel. Z uvedených údajů je zřejmé, že rozdíly v intenzitách dopravy na silnici I/13 před Huntířovem bez posuzovaného záměru a s posuzovaným záměrem jsou nevýznamné (pro úplnost se uvádí, že v Prognóze intenzit dopravy nebylo uvažováno se zprovozněním přeložky ve směru na Manušice).

Z charakteru posuzovaného záměru - viz komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření je zřejmé, že účelem Folknářské spojky není řešení dopravní zátěže Benešova nad Ploučnicí, nýbrž dopravního řešení v Děčíně.

- ad c) Jak již bylo výše uvedeno, posuzovaný záměr vychází z koncepčního řešení přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice (úvodní úsek posuzovaného záměru mezi Děčínem - OK Benešovská a MÚK Březiny je součástí přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice) s cílem odvést dopravu mimo souvisle zastavěná území (v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice).

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je pak třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nikoliv z hlediska zdůvodnění potřeby záměru). To plně koresponduje se zákonem č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, podle kterého se již zdůvodnění potřeby záměru nevyžaduje.

### **3. Vyjádření obce Markvartice**

(ze dne 18. 2. 2019)

#### **Podstata vyjádření**

- a) Přeložka neřeší problém s přetíženou dopravní situací silnice I/13, ale pouze přesouvá tento problém s hlukem a prašností do nyní klidných lokalit. V případě realizace by pouze částečně uvolnila zátěž na Kamenické ulici, ale tuto zátěž by nasměrovala do klidné oblasti obce Folknáře (a nejen tam).
- b) Po realizaci Folknářské spojky však nebude ušetřena dopravní zátěž dotčených měst a obcí na trase I/13 (Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Kamenický Šenov a Prácheň). V těchto lokalitách naopak dojde k ještě větší koncentraci dopravy, namísto toho, aby byly tyto oblasti perspektivně ušetřeny již tak vysoké dopravní zátěže, což by umožnila varianta dopravní trasy přes Manušice (dopravci nevnímají vyřešení problémů souvisejících s kamionovou dopravou vedoucí těžkým a v zimě nezvladatelným terénem se strmým stoupáním přes Kamenický Šenov a Huntířov, tyto části se stávají při sněhových kalamitách neprůjezdné). Folknářská spojka také nevyřeší dopravní zátěž Benešova nad Ploučnicí (dopravci mířící z Německa přes Děčín do logisticky frekventovaných oblastí České Lípy a hlavně Mladé Boleslavi budou dál jezdit přes zatížený Benešov nad Ploučnicí, Františkov nad Ploučnicí a Ždanov).
- c) Toto dopravní řešení není pouze dopravním řešením souvisejícím s Děčínem, ale komplexnějším a hlavně perspektivnějším řešením s vazbou na dopravní propojení severní části republiky od Chebu přes Karlovy Vary, Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem, Děčín, Českou Lípu, Liberec, Jablonec nad Nisou a dále do severovýchodních částí České republiky. V celém úseku silnice I/13 z Chebu až do Jablonce nad Nisou je právě úsek Děčín – Nový Bor jedním z posledních a přitom nejdelší, který není koncepčně řešen. Z výše uvedených důvodů žádáme, aby naše připomínky byly brány v potaz při schvalování realizace tohoto záměru především z pohledu finanční náročnosti a možné zbytečnosti v kontextu s plánovanou přeložkou silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Manušice.

#### **Vypořádání vyjádření**

**Vzhledem k tomu, že vyjádření je shodné s výše uvedeným vyjádřením obce Huntířov, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření obce Huntířov.**

### **4. Vyjádření města Kamenický Šenov**

(Č.j.: MUKS-904/2019-SEKR ze dne 22. 2. 2019)

#### **Podstata vyjádření**

- a) Přeložka neřeší problém s přetíženou dopravní situací silnice I/13, ale pouze přesouvá tento problém s hlukem a prašností do nyní klidných lokalit. V případě realizace by pouze částečně uvolnila zátěž na Kamenické ulici, ale tuto zátěž by nasměrovala do klidné oblasti obce Folknáře (a nejen tam).



- b) Po realizaci Folknářské spojky však nebude ušetřena dopravní zátěž dotčených měst a obcí na trase I/13 (Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Kamenický Šenov a Prácheň). V těchto lokalitách naopak dojde k ještě větší koncentraci dopravy, namísto toho, aby byly tyto oblasti perspektivně ušetřeny již tak vysoké dopravní zátěže, což by umožnila varianta dopravní trasy přes Manušice (doprováci nevnímají vyřešení problémů souvisejících s kamionovou dopravou vedoucí těžkým a v zimě nezvladatelným terénem se strmým stoupáním přes Kamenický Šenov a Huntířov, tyto části se stávají při sněhových kalamitách neprůjezdné). Folknářská spojka také nevyřeší dopravní zátěž Benešova nad Ploučnicí (doprováci mířící z Německa přes Děčín do logisticky frekventovaných oblastí České Lípy a hlavně Mladé Boleslavi budou dál jezdit přes zatížený Benešov nad Ploučnicí, Františkov nad Ploučnicí a Ždanov).
- c) Toto dopravní řešení není pouze dopravním řešením souvisejícím s Děčínem, ale komplexnějším a hlavně perspektivnějším řešením s vazbou na dopravní propojení severní části republiky od Chebu přes Karlovy Vary, Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem, Děčín, Českou Lípu, Liberec, Jablonec nad Nisou a dále do severovýchodních částí České republiky. V celém úseku silnice I/13 z Chebu až do Jablonce nad Nisou je právě úsek Děčín – Nový Bor jedním z posledních a přitom nejdelší, který není koncepčně řešen. Z výše uvedených důvodů žádáme, aby naše připomínky byly brány v potaz při schvalování realizace tohoto záměru především z pohledu finanční náročnosti a možné zbytečnosti v kontextu s plánovanou přeložkou silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Manušice.

### Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je shodné s výše uvedeným vyjádřením obce Huntířov, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření obce Huntířov.

## **5. Vyjádření Ústeckého kraje**

(usnesení č. 066/61R/2019 z 61. schůze Rady Ústeckého kraje konané dne 13. 2. 2019)

### Podstata vyjádření

- a) Rada Ústeckého kraje bere dokumentaci na vědomí a požaduje, aby se zpracovatel posudku podrobně zaměřil na způsob splnění všech vznesených požadavků a na relevantní vyhodnocení možných dopadů na životní prostředí dotčených obcí a veřejné zdraví. Musí být navržena jen taková varianta, která bude kontrolovatelná a pro obce přijatelná, a to včetně dohody o opatřeních k prevenci, vyloučení, snížení a popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

### Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že vyjádření obdržená k přepracované dokumentaci jsou vypořádána v posudku s tím, že relevantní připomínky jsou zohledněny v rámci návrhu závazného stanoviska, resp. podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Posuzovaný záměr je navržen ve dvou územních variantách 1 a 2 s tím, že vedení trasy se v navržených variantách liší především v úseku mezi Děčínem (okružní křižovatkou Benešovská) a Březinami, tj. vedením části trasy přeložky silnice I/13 směrem na Benešov nad Ploučnicí. Trasa Folknářské spojky míjí zástavbu Folknářů v obou navržených variantách východním obchvatem.

Při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že pro stanovení výsledné preference mezi těmito variantami je rozhodující zásadní hodnotící kritérium vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem přeložky silnice I/13 a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné s tím, že z hlediska vlivu na krajinný ráz, resp. vlivu na vizuální charakteristiku území, se preferuje variant 1 před variantou 2.

Realizace posuzovaného záměru je v obou variantách spojena se snížením dopravní zátěže na stávající komunikační síti v obytné zástavbě (v Děčíně na ulici Kamenické a v Ludvíkovicích) a tím i se snížením imisního zatížení látkami znečišťujícími ovzduší a hlukové zátěže u této obytné zástavby s pozitivním vlivem na zdraví obyvatel.

## **6. Vyjádření Magistrátu města Děčína** (č.j.: MDC/11144/2019 ze dne 7. 2. 2019)

### Podstata vyjádření

- a) Odbor životního prostředí se vyjadřuje následovně:
1. Z hlediska ochrany vod nejsou k přepracované dokumentaci připomínky.
  2. Z hlediska odpadového hospodářství nejsou k záměru připomínky.
  3. Z hlediska ochrany ovzduší se konstatuje, že předpokládaná kapacita dopravy na komunikaci přesáhne hodnotu 15 tis. vozidel za 24 hodin a že v tomto případě je dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb. kompetentní vydávat závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce Ministerstvo životního prostředí.
  4. Z hlediska státní správy lesů se sděluje:
    - zpracovatelé nebo pořizovatelé územně plánovací dokumentace jsou povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními lesního zákona;
    - jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější;
    - jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení a navrhnout alternativní řešení;
    - pokud by navrhovaným územním plánem došlo k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa, může příslušný orgán státní správy rozhodnout jen se souhlasem orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek (tohoto souhlasu je třeba i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa).
  5. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu se sděluje:

- pro nezemědělské účely je nutno použít především nezemědělskou půdu, nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo na nezastavěných plochách stavebních pozemků;
  - odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách;
  - odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní, kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany;
  - pokud tímto záměrem bude dotčen zemědělský půdní fond, je nutné požádat o vydání závazného stanoviska orgán ochrany zemědělského půdního fondu.
6. Z hlediska ochrany přírody se uvádí, že dokumentace byla doplněna dle požadavků a že k doplnění nejsou připomínky.

b) Stavební úřad Magistrátu města Děčín, jako Úřad územního plánování sděluje, že v Územním plánu města Děčín v platném znění ani v platném Územním plánu Ludvíkovice nově posuzované varianty přeložky silnice I/13 Folknářská spojka vymezeny nejsou.

Návrh nového rozpracovaného Územního plánu Děčín, který je nyní ve fázi vyhodnocení společného jednání o návrhu a Vyhodnocení vlivů ÚP Děčín na udržitelný rozvoj území, prověřoval invariantně přeložku I/13 Folknářská spojka dle výše uvedeného materiálu ve variantě č. 3 jako koridor pro silniční dopravu č. KOR2\_2, který zároveň vymezil i jako veřejně prospěšnou stavbu č. VPS – 3.

Tato varianta, která byla zpracována na základě aktualizované technické studie „I/13 Děčín – Manušice“ spol. Valbek s.r.o. v roce 2016, byla pořizovateli nového Územního plánu Děčín předána do územně analytických podkladů poskytovatelem údaje o území – Ředitelstvím silnic a dálnic ČR jako jediná možná.

Z ostatních dvou variant, které jsou v rámci přepracované dokumentace vlivů záměru na životní prostředí "Přeložka silnice I/13, Děčín - Ludvíkovice (Folknářská spojka)" posuzovány, je z hlediska již vymezeného a v rámci společného jednání o návrhu Územního plánu Děčín prověřovaného koridoru č. KOR2\_2 dále akceptovatelná pouze subvarianta 3a.

Návrh nového rozpracovaného Územního plánu Ludvíkovice, který je v současné době pořizovateli předložen ke kontrole před společným jednáním, trasu, která je na území obce Ludvíkovice pro všechny 3 varianty shodná, respektuje.

c) Odbor správních činností a obecní živnostenský úřad, jako příslušný silniční správní úřad nemá námitek ani k jedné z variant přeložky silnice I/13 Děčín – Ludvíkovice.

### Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým vyjádřením odboru životního prostředí se uvádí následující.

1. Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
2. Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
3. Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
4. Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění na povinnosti vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).
5. Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění na povinnosti vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí

oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

6. Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad b) K vyjádření úřadu územního plánování se uvádí, že pokud jde obecně o vztah záměru k územně plánovací dokumentaci, resp. o soulad s územně plánovací dokumentací, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru jsou vydávána až na základě návazných správních řízení k povolení záměru, v rámci kterých bude kromě jiných hledisek posuzován i soulad s příslušnou územně plánovací dokumentací. Z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví totiž nemůže samotný soulad či nesoulad záměru s příslušnou územně plánovací dokumentací ovlivnit velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které se v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vyhodnocují. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nikoliv z hlediska územně plánovací dokumentace).

ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

7. Vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství  
(Č.j.: KUUK/27395/2019/ZPZ ze dne 21. 2. 2019)

#### Podstata vyjádření

- a) Na str. 35 dokumentace je uvedeno s odkazem na tab. 5, že bilance zemin bude záporná – to však zřejmě není pravda, v obou variantách se dle tabulky naopak očekává přebytek kolem 400 kt přebytečných zemin. Možnosti využití nebo zneškodnění těchto zemin je třeba vyhodnotit a podmínky pro něj by měly být závazně stanoveny v územním rozhodnutí, jinak hrozí záplava samoučelných až kontraproduktivních terénních úprav v blízkém i širším okolí. Do stanoviska proto doporučujeme zahrnout požadavek, aby dokumentace stavby pro územní rozhodnutí obsahovala samostatnou přílohu s jednoznačným a konkrétním návrhem míst využití nebo odstranění přebytečných výkopových zemin, který se bude opírat o výpočet jejich bilance.
- b) Vzhledem k tomu, že v první variantě je předpokládán trvalý zábor pozemků zemědělského půdního fondu v rozsahu 13,91 ha a ve druhé variantě 12,52 ha, přičemž nejsou započítány zábory dočasně odnětí, je k uplatnění stanoviska k předložené dokumentaci z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu v souladu ustanovením § 17 písm. m) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, příslušné Ministerstvo životního prostředí.

### Vypořádání vyjádření

ad a) Z Tab. 5 Rozsah zemních prací posuzovaných variant na str. 18 přepracované dokumentace vyplývá, že realizace posuzovaného záměru je v obou předložených variantách spojena s přebytkem výkopových zemin (na str. 18 přepracované dokumentace je uvedeno: „Z přehledu je patrná výrazně přebytková bilance v obou variantách.“).

Relevantní opatření týkající se konkrétního návrhu nakládání s přebytečnou výkopovou zeminou je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

### **8. Vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří** (Č.j.: SR/0286/LP/2015 - 8 ze dne 22. 2. 2019)

#### Podstata vyjádření

Dokumentace vyhodnocuje vlivy záměru na životní prostředí, kdy konstatuje, že záměr v obou variantách je zdrojem negativních vlivů na biodiverzitu a krajinný ráz.

1. Záměr má vliv na významné krajinné prvky (les, vodní toky a údolní nivy), krajinný ráz (náspy, zářezy, mosty), ÚSES, přírodní biotopy a zvláště chráněné druhy, přičemž u několika druhů je vliv vyhodnocen jako významně negativní u obou posuzovaných variant (modrásek bahenní a očkovaný – jedna z nejpočetnějších populací v regionu, čolek obecný, skokan zelený, ropucha obecná, chřástal polní, koroptev polní a další). K realizaci záměru bude nutné Agenturu požádat o závazné stanovisko dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., závazné stanovisko dle § 44 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., závazné stanovisko dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., výjimku dle § 26 odst. 1 písm. c) zákona č. 114/1992 Sb. a výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.
2. Záměr bude v obou navrhovaných variantách stavebně-technicky náročnou a rizikovou stavbou s ohledem na složitou geologickou situaci a sesuvná území. To dokládá přiložený geologický posudek. Geologická rizika mají výrazný potenciál ovlivnit v případě odvodňování svahů a zpevňovacích prací další složky životního prostředí (přírodní stanoviště, podzemní vody) a v situaci svahových pohybů v podstatě všechny složky životního prostředí (kromě výše uvedených např. ZPF a PUPFL). Studie na str. 164 uvádí, že složitost poměrů v dotčeném území vyžaduje zásadní doplnění informací o geologických a hydrogeologických poměrech území. Nelze vyloučit, že na základě těchto informací bude nutné řešit založení silničního tělesa v robustnějších parametrech, tzn. s větším objemem zemních prací a celkově větší mírou zásahu do horninového prostředí a návazně i s větším rozsahem opatření pro minimalizaci vlivů na odtokové poměry povrchových i podzemních vod. Z toho vyplývá riziko potenciálních větších zásahů do krajiny, než v současnosti dokumentace předpokládá.
3. Biologický průzkum deklaruje zásah do biotopů zvláště chráněných druhů v CHKO České středohoří, který bude muset být řešen formou výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Kromě přímého zásahu v podobě záboru biotopu (především bledule jarní, modrásek bahenní a očkovaný, ohniváček černočárný, koroptev polní, chřástal polní) se jedná i o vlivy nepřímé, např. zvýšení

hladiny zvuku (chřástal polní, koroptev polní), fragmentace krajiny a narušení vodního režimu (především modrásek bahenní, modrásek očkovaný a ohniváček černočárný).

Agentura požaduje akceptování návrhu na upravení trasy podle připomínky č. 1 v kapitole D.IV na s. 149 tak, aby se minimalizoval zásah do lokality s významným výskytem populací modráska bahenního a modráska očkovaného a se starými ovocnými stromy v místě napojení Folknářské spojky na stávající silnici I/13 ve směru na Ludvíkovice.

4. Variantní řešení se liší především ve vlivu na krajinný ráz. Varianta 2 zahrnuje v jižní části 520 m dlouhý a 16 m vysoký most, který nepochybně představuje silný vliv na vizuální charakteristiku území. Varianta 1 takto zásadní narušení vizuální charakteristiky území nezahrnuje.

Agentura navrhuje realizaci záměru bez kruhového objezdu za účelem odlehčení stavebního řešení vzhledem k výskytu svahové deformace.

Varianta 2 zahrnuje přeložku vodního toku v km 0,800. Agentura požaduje, aby nové koryto bylo navrženo přírodě blízkým způsobem (příbřežní dřevinná vegetace, břehy s minimálním opevněním a malým sklonem).

5. Agentura požaduje, aby závazné stanovisko obsahovalo podmínku, která stanoví, že mimo zastavěné území Děčína nelze v návaznosti na přeložku budovat doplňkové stavby dopravní infrastruktury, např. odpočívadla, čerpací stanice a reklamní panely z důvodu minimalizace záborů půdy a ochrany krajinného rázu na území CHKO.
6. V případě realizace záměru je nutné zvláštní pozornost věnovat opatřením ke snížení významných negativních vlivů na životní prostředí a jejich kompenzacím. Těmi by krom opatření uvedených v kapitole D.IV. (zajištění migrační propustnosti, vytvoření náhradního biotopu tůní a další) mělo být zajištění managementu lučního sadu u Ludvíkovic s minimálně 80-letými ovocnými vysokokmennými stromy (švestky, jabloně, hrušně), s krvavcem totenem a na něj vázanými silně ohroženými a evropsky významnými druhy (modrásek bahenní a modrásek očkovaný). Zde je vhodné zajistit dlouhodobou a pravidelnou seč, odstranit křoviny, provést řez dlouhodobě zanedbaných ovocných stromů (cca 40 ks) a dosadit mladé ovocné stromy k zajištění budoucího biotopu pro saproxylofágní entomofaunu (cílový počet cca 20 ks). Veškerá plánovaná kompenzační opatření je nutné předem konzultovat s Agenturou.
7. Agentura upozorňuje, že záměr v úseku kruhový objezd - Březiny nelze chápat jako první krok k realizaci záměru Přeložky silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí (tzv. Manušická spojka), který nedisponuje platným stanoviskem EIA. Trasa Manušické spojky je navržena v geologicky značně problematickém území, což představuje vysoké riziko sesuvů a výrazných terénních úprav (zářezy a opěrné zdi s významným dopadem na krajinný ráz na značné části trasy) za účelem dosažení stability tělesa přeložky. V trase navržené Manušické spojky je podle Studie Valbek, 2016, nezbytné provést řadu náročných geologických průzkumů, na jejichž základě může dojít ke změně ve vymezení koridoru. Studie GeoTec, 2016, přímo uvádí, že s ohledem na velmi vysoké riziko vzniku sesuvů, které mohou mimo jiné ohrozit obytné oblasti, není zájmové území v údolí Ploučnice příliš vhodné pro liniové stavby. I z tohoto důvodu považuje Agentura budování kapacitního kruhového objezdu za nadbytečné a navrhuje realizaci záměru bez kruhového objezdu.
8. K biologickému průzkumu jsou následující poznámky:
  - a) Na s. 21 Biologického průzkumu je uveden druh *Lunaria bulbifera* - nejspíše záměna v textu za *Dentaria bulbifera* (ZCH druh *Lunaria rediviva* se dále v textu neobjevuje, předpokládáme, že jeho výskyt nebyl potvrzen; ze ZCHD rostlin je potvrzen pouze výskyt *Leucojum vernum*).

- b) V seznamu druhů je uveden výskyt jednoho druhu ZCHD bledule jarní. Dále je zde uveden seznam druhů Červeného seznamu (Grulich, 2017). Ve výčtu druhů Červeného seznamu by bylo vhodné doplnit C3 druh *Dentaria enneaphyllos* (výskyt uváděn v segmentu č. 6 na s. 22 a v seznamu všech nalezených taxonů na s. 25).
- c) V seznamu nalezených druhů je uveden druh *Daphne mezereum* v kategorii C4a (s. 25, s. 27). Tento druh není jmenovaný v Červených seznamech (Grulich, 2017, resp. Danihelka, 2012). V rámci regionu RP SCHKO České středohoří jde ovšem rozhodně o druh "zasluhující pozornost", jeho jmenování v závěru považujeme za vhodné s úpravou kategorizace dle ČS.
- d) Stupeň ohrožení v tabulce na s. 35 Biologického průzkumu není stanoven podle aktuálního Červeného seznamu (Chobot a Němec, eds., 2017).

### Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem týkajícím se vlivů na přírodu a krajinu se uvádí následující.

**ad 1.** Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že k omezení významných vlivů na biotu jsou v přepracované dokumentaci, resp. biologickém průzkumu, který je přílohou H.7. přepracované dokumentace, navržena zmírňující a kompenzační opatření. Ochranná opatření jsou navržena i ve vyžádaném Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000, které je přílohou tohoto posudku.

K další části vyjádření se uvádí, že se jedná o upozornění na povinnosti vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

**ad 2.** Vzhledem k danému charakteru zájmového území – horninového prostředí (geotechnicky nestabilního území), do kterého je záměr situován (viz údaje v části C.2.4. dokumentace, resp. v příloze H.11a. a H.11b. dokumentace) je zřejmé, že stav horninového prostředí je rozhodující především ve vztahu k vlastnímu technickému řešení stavby s tím, že zvýšenou pozornost bude třeba v rámci další přípravy záměru (po výběru varianty řešení záměru a pro přípravu dokumentace pro územní řízení) věnovat (na základě detailního vymezení plošného a hloubkového rozsahu zjištěných svahových deformací) i záležitostí souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru).

Relevantní opatření týkající se řešení záměru ve vztahu ke geotechnicky nestabilnímu území je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

**ad 3.** Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že se jedná o upozornění na povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

- Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad 4. Při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že pro stanovení výsledné preference mezi těmito variantami je rozhodující zásadní hodnotící kritérium vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz. Z hlediska komplexního posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 se tedy preferuje varianta 1 před variantou 2 s tím, že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou přijatelné obě varianty. Přijatelnost varianty 2 přeložky silnice I/13 je třeba spatřovat i ve skutečnosti, že nejméně vhodným řešením je varianta nulová, tj. ponechání stávající trasy silnice I/13 vedené průjezdem přes Děčín (po ulici Kamenická) a přes Ludvíkovice, a to z hlediska ochrany veřejného zdraví. Pokud jde o uplatněný návrh k realizaci záměru bez kruhového objezdu za účelem odlehčení stavebního řešení vzhledem k výskytu svahové deformace, může být prověřen ve vztahu k dopravním aspektům v rámci další přípravy záměru. Relevantní opatření týkající se prověření návrhu k realizaci záměru bez kruhového objezdu za účelem odlehčení stavebního řešení vzhledem k výskytu svahové deformace je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku. Požadavek k řešení nového koryta přeloženého vodního toku přírodě blízkým způsobem (příbřežní dřevinná vegetace, břehy s minimálním opevněním a malým sklonem) se týká varianty 2 řešení záměru. Proto pro případ výsledného řešení záměru ve variantě 2 je relevantní opatření týkající se řešení přeloženého vodního toku zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad 5. Relevantní opatření týkající se omezení doplňkových staveb dopravní infrastruktury je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad 6. Zajištění managementu lučního sadu u Ludvíkovic (dlouhodobá a pravidelná seč atd.) vybočuje z rámce možností oznamovatele záměru - Ředitelství silnic a dálnic ČR. Nicméně relevantní opatření týkající se projednání možné dílčí účasti oznamovatele záměru v rámci managementu lučního sadu u Ludvíkovic je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad 7. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že posuzovaný záměr vychází z koncepčního řešení přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice (úvodní úsek posuzovaného záměru mezi Děčínem - OK Benešovská a MÚK Březiny je součástí přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice) - viz údaje na str. 8 – 9 přepracované dokumentace. Zároveň je však zřejmé, že závazné stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb. k posuzovanému záměru nemůže samo o sobě předurčit výsledné řešení přeložky silnice I/13, které bude kromě jiného i předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.



**Pokud se jedná o záležitost týkající se kruhového objezdu, odkazuje se na výše uvedený komentář v bodě ad 4. tohoto vypořádání vyjádření.**

- ad 8. K jednotlivým poznámkám k biologickému hodnocení, které jsou v zásadě oprávněné, se nejprve uvádí, že přepracovaná dokumentace je v rámci daného posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. již prakticky uzavřeným dokumentem. Z věcného hlediska však nemohly záležitosti, které jsou předmětem poznámek uplatněných ve vyjádření, v žádném případě ovlivnit výsledky hodnocení provedeného v přepracované dokumentaci, resp. biologickém posouzení.**

**9. Vyjádření Správy Národního parku České Švýcarsko**  
(č.j.: SNPCS 00506/2019/2 ze dne 12. 2. 2019)

*Podstata vyjádření*

- a) Ve vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, regionálního pracoviště Ústecko (č.j.: 01161/UL/2017 ze dne 1. 3. 2017) k původní dokumentaci příslušný orgán ochrany přírody požadoval zohlednění fragmentace krajiny a zábor LPF a ZPF, migrační bariéry a zásahů do přirozeného vývoje a biotopů zvláště chráněných druhů. Bohužel vedení trasy nadále významně zasahuje do lokalit zvláště chráněných druhů, fragmentuje krajinu a vytváří migrační bariéry a velmi silně narušuje krajinný ráz a dokonce je opomenuto i variantní vedení tras v dotčeném území. Stavba je vedena způsobem, který výrazně ovlivní ráz krajiny (15 m prováděné náspy a zářezy) v geologicky velmi nestabilním území. Vznik sesuvů při stavbě a následném provozu není vyloučen. Následná opatření mohou ještě výrazněji zasáhnout ráz krajiny, podzemní vody a lokality zvláště chráněných druhů. Dokumentace velmi výrazně přiznává od str. 128 do 130 významné vlivy na biotu a dotčené území. Nelze souhlasit se závěry vlivu na CHKO, že se jedná o méně hodnotná území z pohledu vymezení zón ochrany území. Zařazení do zón III. a IV. neznamena méně hodnotné území, naopak se jedná o krajinářsky velmi hodnotné území, které otevírá pohledy do Labských pískovců a Českého středohoří s dominantami děčínského zámku, Vysokého Sněžníku a labského údolí.
- b) Vlivy na migraci a další složky přírodního prostředí lze eliminovat mostními konstrukcemi, které umožní volný průchod a celkově méně zatíží území výkopovými pracemi.
- c) Pokud jde o návrh zmírňující a kompenzačních opatření, bod 6 na str. 152 se týká území CHKO Labské pískovce. Bohužel zpracovatel dokumentace nekontaktoval doposud orgán ochrany přírody s možností vedení trasy mimo tuto lokalitu, případně neprovedl jednání s řešením, které by nezpůsobilo přímý zánik tohoto stanoviště. Opatření musejí být funkční před započítáním stavby a musí být funkční. Jedno z možných opatření navrhuje vytvoření náhradních tůň v blízkosti stavby, lokalizace tůň musí být mimo migrační překážky, aby nedocházelo k usmrcování jedinců využívající tento náhradní biotop. V těsné blízkosti dojde k likvidaci i modráskových lokalit jedné i druhé CHKO. I zde by bylo vhodné trasu umístit tak, aby byla vyloučena přímá likvidace lokalit a našla se vhodná řešení za účasti dotčených stran.

Vhodné bude ve výrazném předstihu vytipovat potenciální lokality pro management a vytvoření vhodných podmínek pro zvláště chráněné druhy na vhodných stanovištích pro eliminaci škod na celých populacích v dotčeném území.

- d) V aktuálně platné ÚPD města Děčína není zcela jasná interpretace staveb souvisejících s vedením Folknářské spojky a doprovodných staveb. Je potřebné toto dát do souladu s platnými dokumenty a nelze předjímat, v jaké variantě bude ÚPD schválena, pokud platí ta stávající. Požadujeme respektování závěrů v ZÚR Ústeckého kraje pro vymezení liniových staveb a PÚR ČR, kde je nutná koordinace na sladění všech zájmů, ochranu hodnot a povinnost nacházet citlivější průchod územím.

### Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že k omezení významných vlivů na biotu jsou v přepracované dokumentaci, resp. biologickém průzkumu, který je přílohou H.7. přepracované dokumentace, navržena zmírňující a kompenzační opatření. Ochranná opatření jsou navržena i ve vyžádaném Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000, které je přílohou tohoto posudku.

Souhlasit lze s tím, že formulace na str. 132 přepracované dokumentace („*Záměr zasahuje v obou variantách do III. zóny CHKO České středohoří a do IV. zóny CHKO České středohoří a Labské pískovce. V obou případech se jedná spíše o méně hodnotná území. Pouze prostor západních svahů Pustého a Sokolího vrchu, kde je vymezena hranice III. zóny představuje krajinu vyváženou a bohatě strukturovanou, tvořící důležité zázemí většího sídelního celku Děčínské aglomerace.*“) není patřičná (nebyla však obsahem Biologického průzkumu, který je přílohou H.7. přepracované dokumentace).

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Vlivům na krajinu, resp. krajinný ráz byla v přepracované dokumentaci věnována dostačující pozornost. Z Posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz, které je přílohou H.10a. přepracované dokumentace vyplývá, že vliv záměru na vizuální charakteristiku území je ve variantě 1 slabý, ve variantě 2 silný (v posouzení jsou navržena zmírňující opatření).

Při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že pro stanovení výsledné preference mezi těmito variantami je rozhodující zásadní hodnotící kritérium vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz. Z hlediska komplexního posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 se tedy preferuje varianta 1 před variantou 2 s tím, že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou přijatelné obě varianty. Přijatelnost varianty 2 přeložky silnice I/13 je třeba spatřovat i ve skutečnosti, že nejméně vhodným řešením je varianta nulová, tj. ponechání stávající trasy silnice I/13 vedené průjezdem přes Děčín (po ulici Kamenická) a přes Ludvíkovice, a to z hlediska ochrany veřejného zdraví.

Relevantní opatření týkající se ochrany krajiny jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Vzhledem k danému charakteru zájmového území – horninového prostředí (geotechnicky nestabilního území), do kterého je záměr situován (viz údaje v části C.2.4. dokumentace, resp. v příloze H.11a. a H.11b. dokumentace) je zřejmé, že stav horninového prostředí je rozhodující především ve vztahu k vlastnímu technickému řešení stavby s tím, že zvýšenou pozornost bude třeba v rámci další přípravy záměru (po výběru varianty řešení záměru a pro přípravu dokumentace pro územní řízení) věnovat (na základě detailního vymezení plošného a hloubkového rozsahu zjištěných svahových deformací) i záležitostí souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru).

Relevantní opatření týkající se řešení záměru ve vztahu ke geotechnicky nestabilnímu území je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Pokud jde o varianty řešení záměru, byly řešeny v původní dokumentaci a na základě vrácení původní dokumentace k doplnění rovněž v přepracované dokumentaci, ve které jsou komentovány důvody pro výběr variant řešení záměru a rovněž důvody pro opuštění původní varianty 1 (2016).

- ad b) Relevantní opatření týkající se migrační průchodnosti živočichů jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad c) Relevantní zmírňující a kompenzační opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad d) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že pokud jde o vztah posuzovaného záměru k územně plánovací dokumentaci, z vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace - Magistrátu města Děčín, odboru stavební úřad – oddělení Úřad územního plánování (č.j.: MDC/119569/2018 ze dne 27. 11. 2018) vyplývá, že: „v Územním plánu města Děčín v platném znění ani v platném Územním plánu Ludvíkovice nově posuzované varianty přeložky silnice I/13 Folknářská spojka vymezeny nejsou.“. V této souvislosti se uvádí, že pokud jde obecně o vztah záměru k územně plánovací dokumentaci, resp. o soulad s územně plánovací dokumentací, je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru jsou vydávána až na základě návazných správních řízení k povolení záměru, v rámci kterých bude kromě jiných hledisek posuzován i soulad s příslušnou územně plánovací dokumentací. Z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví totiž nemůže samotný soulad či nesoulad záměru s příslušnou územně plánovací dokumentací ovlivnit velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které se v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vyhodnocují. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je

možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nikoliv z hlediska územně plánovací dokumentace).

Pro úplnost se dále uvádí, že vztah záměru k Politice územního rozvoje ČR a Zásadám územního rozvoje Ústeckého kraje je komentován na str. 8 - 10 přepracované dokumentace.

#### **10. Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Ústí nad Labem**

(zn.: ČIŽP/44/2019/1627 ze dne 20. 2. 2019)

##### *Podstata vyjádření*

- a) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou k přepracované dokumentaci připomínky.
- b) Z hlediska ochrany vod nejsou k přepracované dokumentaci připomínky.
- c) Z hlediska ochrany lesa se uvádí, že v případě realizace záměru je nutné postupovat podle ustanovení § 13 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., kdy musí být veškeré PUPFL účelně obhospodařovány podle tohoto zákona. Jejich využití k jiným účelům je zakázáno. O výjimce z tohoto zákazu může rozhodnout orgán státní správy lesů na základě žádosti vlastníka lesního pozemku nebo ve veřejném zájmu.  
Ve smyslu ustanovení § 15 odst. 1 lesního zákona je odnětí PUPFL uvolněním těchto pozemků pro jiné využití. O odnětí nebo o omezení rozhodne ten orgán státní správy lesů, v jehož území se dotčené pozemky nebo jejich převážná část nacházejí (§ 16 odst. 1 lesního zákona).  
Při zpracování záměru je nutné počítat i s ustanovením § 14 odst. 2 lesního zákona. Dotýká-li se řízení podle zvláštních předpisů zájmů chráněných tímto zákonem, rozhodne stavební úřad nebo jiný orgán státní správy jen se souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek. Tohoto souhlasu je třeba i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa (PUPFL).

##### *Vypořádání vyjádření*

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad c) Vzhledem k obsahu vyjádření se sděluje, že se jedná o upozornění na povinnosti vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

## **11. Vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje**

(č.j.: KHSUL 8064/2019 ze dne 20. 2. 2019)

### **Podstata vyjádření**

Záměr lze doporučit ke kladnému projednání. Určitým vodítkem při volbě varianty lze uvažovat rozsah protihlukových opatření, proto krajská hygienická stanice variantu 1 označuje za mírně příznivější.

### **Vypořádání vyjádření**

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že pro stanovení výsledné preference mezi těmito variantami je rozhodující zásadní hodnotící kritérium vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz. Z hlediska komplexního posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 se tedy preferuje varianta 1 před variantou 2 s tím, že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou přijatelné obě varianty.

## **12. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru obecné ochrany přírody a krajiny**

(č.j.: MZP/2019/610/322 ze dne 29. 1. 2019)

### **Podstata vyjádření**

Vzhledem k záboru zemědělského půdního fondu v rozsahu 10 - 20 ha, je příslušné k vyjádření Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV.

### **Vypořádání vyjádření**

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

## **13. Vyjádření spolku DĚČÍNSKÁ INICIATIVA z.s.**

(ze dne 20. 2. 2019)

### **Podstata vyjádření**

- a) Přeložka silnice I/13, Děčín - Ludvíkovice (Folknářská spojka) neřeší problém s přetíženou dopravní situací silnice I/13, ale pouze přesouvá tento problém s hlukem a prašností do nyní klidných lokalit. V případě realizace by pouze částečně uvolnila zátěž na Kamenické ulici, ale tuto zátěž by nasměrovala do klidné oblasti obce Folknáře (a nejen tam). V kontextu s touto oblastí je třeba zmínit, že jihozápadní lokalita Folknář směrem k Březinám je jednou z mála v Děčíně, kde se ještě dá uskutečnit výstavby rodinných domů.
- b) Po realizaci Folknářské spojky však nebude ušetřena dopravní zátěž dotčených měst a obcí na trase I/13 (Huntířov, Markvartice, Česká Kamenice, Kamenický Šenov a Prácheň). V těchto lokalitách naopak dojde k ještě větší koncentraci dopravy, namísto

toho, aby byly tyto oblasti perspektivně ušetřeny již tak vysoké doravní zátěže, což by umožnila varianta dopravní trasy přes Manušice (doprovci nevnímají vyřešení problémů souvisejících s kamionovou dopravou vedoucí těžkým a v zimě neovladatelným terénem se strmým stoupáním přes Kamenický Šenov a Huntířov, tyto části se stávají při sněhových kalamitách neprůjezdné). Folknářská spojka také nevyřeší dopravní zátěž Benešova nad Ploučnicí (doprovci mířící z Německa přes Děčín do logisticky frekventovaných oblastí České Lípy a hlavně Mladé Boleslavi budou dál jezdit přes zatížený Benešov nad Ploučnicí, Františkov nad Ploučnicí a Ždanov).

- c) V případě uskutečnění Folknářské spojky může dojít k negativnímu ovlivnění pramenů pitné vody pod Sokolím a Pustým vrchem, které jsou využívány pro zásobování části obce Folknáře. Současně s tím lze předpokládat negativní ovlivnění zdrojů pitné vody v soukromých studních. Pokud se jedná o povrchovou vodu s přirozeným vsakem tekoucí ze Sokolího a Pustého vrchu do děčínské aglomerace, lze předpokládat, že by výstavba přeložky masivním způsobem tento přirozený vsak ovlivnila. Připomínáme, že v roce 2012 i za současného stavu přirozeného vsaku vykazovala místní povodeň takovou sílu, že škody na majetku přesahovaly v této části Děčína částku desítek milionů Kč. Nutno dále uvést možné znečištění vod během provozu a i výrazné riziko vody jako spouštěče sesuvů. Na tento problém upozorňuje i dokumentace na str. 33. Značná koncentrace dešťových srážek na komunikaci povede k negativním jevům v oblasti odvádění povrchových vod a jejich koncentraci v korytech místních toků s vazbou na již vzpomínanou nestabilní oblast Folknáře a možnost masivních sesuvů půdy.
- d) Další závažnou připomínkou je stavební komplikovanost a náročnost v oblasti Folknář a Ludvíkovic, která již dlouhodobě vykazuje nestabilní geologické podloží, jehož povaha není dostatečně zdokumentovaná a je zde předpoklad reálného rizika (viz str. 76 a 79 dokumentace). Zmíněná situace vyvolává podobné obavy o bezpečnosti dopravy jako při současném provozování dálnice D8 u Prackovic a to nehledě na značné vícenáklady související se založením stavby. Otázkou zůstává, zda by i přes tyto značné vícenáklady byla zajištěna celková bezpečnost uvažované investice. Vícenáklady se budou týkat i přeložení elektrického vedení, jak je zmíněno na str. 29 dokumentace.
- e) Nelze opomenout vliv na flóru a faunu a krajinný ráz. Podle dokumentace je na území velmi bohatá flóra a fauna - 259 druhů rostlin, 140 druhů ptáků. Realizace způsobí v rámci regionu likvidaci významného podílu populace silně ohroženého chřástala polního. Realizací dojde též k narušení přírodních scenérií, což může mít následně vliv na turistiku, popřípadě cykloturistiku.
- f) Z dokumentace není zcela jasné nakolik Folknářská spojka uleví Kamenické ulici. Navíc v kontextu realizace přeložky silnice I/13 – Manušice se Folknářská spojka jeví jako zbytečně finančně náročný záměr.
- g) Toto dopravní řešení není pouze dopravním řešením souvisejícím s Děčínem, ale komplexnějším a hlavně perspektivnějším řešením s vazbou na dopravní propojení severní části republiky od Chebu přes Karlovy Vary, Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem, Děčín, Českou Lípu, Liberec, Jablonec nad Nisou a dále do severovýchodních částí České republiky. V celém úseku silnice I/13 z Chebu až do Jablonce nad Nisou je právě úsek Děčín – Nový Bor jedním z posledních a přitom nejdelší, který není koncepčně řešen. Z výše uvedených důvodů žádáme, aby naše připomínky byly brány v potaz při

schvalování realizace tohoto záměru především z pohledu finanční náročnosti a možné zbytečnosti v kontextu s plánovanou přeložkou silnice I/13 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Manušice.

### **Vypořádání vyjádření**

**ad a)** Posuzovaný záměr představuje výstavbu nové dvoupruhové silnice I. třídy v úseku Děčín – Ludvíkovice jako přeložky silnice I/13 s cílem odvést dopravu mimo souvisle zastavěná území (v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice) a zároveň vyřešit nevyhovující směrové a především spádové poměry stávající silnice I/13.

Z hodnocení provedeného v přepracované dokumentaci vyplývá, že v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice dojde podél silnice I/13 ke snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a že zatížení se částečně přesunou do území podél trasy posuzovaného záměru, avšak s tím, že při realizaci navržených opatření budou tyto vlivy z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijatelné.

Ve vztahu k výstavbě rodinných domů se uvádí, že v přepracované dokumentaci byla vypuštěna původní varianta 1 vedení Folknářské spojky (vedené západně od Folknářů) kromě jiného právě z důvodu významného zásahu do vymezených ploch pro bydlení v rodinných domech (viz údaje na str. 15 přepracované dokumentace). Pro úplnost se dále uvádí, že posuzovaný záměr vychází z koncepčního řešení přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice (úvodní úsek posuzovaného záměru mezi Děčínem - OK Benešovská a MÚK Březiny je součástí přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice).

**ad b)** Jak vyplývá z Prognózy intenzit dopravy (Valbek, spol. s r.o., leden 2018), na silnici I/13 před Huntířovem jsou intenzity dopravy v roce 2030 bez realizace Folknářské spojky 10 450 všech vozidel, s realizací Folknářské spojky 10 910 všech vozidel a v roce 2050 pak 12 090 všech vozidel, resp. 13 110 všech vozidel. Z uvedených údajů je zřejmé, že rozdíly v intenzitách dopravy na silnici I/13 před Huntířovem bez posuzovaného záměru a s posuzovaným záměrem jsou nevýznamné (pro úplnost se uvádí, že v Prognóze intenzit dopravy nebylo uvažováno se zprovoznění přeložky ve směru na Manušice).

Z charakteru posuzovaného záměru - viz komentář v bodě ad a) je zřejmé, že účelem Folknářské spojky není řešení dopravní zátěže Benešova nad Ploučnicí, nýbrž dopravního řešení v Děčíně.

**ad c)** Relevantní opatření týkající se vlivů na vody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje i na komentář v bodě ad d) tohoto vypořádání vyjádření.

**ad d)** Vzhledem k danému charakteru zájmového území – horninového prostředí (geotechnicky nestabilního území), do kterého je záměr situován (viz údaje v části C.2.4. dokumentace, resp. v příloze H.11a. a H.11b. dokumentace) je zřejmé, že stav horninového prostředí je rozhodující především ve vztahu k vlastnímu technickému řešení stavby s tím, že zvýšenou pozornost bude třeba v rámci další

přípravy záměru (po výběru varianty řešení záměru a pro přípravu dokumentace pro územní řízení) věnovat (na základě detailního vymezení plošného a hloubkového rozsahu zjištěných svahových deformací) i záležitostem souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru).

Relevantní opatření týkající se řešení záměru ve vztahu ke geotechnicky nestabilnímu území je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Problematika finančních nákladů, resp. vícenákladů vybočuje z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

- ad e) Vlivům na přírodu a krajinu, resp. krajinný ráz byla v přepracované dokumentaci věnována dostačující pozornost. K omezení významných vlivů na biotu jsou v přepracované dokumentaci, resp. biologickém průzkumu, který je přílohou H.7. přepracované dokumentace, navržena zmírňující a kompenzační opatření. Ochranná opatření jsou navržena i ve vyžádaném Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000, které je přílohou tohoto posudku.

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

Pro vyhodnocení vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz bylo zpracováno posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz, které je přílohou H.10a. přepracované dokumentace, včetně zákresů trasy přeložky do krajiny, které jsou přílohou H.10b. přepracované dokumentace.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na krajinu, varianta 1 má s ohledem na vizuální charakteristiky jednoznačně menší vliv než varianta 2 (z přepracované dokumentace, resp. posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz vyplývá, že vliv záměru na vizuální charakteristiku území je ve variantě 1 slabý, ve variantě 2 silný). Z hlediska komplexního posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 se preferuje varianta 1 před variantou 2 s tím, že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou přijatelné obě varianty.

Relevantní opatření týkající se ochrany krajinného rázu jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

- ad f) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve odkazuje na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je pak třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné



subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nikoliv z hlediska zdůvodnění potřeby záměru). To plně koresponduje se zákonem č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, podle kterého se již zdůvodnění potřeby záměru nevyžaduje.

- ad g) Posuzovaný záměr vychází z koncepčního řešení přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice (úvodní úsek posuzovaného záměru mezi Děčínem - OK Benešovská a MÚK Březiny je součástí přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice) s cílem odvést dopravu mimo souvisle zastavěná území (v ulici Kamenická v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice). Pokud se jedná o problematiku potřeby záměru, odkazuje se na komentář v bodě ad f) tohoto vypořádání vyjádření.

#### **14. Vyjádření pana ██████████**

(ze dne 25. 2. 2019)

##### Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření. Přepracovaná dokumentace má následující nedostatky:

1. Dokumentace nebere dostatečně v potaz Metodický pokyn Ministerstva dopravy pro přípravu, realizaci a sledování liniových dopravních staveb ve vztahu k riziku svahových deformací včetně řešení mimořádných událostí (září 2017). Příprava a realizace výstavby v takových územích musí proto obsahovat specifické postupy, aby související rizika byla minimalizována (doporučení takových postupů je předmětem metodického pokynu).
2. Dokumentace nebere v potaz výsledky doplňku řešerše: Děčín - Manušice I/13, Posouzení proveditelnosti stavby přeložky silnice „I/13 Děčín - Manušice“ v km 0,0 - 3,5 s ohledem na riziko sesuvných pohybů. (GeoTec - GS, a.s. Praha, srpen 2009). Vzhledem k sesuvným územím vyskytujícím se v trase navržené komunikace je ve zprávě konstatováno, že zájmové území není příliš vhodné pro liniové stavby.
3. Sesuvná území jsou v dokumentaci prezentována zavádějícím a matoucím způsobem. Zásadní mapový podklad, ve kterém je znázorněn průchod jednotlivých variant přes sesuvná území (obr. 23 a 24) je v textu zprávy bez odpovídající legendy pro svahové nestability. Obrázky 23 a 24 jsou prezentovány pouze jako „Mocnosti kvartéru v severní části zájmového území“ resp. „Mocnosti kvartéru v jižní části zájmového území“. Na legendu je odkazováno na str. 81 v poznámce 38 pod čarou do přílohy H11.a. V této mapě v příloze H.11a. chybí vyznačení jednotlivých variant záměru.
4. Pro obě varianty záměru je počítáno s dlouhými a masivními kotevními zárubními zdmi (ve variantě 1 s délkou zdi 685 m, ve variantě 2 s délkou zdi 740 m). Tyto zdi jsou standardně kotveny kotvami dlouhými desítky metrů, které jsou trvalého charakteru, a pozemky, do kterých kotvy zasahují, mohou být zatíženy věčným břemenem. Zvětšuje se tak zásadním způsobem šíře záborů pozemků pro stavbu.

5. Bilance zemních prací je nevyrovnaná a tedy ne hospodárná. Dokumentace neřeší využití značných přebytků zemin.
6. V příloze dokumentace H.10b. nejsou žádným způsobem vizualizovány masivní zárubní zdi a jejich vliv na ráz krajiny.
7. V části B.I.4. dokumentace je uvedeno, že za záměry související s posuzovaným záměrem je považována mimo jiné Přeložka silnice I/13 Děčín - Benešov nad Ploučnicí. Tato přeložka je vedena přes rozsáhlá sesuvná území a významná ochranná pásma vodních zdrojů (viz příslušná zpráva GeoTec – GS, a.s. 2016). V závěru této zprávy se mimo jiné uvádí. „Některé části svahů vykazují velmi vysoké riziko vzniku malých, ale i mohutných sesuvů, které by mohly ohrozit stávající komunikaci druhé třídy a zejména pak obytné oblasti. Nejvhodnější by bylo vést plánovanou silnici mimo tuto potenciálně rizikovou oblast. Osa trasy silnice probíhá skrz dvě ochranná pásma vodního zdroje a neméně kolem dalších pěti probíhá v relativní blízkosti. V okolí Benešova nad Ploučnicí z těchto zdrojů probíhá odběr podzemní vody pro lidskou spotřebu v relativně velkých objemech.“. Záměr Přeložka silnice I/13 Děčín - Benešov nad Ploučnicí bude tedy velmi obtížně proveditelný a posuzovaný záměr nebude mít na co navazovat. Nabízí se otázka, proč jsou oba tyto záměry posuzovány odděleně a proč dokumentace neuvádí zásadní vlivy přeložky silnice I/13 Děčín - Benešov nad Ploučnicí na stabilitu území a zdroje pitné vody.
8. Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům přepracované dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

### Vypořádání vyjádření

**K jednotlivým záležitostem nesouhlasného vyjádření se uvádí následující.**

- ad 1. Uvedený metodický pokyn se vztahuje k I-G průzkumům prováděným v rámci projektového řešení stavby. V podrobnosti technické studie, ze které vychází přepracovaná dokumentace, resp. posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je proto tento metodický pokyn irelevantní.  
Vzhledem k danému charakteru zájmového území – horninového prostředí (geotechnicky nestabilního území), do kterého je záměr situován (viz údaje v části C.2.4. dokumentace, resp. v příloze H.11a. a H.11b. dokumentace) je zřejmé, že stav horninového prostředí je rozhodující především ve vztahu k vlastnímu technickému řešení stavby s tím, že zvýšenou pozornost bude třeba v rámci další přípravy záměru (po výběru varianty řešení záměru a pro přípravu dokumentace pro územní řízení) věnovat (na základě detailního vymezení plošného a hloubkového rozsahu zjištěných svahových deformací) i záležitostí souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru).  
Relevantní opatření týkající se řešení záměru ve vztahu ke geotechnicky nestabilnímu území je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad 2. Původní i přepracovaná dokumentace řeší předmětnou problematiku mnohem podrobněji než uváděná rešerše GeoTec - GS, a.s. ze srpna 2009. Dále se odkazuje na komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 3. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že předmětné problematice byla v přepracované dokumentaci věnována s ohledem na danou etapu přípravy

**záměru dostačující pozornost. Geologická legenda k obrázkům v přepracované dokumentaci je stejná jako je ve studii geologické stavby dotčeného území a vymezení svahových deformací, která je přílohou H.11a. přepracované dokumentace, varianty tam vyznačeny jsou.**

- ad 4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření.**
- ad 5. Jak je uvedeno na str. 18 přepracované dokumentace, jedná se s ohledem na danou etapu přípravy záměru o orientační bilance rozsahu zemních prací (výkopy – násypy). Z Tab. 5 Rozsah zemních prací posuzovaných variant na str. 18 přepracované dokumentace vyplývá, že s realizací posuzovaného záměru je v obou předložených variantách spojena s přebytkem výkopových zemin. Relevantní opatření týkající se konkrétního návrhu nakládání s přebytečnou výkopovou zeminou je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.**
- ad 6. Příloha H.10b. přepracované dokumentace se týká zákresů trasy posuzované přeložky silnice I/13 do krajiny, a to z příslušných dálkových pohledů uvedených v této příloze. Vlivům na krajinu, resp. krajinný ráz byla v přepracované dokumentaci věnována dostačující pozornost. Z Posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz, které je přílohou H.10a. přepracované dokumentace, vyplývá, že vliv záměru na vizuální charakteristiku území je ve variantě 1 slabý, ve variantě 2 silný (v posouzení jsou navržena zmírňující opatření). Relevantní opatření týkající se ochrany krajinného rázu jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.**
- ad 7. Posuzovaný záměr vychází z koncepčního řešení přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice (úvodní úsek posuzovaného záměru mezi Děčínem - OK Benešovská a MÚK Březiny je součástí přeložky silnice I/13 v nové stopě ve směru na Manušice) - viz údaje na str. 8 – 9 přepracované dokumentace. Zároveň je však zřejmé, že závazné stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb. k posuzovanému záměru nemůže samo o sobě předurčit výsledné řešení přeložky silnice I/13, které bude kromě jiného i předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.**
- ad 8. Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem přeložky silnice I/13 a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné s tím, že z hlediska vlivu na krajinný ráz, resp. vlivu na vizuální charakteristiku území, se preferuje varianta 1 před variantou 2. Realizace přeložky silnice I/13 je v obou variantách spojena se snížením dopravní zátěže na stávající komunikační síti v obytné zástavbě (v Děčíně na ulici Kamenické a v Ludvíkovicích) a tím i se snížením imisního zatížení látkami znečišťujícími ovzduší a hlukové zátěže u této obytné zástavby s pozitivním vlivem na zdraví obyvatel.**

## 15. Vyjádření pana [REDACTED] (ze dne 25. 2. 2019)

### Podstata vyjádření

- a) Není spor o věc, zda Folknářskou spojku realizovat, nebo nikoliv. Situace v husté zástavbě v okolí ul. Kamenická je jasná. Nicméně jsem toho názoru, že to jde udělat lépe namísto zbytečně větší zátěže ŽP, než je nutné.

Považuji za chybu ukončení posuzování původní 1. varianty z roku 2016, tzv. západní obchvat. Pokud, existuje varianta, která vykazuje mnohem příznivější dopad na ŽP a šetří přírodně hodnotná území, měla by být upřednostněna a nadále technicky rozvíjena. Skutečnost, že existuje vůči ŽP příznivější variant dokládá samotná dokumentace na str. 15: „Výhodou této varianty byla dostatečná vzdálenost trasy od stávající obytné zástavby, bez zásahu do přírodně hodnotnějšího území okrajových partií lesních porostů na úpatí Pustého a Sokolího vrchu a s minimalizací zásahu do ploch ohrožených svahovými deformacemi.“. Skutečnost většího dopadu na ŽP dokládá na str. 15 příloha H.9. s posouzením vlivů na PO a EVL dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Požaduji navrátit do procesu původní 1. variantu (je přijatelnější pro ŽP a naplňuje znaky obchvatového řešení s šetřením přírodních zdrojů, je celkově kratší, zachovává prostor luk nad Libverdou směrem na Březiny a tím možnost využití pro místní koňské jezdecké kluby, vynechává jedno z geotechnicky problematických míst s okružní křižovatkou, která je z hlediska hodnot krajinného rázu ve volné krajině na území CHKO nevhodná).

Původní 1. varianta má ještě jednu výhodu z hlediska fragmentace krajiny a kolize s migrujícími živočichy – není natlačena k lesu. Dá se očekávat migrace zvěře z lesa na přilehlé luční porosty za obživou a z toho důvodu jak zbytečně zvýšené riziko kolizí řidičů se zvěří a mortality migrujících jedinců. Jedná se o lokální migraci založenou na denním rytmu k získávání obživy.

- b) Přeložka se okrajově dotýká dálkového migračního koridoru pro velké savce. Současně, aby byl migrační koridor co nejlépe funkční a na druhé straně nedocházelo ke střetům, považuji za rozumné ponechávat pás lučních porostů vedle lesa bez záboru a nezatlačovat zástavbu za každou cenu do lesních porostů, zejména do podmáčených pramenných oblastí, kde se dá očekávat větší frekvence živočichů. Toto řešení také nabízí původní 1. varianta z roku 2016, avšak musela by se upravit k minimalizaci konfliktu s lokalitami modrásků na SV konci Folknářské spojky u Ludvíkovic. Nicméně pravděpodobně v současné době je mnohem větší bariérou současná komunikace 1/13 protínající migrační koridor dále směrem na Liberec. Podle mého názoru by se investiční akce realizace Folknářské spojky mohla využít k prověření možnosti vybudovat nějaké opatření zmírňující dopady fragmentace krajiny a popř. toto opatření stanovit jako kompenzační opatření za výstavbu Folknářské spojky.

- c) Závěrečné shrnutí:

Považuji za vhodné vrátit do procesu první variantu z roku 2016.

Podrobnější geologický průzkum a minimalizovat dopady na biotopy a vodu v krajině.

Gelologie je faktor, který bude ovlivňovat zájmy ochrany ŽP.

Případně u současných variant vyloučit okružní křižovátku, napojení řešit OK Benešovská.

Respektovat využití krajiny pro rekreační a sportovní účely – přístup na louky od Libverdy.

## Vypořádání vyjádření

- ad a) Pokud jde o varianty řešení záměru, byly řešeny v původní dokumentaci a na základě vrácení původní dokumentace k doplnění rovněž v přepracované dokumentaci, ve které jsou komentovány důvody pro výběr variant řešení záměru a rovněž důvody pro opuštění původní varianty 1 (2016). Původní varianta 1 (2016) nebere ohled na rozvoj zástavby ve Folknářích, likviduje osadu severně od Foknářů, koncepčně je nekompatibilní s aktuálně sledovanou přeložkou silnice I/13 do nové stopy (z hlediska geotechniky je pak obdobně problémová, jako ostatní posuzované varianty).  
Vzhledem k tomu, že Folknářská spojka představuje prakticky obchvat Děčína, je vypuštění původní varianty 1 (2016) ve vztahu k rozvoji obytné zástavby západně od Folknářů důvodné.
- ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že migrace velkých savců je z hlediska vlastní Folknářské spojky „okrajovou záležitostí“, neboť osa koridoru je prakticky mimo kontakt s Folknářskou spojkou (viz obr. 45 na str. 134 přepracované dokumentace).  
Relevantní opatření týkající se migrační průchodnosti živočichů jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.
- ad c) Pokud jde o původní variantu 1 (2016) řešení záměru, odkazuje se na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.  
Vzhledem k danému charakteru zájmového území – horninového prostředí (geotechnicky nestabilního území), do kterého je záměr situován (viz údaje v části C.2.4. dokumentace, resp. v příloze H.11a. a H.11b. dokumentace) je zřejmé, že stav horninového prostředí je rozhodující především ve vztahu k vlastnímu technickému řešení stavby s tím, že zvýšenou pozornost bude třeba v rámci další přípravy záměru (po výběru varianty řešení záměru a pro přípravu dokumentace pro územní řízení) věnovat (na základě detailního vymezení plošného a hloubkového rozsahu zjištěných svahových deformací) i záležitostem souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru).  
Relevantní opatření týkající se řešení záměru ve vztahu ke geotechnicky nestabilnímu území je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.  
Relevantní opatření týkající se prověření návrhu k realizaci záměru bez kruhového objezdu je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.  
Relevantní opatření týkající se zajištění prostupnosti území a přístupnosti k pozemkům je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, který je součástí tohoto posudku.

## VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ve vztahu ke zhodnocení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší a stavu hlukové zátěže) lze s ohledem na charakter záměru, jeho environmentální charakteristiky a navržené kompenzační opatření k ochraně ovzduší a protihluková opatření považovat záměr v obou variantách 1 a 2 ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný, a to i s ohledem na skutečnost, že realizací posuzovaného záměru v obou variantách 1 a 2 dojde ke snížení dopravní zátěže na stávající komunikační síti v obytné zástavbě (v Děčíně na ulici Kamenické a v Ludvíkovicích) a tím i ke snížení imisního zatížení látkami znečišťujícími ovzduší a hlukové zátěže u této obytné zástavby s pozitivním vlivem na zdraví obyvatel.

Vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na životní prostředí a veřejné zdraví byly zhodnoceny následujícím způsobem:

### Vlivy na ovzduší a klima

#### *Vlivy na ovzduší*

Vybudování obchvatu přinese snížení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby Děčína, a to podél trasy stávající silnice I/13. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde podél trasy obchvatu. Tento nárůst se však projeví převážně mimo obytnou zástavbu, výjimku představují Folknáře a Březiny.

U průměrných ročních koncentrací PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu může záměr lokálně způsobit navýšení již nadlimitně zatíženého území. Vzhledem k velikosti příspěvku však bude tento nárůst kompenzován novými výsadbami. U ostatních posuzovaných imisních charakteristik bude před i po zprovoznění záměru imisní limit v území splněn.

V případě maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> nelze hodnoty přímo počítat. Imisní příspěvky byly vypočteny u nejbližší zástavby (ve všech posuzovaných variantách a v obou časových horizontech) nejvýše do 13,5 µg.m<sup>-3</sup>. Při uvažovaném imisním pozadí ve výši 80 µg.m<sup>-3</sup>, ale i vyšším, je patrné, že ani při nejméně příznivé situaci (při součtu obou hodnot) nebude zprovozněním záměru imisní limit ve výši 200 µg.m<sup>-3</sup> překročen.

U maximálních denních koncentrací PM<sub>10</sub> rovněž nelze koncentrace počítat. Vypočtený nárůst lze použít pro porovnávání rizikovitosti jednotlivých lokalit z hlediska možných náhlých nárůstů koncentrací. Pro vyhodnocení celkového vlivu záměru jsou však jednoznačně vhodnějším parametrem průměrné roční koncentrace. Nejvyšší celkové imisní příspěvky z dopravy k maximálním denním koncentracím po zprovoznění záměru nepřekročí u vybrané zástavby 6,7 µg.m<sup>-3</sup>. Lze tak předpokládat, že provoz záměru nezpůsobí navýšení počtu překročení limitních hodnot.

#### *Vlivy na klima a odolnost záměru vůči klimatické změně*

Celková produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy v řešené oblasti činí ve výchozím stavu roku 2030 cca 9,1 kt.rok<sup>-1</sup>, ve stavu roku 2050 pak 10,6 kt.rok<sup>-1</sup>. Podle výpočtu k roku 2030 dojde v řešené oblasti celkově k nárůstu emisí nejvýše o 0,4 kt.rok<sup>-1</sup>, tj. cca o 4 % v porovnání s výchozím stavem. Tento nárůst lze považovat za bilančně zcela nevýznamný (obdobnou produkci emisí mají 2–3 bytové domy vytápěné zemním plynem).

Kromě působení emisí skleníkových plynů bude nová komunikace působit zejména na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti se zpevněním ploch,

ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd. Jedná se zejména o vlivy zpevnění části povrchu, které je sice nutno zaznamenat, nicméně jejich vliv je vzhledem k rozsahu stavby v území velmi mírný. Lokální vlivy na klimatický systém lze obecně hodnotit jako mírné (nízké riziko).

Rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena jako nízká až střední. Jako poněkud významnější (střední riziko) byla hodnocena:

- Rizika poškozování vozovky, případně stavebních objektů, například v důsledku extrémně vysokých či extrémně nízkých teplot vzduchu, popřípadě při opakovaném tání a tuhnutí během zimního období. Vzhledem k požadavkům na konstrukční materiály, které mohou být ovlivněny mrazem, není toto riziko hodnoceno jako zvlášť významné a pravděpodobně se bude týkat spíše konstrukcí mimo vlastní komunikaci (propustků apod.);
- Vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami vzduchu, kdy zejména ve spojení s kongescemi (např. při dopravní nehodě, stavebním omezení apod.) může docházet k zhoršení komfortu řidičů, v extrémním případě i se zdravotními důsledky;
- vlivy na řidiče související s poryvy větru.

Prakticky ve všech případech jsou rizika řešitelná pomocí stavebně technických opatření (výsadba dřevin, zajištění dostatečně kapacitního odvodu dešťových vod, použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám atd.). Z provozních opatření je zapotřebí zajistit zejména minimalizaci vzniku dopravních kongescí.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na ovzduší a klima, jsou prakticky rovnocenné (i když v rozptylové studii a v přepracované dokumentaci je jako mírně vhodnější označena varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na ovzduší a klima nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

#### *Vlivy na akustickou situaci a příp. na další fyzikální a biologické charakteristiky*

Při realizaci obou navrhovaných variant bude po výstavbě hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby v blízkosti záměru splněn, a to v obou časových horizontech. Pro zajištění hygienického limitu je nutné realizovat protihluková opatření.

Podél stávajících hlavních dopravních tras v území dojde k poklesu hlukové zátěže, ani po zprovoznění záměru však neklesne hlukové zatížení ve všech bodech pod hranici hygienického limitu, a to podél silnice I/13 na části trasy ulice Kamenická.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na hlukovou situaci, jsou prakticky rovnocenné (i když v akustické studii a v přepracované dokumentaci je jako mírně příznivější označena varianta 1). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na hlukovou situaci nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

## Vlivy na povrchové a podzemní vody

### *Vlivy na povrchové vody*

#### Kvantitativní vlivy

##### Vliv zpevněných ploch

V případě posuzovaného záměru lze odtokové množství ze zpevněné plochy vzhledem k velikosti povodí IV. řádu zanedbat.

##### Dotčené vodní toky

Varianty přeložky silnice I/13 mají vliv na vodní toky v pramenných oblastech. Dva dotčené bezejmenné toky ústí přímo do toku Ploučnice. U dalších toků jsou konečnými recipienty řeka Ploučnice prostřednictvím Folknářského potoka, a řeka Labe prostřednictvím Ludvíkovického potoka.

Dotčené vodní toky jsou identické pro obě dvě varianty, změna je pouze v kilometrůžní křiženi se záměrem a v jednom případě (most přes údolí km 0,800) je použita přeložka vodního toku. Původní linie tras vodních toků jsou respektovány ve stávajících trasách až na výše uvedenou přeložku ve variantě 2. V trase ostatních vodních toků jsou u obou variant navržena přemostění. Výstavbou tedy nelze předpokládat zhoršené odtokové podmínky z přispívajících ploch vodních toků.

V dotčeném území jsou identifikovány dva kritické body (body soustředěného povrchového odtoku z přívalových srážek s nepříznivými účinky pro zastavěné části obcí) včetně tzv. přispívajících ploch (část povodí, ze kterého se odtok koncentruje v daném kritickém bodě). Oba kritické body a jejich přispívající plochy se nacházejí na Folknářském potoku se vztahem k zástavbě Folknářů a okrajové části Děčina, v prostoru ul. Hřbitovní a ul. Liberecká. V těchto případech lze doporučit, aby matematickým srážkoodtokovým modelem byla stanovena maximální intenzita přívalové srážky a na základě výsledku byly mosty a propusti pod plánovanou stavbou dimenzovány, případně opevněny tak, aby byly schopny odolat přívalovým srážkám a nedošlo k narušení stability tělesa silnice.

##### Kvalitativní vlivy

Při běžném provozu se nejvýznamněji uplatňuje vliv posypových látek v zimním období (zejména soli) a úniky pohonných hmot a mazadel z projíždějících vozidel. U posuzované komunikace se předpokládá odvádění srážkových vod otevřenými silničními příkopy. Dosah poškození v okolí komunikace je ovlivněn především konfigurací terénu. Dostupné podklady uvádějí jako zónu bezprostředního ohrožení vzdálenost cca 10 – 15 m od okraje vozovky, kritická může být vzdálenost 30 m (dosah aerosolů).

### *Vlivy na podzemní vody*

#### Kvantitativní vlivy

V úsecích trasy nové komunikace vedené v zářezích může docházet k snížení hladiny podzemí vody v přilehlém území, přičemž rozsah takto ovlivněného území bude závislý především na hloubce zářezu a délce předmětného úseku. S ohledem na hydrologické a hydrogeologické poměry dotčeného území bude mít realizace posuzovaného záměru v obou variantách sledovatelný vliv na povrchové vody (zásah do pramenišť malých vodních toků, zrychlený a koncentrovaný povrchový odtok ze zpevněných ploch) i podzemní vody (snížení hladiny v důsledku drenážního efektu silničních zářezů). Kvantitativní vliv realizovaného záměru na povrchové a podzemní vody bude převážně negativní, protože dojde ke změně ustáleného režimu (dílní změny vodností menších vodotečí, osušení některých zamokřených ploch atp.).



Jako nejvíce exponované se z tohoto pohledu u obou variant jeví úvodní úseky od plánovaných jižních okružních křižovatek směrem k Folknářům, protože jsou zde plánované zářezy o hloubkách až téměř 15 m (ve variantě 1). Expozice těchto úseků je zvýrazněna blízkostí litologické hranice, na které se stýkají pískovce merboltického souvrství a jílovce březenského souvrství. Rozhraní hydrogeologických facií kolektor X izolátor může vzdouvat hladinu podzemních vod, které sestupují ze svahů Pustého vrchu a mohou se tak potenciálně dostávat až do úrovně základové spáry plánovaných komunikací. V případě zastižení hladiny podzemní vody a nutnosti jejího snížení pomocí drenážních prvků by se zřejmě jednalo o relativně větší vydatnosti, protože by docházelo k hydraulickému zásahu do křídového kolektoru.

V obchvatu obou variant tras podél východního okraje Folknářů je nutno počítat se zastižením mělkých kvartérních vod, které ale mají nižší vydatnost, než hlavní křídová zvodeň. Mělké kvartérní vody s rychlým oběhem přitékají z vyšších nadmořských výšek – tj. převážně od východu, kde vyklíňují nepropustná tefritová vulkanoklastika děčínského souvrství, tvořící podložní izolátor zavěšených zvodní. Zavěšené zvodně tohoto typu se mohou vyskytovat i v úvodních úsecích obou tras.

V severním konci obou variant tras tvoří podloží izolátor březenského souvrství. Zvodněný je zde pouze kvartér, do kterého se od východu odvodňuje kolektor merboltického souvrství. V nižších úrovních terénu se hladina podzemní vody dostává až k povrchu, kde dochází k jeho zamokření. V těchto místech, která jsou odvodňována Kumpoltickým potokem a za stávající komunikací Ludvíkovice – Huntířov bezejmenným přítokem Ludvíkovického potoka, jsou obě varianty tras vedeny nad úrovní stávajícího terénu.

K podrobnějšímu hodnocení hydrogeologických poměrů v plochách dotčených stavbou bude nutné získat údaje o úrovních hladiny podzemních vod. K danému účelu je zde potřeba odvrtnat několik hydrogeologických průzkumných vrtů, na kterých by byl sledován vývoj zastižených hladin podzemních vod.

#### **Kvalitativní vlivy**

Zdroje vlivů na jakost podzemních vod jsou identické jako v případě vod povrchových, tzn. dešťové vody odtékající z komunikace, které jsou v důsledku dopravního provozu znečišťovány různými látkami, zejména posypovými solemi a úkapy pohonných hmot a mazadel projíždějících vozidel.

Dosah poškození v okolí komunikace je opět ovlivněn především konfigurací terénu a propustností zvětralinového pláště, případně podložních hornin. U podzemních vod mělkého oběhu se zvýšený obsah chloridů projevuje do vzdálenosti několika desítek metrů od komunikace, při existenci preferenčních cest i stovek metrů, v závislosti na propustnosti horninového prostředí, úrovni hladiny podzemní vody a konfiguraci terénu.

#### **Vlivy na vodní zdroje**

I když se v blízkosti variant posuzovaného záměru nacházejí ochranná pásma vodních zdrojů, je riziko narušení jejich vydatnosti nebo kvality vody minimální. V případě pramenišť Březiny a Ludvíkovice, které jsou z hlediska stavby situována níže na povodí, je potřeba dbát, aby během výstavby i během provozu nedocházelo k infiltraci škodlivých látek do podzemních vod, které by mohly mít negativní vliv na jakost vody v lokálních zdrojích.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou vlivy na povrchové vody pro obě varianty hodnoceny jako totožné,

vlivy na podzemní vody jsou hodnoceny bez podstatnějšího rozdílu mezi oběma variantami). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na povrchové a podzemní vody nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na půdu

#### *Zemědělský půdní fond*

Celkový trvalý zábor půdy ze zemědělského půdního fondu je odhadován ve variantě 1 na 13,91 ha (z toho 2,23 ha ve II. třídě ochrany, 9,16 ha ve III. třídě ochrany, 1,95 ve IV. třídě ochrany a 0,57 ha v V. třídě ochrany), ve variantě 2 na 12,52 ha (z toho 2,18 ha ve II. třídě ochrany, 7,68 ha ve III. třídě ochrany, 1,95 ve IV. třídě ochrany a 0,71 ha v V. třídě ochrany).

Prostupnost území na lokální úrovni bude zajištěna.

Vzhledem k převažujícímu zatravnění půdních bloků není předpokládáno významné zvýšení erozní ohroženosti půdy.

Celkový vliv obou variant záměru na zemědělský půdní fond není z kvalitativního ani kvantitativního hlediska hodnocen jako významný a vzhledem k charakteru území je hodnocen jako akceptovatelný.

#### *Pozemky určené k plnění funkcí lesa*

Celkový trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je odhadován na 3,91 ha u varianty 1 a 3,99 ha u varianty 2. Dotčeny budou pouze lesy hospodářské.

Přes celkově omezený rozsah záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa je vliv obou variant záměru hodnocen jako poměrně významný z důvodu prohloubení zásahu do okrajových partií lesa na svazích Pustého a Sokolího vrchu v III. zóně CHKO České středohoří.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na půdu, jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci je z hlediska vlivů na zemědělský půdní fond označena nepatrná preference varianty 2; z hlediska vlivů na pozemky určené k plnění funkcí lesa jsou rozdíly variant minimální). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na půdu nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

#### *Vlivy na horninové prostředí*

Obě varianty procházejí morfologicky členitým územím se složitými geologickými a hydrogeologickými poměry, kde bude nezbytné hluboká údolí vodních toků překonávat mostními objekty. Vzhledem k morfologii terénu bude záměr spojen se značným objemem zemních prací. Větší část obou variant tras je plánována na náspech nebo v zářezích. Zářezy i násypy komunikace mohou v daných podmínkách vyvolat vznik sesuvů – a to jak při vlastní stavbě, tak při budoucím užívání komunikace.

Nejvíce exponovanou částí obou variant tras záměru jsou jejich jižní úseky – zejména okolí okružních křižovatek. Několik fosilních i mladších svahových deformací podél ploučnického zlomu tvoří prakticky souvislé pásmo snížené stability hornin a jeho přechod budoucí komunikací bude velmi náročný. Svahové deformace se vyskytují i v dalších úsecích obou variant trasy – zejména východně od Folknářů a na severním konci tras. Pro volbu optimálního technické zabezpečení stavby v obou uvedených

úsecích bude nezbytné provést detailní průzkum s cílem ověřit prostorové rozložení fosilních sesuvů a parametry potenciálně rizikových částí trasy tak, aby bylo možno přijmout odpovídající technická řešení stavby.

#### *Vlivy na přírodní zdroje*

Vytěžené nevýhradní ložisko stavebního kamene Ludvíkovice se nachází cca 200 m od trasy stávající silnice I/13. Přibližně v tomto úseku se nachází i konec Folknářské spojky, který v případě obou variant počítá pouze s přestavbou této komunikace v existující trase. Ovlivnění prostoru ložiska se nepředpokládá.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje, jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci jsou z hlediska vlivů na horninové prostředí konstatovány srovnatelné vlivy s tím, že v případě pouhé bilance zemních prací jako „míře zásahu do horninového prostředí“ je možné klasifikovat variantu 1 jako mírně příznivější ovšem s možností výrazného zpřesnění hodnot uvedených v dokumentaci na základě závěrů detailního inženýrskogeologického průzkumu, a i když ve studii geologické stavby dotčeného území a vymezení svahových pohybů se z geotechnického hlediska jako poněkud vhodnější jeví varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

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

Dotčené území hostí poměrně bohaté druhové spektrum rostlin a živočichů vázaných na mozaikovitou krajinu s dostatkem rozptýlené zeleně, lesů, vodotečí a podmáčených ploch. Trvale i dočasně se zde vyskytují i druhy náročnější na kvalitu prostředí. Byl zde zjištěn výskyt 1 zvláště chráněného druhu rostliny, 5 zvláště chráněných taxonů bezobratlých a 19 zvláště chráněných obratlovců.

Záměr negativně ovlivňuje řadu zvláště chráněných druhů, skladební prvky ÚSES a migrační prostupnost krajiny. Záměr v obou předložených variantách zasahuje do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (tvoří jeho okraj, vzhledem k podélnému vedení souběžně s předpokládanou migrační trasou nezasahuje jeho funkčnost).

Dotčené území je součástí IV. a III. zóny odstupňované ochrany CHKO České středohoří a IV. zóny CHKO Labské pískovce.

Negativní vlivy záměru na biotu byly vyhodnoceny. Z porovnání míry negativní ovlivnění jednotlivých sledovaných charakteristik přírodního prostředí vychází, že se obě varianty mírou svého negativního působení liší pouze v jednotlivých detailech a celkově je lze označit za srovnatelné. Byla navržena opatření ke zmírnění těchto vlivů.

Záměrem bude dotčena zčásti mimolesní zeleně, která má většinou charakter náletu, jen menší část zeleně byla cíleně v minulosti vysazena. Často jde o porosty křovin a zapojené porosty mladých stromů. Solitérní stromy se v trase záměru vyskytují málo. Dále záměr zasahuje do porostů lesa. Z hlediska ochrany mimolesní zeleně i lesní zeleně a zásahu do stávajících porostů vychází lépe varianta 1 (bude zasaženo méně vzrostlejších dřevin než u varianty 2), ale nejedná se o zásadní velký rozdíl v množství dotčené zeleně.

Záměr nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Jako dotčená byla identifikována ptačí oblast Labské pískovce s dotčenými předměty ochrany chřástal polní (*Crex crex*) a datel

černý (*Drycopus martius*). V případě chřástala polního je vliv hodnocen jako mírně negativní (zabor biotopu, fragmentace prostředí, mortalita způsobená střety s automobily, rušení v době výstavby i provozu), v případě datla černého je vliv hodnocen jako mírně negativní (kácení lesních porostů, střet přeletujících ptáků s vozidly). Jsou navržena ochranná opatření.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy), jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci je pouze z hlediska vlivů na nelesní zeleň velmi mírně preferována varianta 1). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na krajinu

**Záměr způsobí ovlivnění krajinného rázu v území.**

Z hlediska přírodní charakteristiky nedosáhnou vlivy navržené přeložky ani v jedné z projektových variant nepřijatelné velikosti. Celkově lze vliv hodnoceného záměru v obou projektových variantách na přírodní charakteristiku území klasifikovat jako slabý až středně silný.

Kulturně-historická charakteristika území rovněž nebude zasažena neúměrným způsobem, ani v jedné z projektových variant. Celkově lze vliv hodnoceného záměru v obou projektových variantách na kulturní a historickou charakteristiku území klasifikovat jako slabý.

Nejvýraznější dopady plánované přeložky jsou spojeny s vizuální charakteristikou krajinného rázu spoluformovanou prostorovým utvářením, estetickými hodnotami a harmonickým měřítkem a vztahy. V obou projektových variantách se tyto dopady liší. Méně negativní důsledky na vizuální charakteristiku vyvolá varianta 1, jež neuvažuje s výstavbou táhlé mostní konstrukce mezi Děčínem a Březinami na odlesněných svazích Pustého vrchu (protáhlý most o délce 520 metrů významně ovlivní prostorové utváření krajiny a způsobí zásah do harmonického měřítka krajiny, a to bez reálné možnosti tohoto negativního účinku). Celkově lze vliv hodnoceného záměru na vizuální charakteristiku území ve variantě 1 klasifikovat jako slabý, ve variantě 2 jako silný.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na krajinu, varianta 1 má s ohledem na vizuální charakteristiky jednoznačně menší vliv než varianta 2 (z přepracované dokumentace, resp. posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz vyplývá, že vliv záměru na vizuální charakteristiku území je ve variantě 1 slabý, ve variantě 2 silný). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na krajinu a její ekologické funkce nemůže být při komplexním posouzení variant přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím ani podpůrným hodnotícím kritériem, nýbrž kritériem zásadním.

### Vlivy na kulturně historické dědictví

**Žádná z posuzovaných variant se nedostává do kontaktu s památkově chráněným územím ani s evidovanými nemovitými kulturními památkami.**

Obě varianty Folknářské spojky se nacházejí v území s výskytem archeologických nálezů ÚAN III. kategorie.

Vliv obou posuzovaných variant na kulturně historické dědictví je hodnocen jako nulový.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na kulturně historické dědictví, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou obě varianty hodnoceny totožně - bez vlivu). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na kulturně historické dědictví nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

#### Vlivy na hmotný majetek

V přepracované dokumentaci je uveden předběžný přehled stavebních objektů v trase jednotlivých variant, u kterých nelze vyloučit demolice (jednoznačná identifikace bude možná až po geodetickém zaměření stavby a přilehlého území).

Vyvolané přeložky inženýrských sítí, včetně elektrického vedení 35 kV budou řešeny standardním postupem v rámci územního řízení dle stavebního zákona.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na hmotný majetek, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou obě varianty považovány za srovnatelné). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na hmotný majetek nemůže být při komplexním posouzení variant přeložky 1 a 2 silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

#### Vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví

##### *Vlivy znečištění ovzduší na zdraví obyvatel*

Celkově byl zaznamenán převažující pokles imisní zátěže a tedy i míry zdravotního rizika vlivem záměru. V případě chronických ani akutních účinků NO<sub>2</sub> nebylo vlivem provozu hodnoceného záměru zaznamenáno překročení směrné hodnoty WHO. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejméně dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranici reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu stotisečtin nového případu v dotčené populaci a v řádu tisícín v případě úmrtnosti u dospělých. Jedná se o hodnoty, které jsou nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a které budou v praxi nepostřehnutelné a budou vysoce převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Ani v případě benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru.

##### *Vlivy hluk na zdraví obyvatel*

Z provedeného hodnocení vyplývá, že v dotčené části zástavby je možné očekávat ve výchozím stavu počet hlukem obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu stovek. Počet případů výskytu infarktu myokardu pak v řádu jednotek.

Vlivem provozu záměru byl vypočten sumární pokles počtu obtěžovaných i při spánku rušených obyvatel, a to v řádu desítek osob. V části výpočtových bodů dojde k nárůstu, celkově se jedná o jednotky, nejvýše první desítky obyvatel. V případě rizika výskytu infarktu myokardu lze očekávat snížení vlivem hlukové zátěže statisticky v řádu několika setin jednoho nového případu, přičemž zvýšení kardiovaskulárního rizika bylo vypočteno pouze zcela ojediněle, a to nejvýše v řádu okolo jedné desetitisíciny nového

případu. Lze tedy konstatovat, že v hodnocené části zástavby není třeba očekávat reálné zvýšení výskytu infarktu myokardu.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, jsou prakticky rovnocenné (i když v hodnocení vlivů na veřejné zdraví a v přepracované dokumentaci je jako velmi mírně vhodnější označena varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

#### Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky

Vzhledem k charakteru záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13, jejich lokalizaci a údajům o vlivech záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 bezpředmětná. Se záměrem v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

#### Závěr

Vzhledem k charakteru posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13, údajům o stavu životního prostředí v dotčeném území a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojeným se záměrem a rovněž i opatřením rezultujícím z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze konstatovat, že obě posuzované varianty mají prakticky rovnocenné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, s výjimkou vlivu na krajinný ráz, resp. vlivu na vizuální charakteristiku území, který je ve variantě 1 klasifikován jako slabý, ve variantě 2 jako silný.

Posuzovaný záměr v obou variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 prakticky neovlivní klima, přírodní zdroje a kulturní dědictví. Ovlivní sice biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), půdu, vodu, ovzduší, krajinu, hmotný majetek a hlukovou situaci, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. přijatelným způsobem. Vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na relevantní složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do přijatelného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

# Krajský úřad Ústeckého kraje

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

Datum: .....

JID: .....

Číslo jednací: .....

Vyřizuje/linka: Ing. Tereza Zabloudilová / 159

E-mail: zabloudilova.t@kr-ustecky.cz

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

podle § 9a odst. 1 až 3 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“)

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) zákona, vydává v souladu s § 9a odst. 1 zákona a přílohou č. 6 k zákonu

#### 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 posouzení vlivů provedení záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí (dále jen „závažné stanovisko“), s preferencí varianty 1 přeložky silnice I/13 před variantou 2 přeložky silnice I/13, která je však rovněž přijatelná, i když má oproti variantě I přeložky silnice I/13 silnější vlivy na vizuální charakteristiku krajinného rázu. Přijatelnost varianty 2 přeložky silnice I/13 je třeba spatřovat i ve skutečnosti, že nejméně vhodným řešením je varianta nulová, tj. ponechání stávající trasy silnice I/13 vedené průjezdem přes Děčín (po ulici Kamenická) a přes Ludvíkovice, a to z hlediska ochrany veřejného zdraví.

## I. POVINNÉ ÚDAJE

### 1. Název záměru

Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)

### 2. Kapacita (rozsah) záměru

Výstavba nové dvoupruhové silnice I. třídy v úseku Děčín – Ludvíkovice jako přeložky silnice I/13 s cílem odvést dopravu mimo souvisle zastavěná území (v ulici Kamenická

v severovýchodním okraji Děčína a v obci Ludvíkovice) a zároveň vyřešit nevyhovující směrové a především spádové poměry stávající silnice I/13.

Přeložka silnice, která začíná v Děčíně na stávající silnici II/262 za okružní křižovatkou Benešovská a končí napojením na stávající silnici I/13 nad bývalým motorestem nad Ludvíkovici, je navržena ve dvou územních variantách v kategorii dvoupruhové komunikace S11,5/70, resp. S11,5/60, v podélných spádech větších než 4 % ve stoupání s přídatným pruhem pro pomalá vozidla.

Vedení trasy se v navržených variantách liší především v úseku mezi Děčínem (okružní křižovatkou Benešovská) a Březinami, tj. vedením části trasy přeložky silnice I/13 směrem na Benešov nad Ploučnicí. Trasa Folknářské spojky má zastávku Folknářů v obou navržených variantách východním obchvatem.

Celková délka trasy obou posuzovaných variant se skládá z úvodního úseku přeložky silnice I/13 mezi okružní křižovatkou Benešovská na východním okraji Děčína a provizorním napojením na stávající silnici II/262 v Březinách a vlastní Folknářské spojky mezi okružní křižovatkou Březiny a napojením na stávající silnici I/13 východně Ludvíkovic.

Varianta 1 má celkovou délku 5,530 km.

Varianta 2 má celkovou délku 5,632 km.

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

Kategorie II

bod 49

Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích 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 voz/24 hod).

### **4. Umístění záměru**

kraj: Ústecký

obec: Děčín (k.ú.: Děčín, Březiny u Děčína, Folknáře)

Ludvíkovice (k.ú.: Ludvíkovice)

Záměr je umístěn na východním okraji územního obvodu města Děčín a okrajově zasahuje na území obce Ludvíkovice.

### **5. Obchodní firma oznamovatele**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### **6. IČ oznamovatele**

659 93 390

### **7. Sídlo (bydliště) oznamovatele**

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4 - Nusle



## **8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

### A. Podmínky pro fázi přípravy

1. V rámci navazujícího geologického, hydrogeologického a inženýrsko-geologického průzkumu využít kombinaci vrtných prací a geofyzikálních metod, zejména za účelem získání údajů o úrovních hladiny podzemních vod a upřesnění stability hornin v ploše silničního tělesa (průběh kvartérního podloží, tvar fosilních smykových ploch) a na podkladě těchto zjištění navrhnout optimální technické zabezpečení stavby, včetně opatření pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na odtokové poměry povrchových a mělkých podzemních vod s tím, že zvýšená pozornost bude v rámci další přípravy záměru (po výběru varianty řešení záměru a pro přípravu dokumentace pro územní řízení) věnována (na základě detailního vymezení plošného a hloubkového rozsahu zjištěných svahových deformací) i ostatním záležitostem souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru).
2. Provéřit ve vztahu k dopravním aspektům možnost realizace záměru bez kruhového objezdu za účelem odlehčení stavebního řešení vzhledem k výskytu svahových deformací.
3. Upravit po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody trasu zaústění Folknářské spojky do stávající silnice I/13 ve směru na Ludvíkovice s cílem minimalizovat zásah do lokality s významným výskytem populací modráška bahenního a modráška očkovaného, a to na základě doporučeného řešení uvedeného v Biologickém průzkumu (Mgr. Ondřej Volf, listopad 2018).
4. Jako kompenzační opatření za rozmnožovací biotop obojživelníků v lokalitě „betonová nádrž“ u stávající silnice I/13 naproti autoservisu východně od Ludvíkovic navrhnout ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a vytvořit náhradní biotop sestávající ze soustavy mělkých tůní na vhodném místě a v blízkosti stávající lokality.
5. Projednat s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR, regionálním pracovištěm Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří možnou dílčí účast v rámci managementu lučního sadu u Ludvíkovic.
6. V případě varianty 2 řešení záměru řešit nové koryto přeloženého vodního toku (bezejmenný tok) přírodě blízkým způsobem (příbřežní dřevinná vegetace, břehy s minimálním opevněním a malým sklonem).
7. Ke kompenzaci emisí tuhých znečišťujících látek (resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>) a benzo(a)pyrenu, který je na tyto částice vázán, precizovat v rámci projektu vegetačních úprav v návaznosti na příslušný výpočet uvedený v Rozptylové studii (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., listopad 2018) rozsah a druhovou skladbu dřevin, které jsou schopny účinně zachycovat tuhé znečišťující látky (prachové částice) s tím, že s ohledem na mimovegetační období budou použity i stálozelené jehličnaté dřeviny, a to nad rámec dřevin realizovaných jako kompenzace za vykácené dřeviny. Zároveň vymezit plochy pro výsadbu těchto dřevin s protiprašnou funkcí, a to (s ohledem na stávající situaci znečištění ovzduší) zejména v úvodním úseku trasy mezi OK Benešovská a zástavbou v části Březiny.

8. Přístupové cesty na stavenišťe jednotlivých úseků stavby vymezovat mimo profil ulice Kamenická v Děčíně.
9. Parametry mostních objektů a navazujících zemních těles navrhnout s ohledem na minimalizaci vlivů na odtokové poměry (návrhový stav  $Q_{100}$ ). Zvýšenou pozornost věnovat „kritickým bodům“ a jejich přispívajících ploch, které se nacházejí na Folknářském potoce se vztahem k zástavbě Folknářů a okrajové části Děčina v prostoru ulice Hřbitovní a ulice Liberecká.
10. V místech křížení komunikace se skladebními prvky územního systému ekologické stability krajiny, s vodotečemi a liniovou zelení zajistit migrační průchodnost pro drobné živočichy s prioritním řešením migrační průchodnosti mezi LBC Ptačí důl pod Pustým vrchem a LBC Libverda.
11. Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody dořešit migrační průchodnost pro velké savce v koncovém úseku trasy východně od Ludvíkovic a v navazujícím úseku stávající silnice I/13 (osa koridoru je prakticky mimo kontakt s Folknářskou spojkou).
12. Upřesnit výskyt a funkčnost drenážních systémů v trase silnice a navrhnout nezbytná opatření pro zajištění funkčnosti během provádění stavby i po jejím dokončení.
13. Zpracovat na základě zpřesněné bilance zemin jednoznačný a konkrétní návrh nakládání s přebytkem výkopové zeminy, kterou nebude možno využít při výstavbě silnice.
14. V dohodě se zástupci příslušných obcí zajistit prostupnost území (např. pěší cesty, cyklotrasy) a přístupnost k pozemkům (k zachování jejich obhospodařování, resp. využívání).
15. K ochraně povrchových a podzemních vod podrobně řešit (na základě údajů o množství a znečištění vod ze srážek odváděných z komunikace do povrchových vod - příslušných vodních toků, resp. zasakovaných do podloží, a údajů o stavu povrchových vod - příslušných vodních toků) nakládání s vodami ze srážek z komunikace, a to zejména s ohledem na eliminaci potenciálního znečištění příslušných vodních toků a rovněž vodních zdrojů, a navrhnout technická opatření související s odvodněním silnice, a to zejména s ohledem na následující požadavky:
  - a) Vodu ze srážek z komunikace odvést vhodně dimenzovanými odvodňovacími zařízeními s případným použitím retenčních nádrží (řešených v podobě „přírodě blízkých zařízení“) a prověřit přednostní vsakování těchto vod.
  - b) Před zaústěním povrchové vody ze srážek do vodních toků navrhnout vhodná zařízení k ochraně vody (dešťové usazovací nádrže s koalescenčními nebo sorpčními odlučovači ropných látek, event. norné stěny se sedimentačním prostorem či sedimentační jímky s nornou stěnou nebo havarijní uzávěry).
  - c) V případě části silnice v potenciálním kontaktu s lokalitou s významným výskytem populací modráška bahenního a modráška očkovaného u Ludvíkovic řešit záchyt a odvedení vod ze srážek z komunikace do nejbližšího recipientu (Kumpoltický potok, Loubský potok) s vyloučením jejich kontaktu s uvedenou lokalitou.
16. Ve vztahu k možnému ovlivnění hladin podzemní vody realizovat před zahájením výstavby hydrogeologické průzkumné vrty pro sledování vývoje hladin podzemních vod s tím, že hladiny podzemních vod budou sledovány i u vodních zdrojů a ve vytipovaných studnách sloužících k zásobování obyvatel v dotčeném území.
17. Přemostění vodních toků navrhnout tak, aby zůstal zachován přírodní nebo polopřírodní charakter toků, břehů a dna a nezhoršil se tak hydromorfologický stav toků.

18. Zpřesnit rozsah nezbytně nutného kácení dřevin rostoucích mimo les a lesních porostů (s cílem minimalizovat rozsahy kácení).
19. Zajistit zpracování projektu vegetačních úprav s orientací na maximální kompenzaci za nezbytně nutné kácení dřevin rostoucích mimo les a rovněž i s ohledem na omezení vlivů silnice na krajinný ráz s tím, že budou respektovány především následující požadavky:
  - a) K docílení co nejpřirozenějšího vzhledu vytvořit vícepruhové souvisleji zapojené skupiny dřevin s různým habitem.
  - b) Orientovat se na návaznost výsadeb zeleně na skladebné a podpůrné prvky územního systému ekologické stability krajiny a významné krajinné prvky.
  - c) Pro výsadbu využít autochtonní, stanovištně vhodné a v území se vyskytující druhy dřevin.
  - d) Pro výsev nelesních úseků silničních náspů a zářezů využít regionální květnatou směs, jejíž složení bude odpovídat stanovištním podmínkám a bude konzultováno s příslušným orgánem ochrany přírody.
  - e) Ozelenění svahů navrhnout i s ohledem na protierozní opatření.
20. K omezení vlivu na krajinný ráz věnovat náležitou pozornost nejen vegetačním úpravám zaměřeným na pohledově exponované úseky silnice, včetně protihlukových stěn, ale rovněž i architektonickému řešení mostních objektů, včetně barevného provedení ke snížení jejich technicistního projevu.
21. Mimo zastavěné území Děčína nebudovat v návaznosti na přeložku silnice I/13 doplňkové stavby dopravní infrastruktury, např. odpočívadla, čerpací stanice a reklamní panely.
22. Zpřesnit údaje o odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (tj. zpřesnit rozsah trvalého a dočasného odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, a to podle tříd ochrany) a údaje o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (tj. zpřesnit rozsah trvalého a dočasného odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa) s cílem tato odnětí minimalizovat. V případě zařízení staveniště se orientovat na přednostní zábor ostatních funkčních ploch, zemědělskou půdu pro tento účel využít pouze v nezbytně nutné míře a využití pozemků určených k plnění funkcí lesa pro tento účel zcela vyloučit.
23. V rámci plánu organizace výstavby zpracovat i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na následující požadavky:
  - a) Ve vztahu k ochraně ovzduší, vod a přírody zajistit, aby zařízení staveniště, manipulační plochy nebo sklady materiálů a deponie zemin nebyly situovány v blízkosti obytných objektů, v nivách vodních toků a jejich záplavových územích a na ostatních cenných územích z pohledu zájmů ochrany přírody. Zároveň na těchto místech neprovádět parkování a údržbu mechanismů, doplňování pohonných hmot a olejů ani skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod.
  - b) Stanovit opatření k omezení hlukové zátěže zejména v blízkosti chráněného venkovního prostoru, resp. chráněného venkovního prostoru staveb (důsledné vypínání právě nepoužívaných strojů a zařízení stavby; organizování staveniště tak, aby nedocházelo ke zbytečnému shlukování hlučných stavebních technologií v jedné části staveniště; zajištění dostatečně dlouhých přestávek během hlučných operací tak, aby obyvatelé okolních budov měli možnost větrání obytných místností; využívání strojů v dobrém technickém stavu; využívání podle

konkrétních podmínek mobilních protihlukových zábran, zejména ve východní části Folknářů, tak, že v prostoru mezi hlavním zdrojem hluku a fasádou nejbližšího chráněného objektu bude umístěno do vymezeného prostoru neprůhledné hrazení z pevných prvků o minimální výšce 2,2 m a že materiál hrazení bude zvolen z tuhých prvků o minimální plošné hmotnosti 10 kg.m<sup>-2</sup>).

- c) Stanovit opatření k omezení emisí látek znečišťujících ovzduší zejména v blízkosti obytné zástavby (minimalizování „aktivních ploch“, které jsou zdrojem prašnosti; umístování skládek a deponií prašných materiálů na závětrnou stranu; skrápění nejvíce exponovaných ploch zejména při nepříznivých klimatických podmínkách; zakrývání ložných ploch vozidel dopravujících prašné materiály a nepřepřívání jejich ložných ploch; minimalizování pádové výšky při nakládce a vykládce prašných materiálů; dlouhodobé ukládání prašných materiálů v boxech, popřípadě i zastřešených; vhodné čištění vozidel případně stavebních mechanismů vyjíždějících ze stavby; pravidelné čištění komunikací v okolí staveniště, případně bezodkladná účinná očista znečištěných komunikací; organizování dopravy s cílem minimalizace pohybů dopravních prostředků; vhodné zpevnění staveništních komunikací k omezení prašnosti; omezení rychlosti dopravy na staveništních komunikacích na cca 20 km/hod; využívání stavebních mechanismů a dopravních prostředků v dobrém technickém stavu a omezení jejich zbytečného proběhu; preferování zásobování elektrinou z místní sítě před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon).
- d) Stanovit opatření k ochraně vod (odvádění srážkových vod znečištěných nerozpuštěnými látkami přes sedimentační jímky, popřípadě vybavenými nornými stěnami k záchytu ropných látek; upřednostnění mobilních betonáren s možností zpětného využívání odpadní vody z mísících zařízení a výplachů automixů; vybavení staveniště mobilními chemickými WC a sociálními zařízeními vybavenými bezodtokovými jímkami; věnování zvláštní pozornosti prevenci úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod; omezování úkapů ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků zajištěním jejich dobrého technického stavu; parkování stavebních mechanismů a dopravních prostředků a doplňování pohonných hmot a olejů na vhodně vyčleněném místě s použitím záchytných van; provádění drobné údržby na zabezpečených místech; vybavení staveniště prostředky pro případnou sanaci úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod; zamezení kontaminace terénu při nátěrových a izolačních pracích; skladování nátěrových a izolačních hmot a ředidel v záchytných vanách; používání biologicky degradovatelných olejů pro mobilní techniku s otevřeným okruhem mazání, např. řetězové pily).
- e) Stanovit opatření pro zabránění eroze půdy, zejména pak na zářezích a násypch trasy silnice.
- f) Případná dopravní omezení na komunikační síti v průběhu výstavby řešit vhodnými dopravně organizačními opatřeními.
- g) Zpracovat opatření k zajištění informovanosti příslušných obcí a jejich prostřednictvím obyvatelstva v zájmovém území o průběhu stavebních prací (termínech a délce jednotlivých etap výstavby) a ustanovit kontaktní osoby, na které by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.

## B. Podmínky pro fázi realizace

1. Ve vztahu k dotčené ptačí oblasti Labské pískovce, která tvoří soustavu chráněných území Natura 2000, zajistit ve vztahu o ochraně dotčeného chřástala polního (*Crex crex*) a dotčeného datla černého (*Dryocopus martius*) následující opatření:
  - a) Skrývkové práce provádět mimo hlavní vegetační sezónu, tj. od října do 15. března.
  - b) Od června do září neprovádět rušné stavební práce na plochách s výskytem chřástalů polních a v jejich blízkém okolí (cca 200 m) ve večerních, nočních a časně ranních hodinách (20:00 – 6:30).
  - c) Kácení dřevin provádět od října do konce ledna, čímž bude minimalizováno riziko ovlivnění (pokácení stromů s hnízdními dutinami, zásah do obhájovaného teritoria apod.) datla černého.
2. V úseku mezi částí Folknáře a severovýchodním koncem řešené stavby (kromě zimního období od 1. listopadu do konce února) instalovat migrační bariéry proti vnikání drobných živočichů (obojživelníků a plazů) do ploch zatížených stavební činností. V případě, že během stavby obojživelníci osídlí dočasné vodní plochy, provést jejich záchranný transfer.
3. V závislosti na vybrané variantě řešení záměru realizovat v lokalitě Libverda na východním okraji Děčína a v části Březiny opatření pro zajištění splnění příslušných hygienických limitů hluku formou výstavby protihlukových stěn, jejichž parametry a umístění jsou stanoveny v Akustické studii (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., listopad 2018). Pro realizaci protihlukových stěn použit neprůhledný materiál snižující riziko nárazů letícího ptactva (řešení je vhodné konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody).
4. Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejdříve půdokryvná.
5. Po dobu realizace stavby zajistit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody biologický dozor odborně způsobilou osobou za účelem kontroly plnění stanovených opatření k ochraně přírody a popřípadě stanovení dalších opatření vyplývajících z aktuální situace.
6. Kácení dřevin rostoucích mimo les provádět pouze v nezbytně nutném rozsahu. V případě dřevin, u nichž při provádění stavebních prací hrozí možnost poškození, důsledně postupovat v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
7. Kácení lesních porostů provádět pouze v nezbytně nutném rozsahu. Ke stabilizaci lesních plášťů na nově vzniklých lesních okrajích realizovat, resp. financovat v dohodě s příslušnými vlastníky, vhodná pěstební opatření (výsadby a výchovu vhodných porostů).
8. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření, popřípadě bezodkladnou nápravu zjištěných nedostatků.

## C. Podmínky pro fázi provozu

1. Při zimní údržbě silnice (při sněhu a námrazách) minimalizovat používání chemických prostředků (pro zmenšení zátěže okolí zabezpečovat zimní údržbu technologií

„skrápěného solení“, která umožňuje minimalizovat úlet zrn posypového materiálu mimo vozovku).

2. Zajistit nezbytnou údržbu a výchovu vysázené zeleně a popřípadě i její obnovu tak, aby byla zachována její funkčnost. Zvýšenou pozornost věnovat vysázeným dřevinám s protiprašnou funkcí.

## **9. 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**

1. V rámci zkušebního provozu na silnici zajistit autorizované kontrolní měření hluku z dopravy, jehož rozsah a podmínky budou dohodnuty s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví (minimálně však v lokalitách, kde byly Akustickou studií predikovány hladiny hluku v úrovni vyšší než 3 dB pod úroveň příslušných hygienických limitů hluku). V každé lokalitě provést měření u nejvíce zatíženého objektu s tím, že výsledky měření budou poskytnuty rovněž příslušným obcím a jejich prostřednictvím i veřejnosti. Na základě výsledků měření popřípadě navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření.
2. Po uvedení silnice do provozu budou u nejzatíženějších objektů v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví prováděna autorizovaná kontrolní měření hluku z dopravy v intervalu 10 let. V případě, že by měření ukázala neplnění příslušných hygienických limitů hluku, budou bezodkladně navržena a realizována dodatečná protihluková opatření.
3. Zajistit pravidelné kontroly funkčnosti odvodňovacích zařízení silnice a zařízení k ochraně vod a popřípadě bezodkladně sjednat nápravu. Pravidelně zajišťovat údržbu těchto zařízení.
4. Po dobu 3 – 5 let po výstavbě provádět monitoring výskytu invazních druhů rostlin na lokalitách dotčených výstavbou. V případě nálezu přijmout opatření k likvidaci porostů těchto druhů. Při likvidaci preferovat mechanické metody před metodami chemickými.

## **II. ODŮVODNĚNÍ**

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

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno jednak na zhodnocení výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území, jednak na zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví:

- a) Na základě zhodnocení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší a stavu hlukové zátěže) lze s ohledem na charakter záměru, jeho environmentální charakteristiky a navržené kompenzační opatření k ochraně ovzduší a protihluková opatření považovat záměr v obou variantách 1 a 2 ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný, a to i s ohledem na skutečnost, že realizací posuzovaného záměru v obou variantách 1 a 2 dojde ke snížení dopravní zátěže na stávající komunikační síti v obytné zástavbě (v Děčíně na ulici

Kamenické a v Ludvíkovicích) a tím i ke snížení imisního zatížení látkami znečišťujícími ovzduší a hlukové zátěže u této obytné zástavby s pozitivním vlivem na zdraví obyvatel.

- b) Za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné (viz následující bod II.2. tohoto závazného stanoviska).

Podmínky 8.A.1. a 8.A.2. jsou stanoveny k zajištění optimálního technického řešení záměru ve vztahu ke geotechnicky nestabilnímu území a zároveň i ve vztahu k záležitostem souvisejícím s ochranou životního prostředí (tj. ovlivnění příslušných složek a charakteristik životního prostředí způsobenému výstavbou záměru) a vyplývá z přepracované dokumentace, posudku a vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

Podmínky 8.A.3., 8.A.4., 8.A.5., 8.A.6., 8.A.10., 8.A.11., 8.A.17., 8.A.18., 8.B.1., 8.B.2., 8.B.4., 8.B.5., 8.B.6., 8.B.7., 8.C.2. a 9.4. jsou stanoveny v zájmu ochrany přírody a vyplývají z přepracované dokumentace, posudku a vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

Podmínka 8.A.7. je stanovena v zájmu ochrany ovzduší a vyplývá z přepracované dokumentace a posudku.

Podmínka 8.A.8. je stanovena v zájmu ochrany ovzduší a v zájmu ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vyplývá z přepracované dokumentace.

Podmínky 8.A.9. je stanovena v zájmu řešení odtokových poměrů v území a vyplývá z přepracované dokumentace a vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

Podmínky 8.A.12. je stanovena v zájmu zajištění funkčnosti drenážních systémů v trase silnice a vyplývá z přepracované dokumentace.

Podmínky 8.A.13. je stanovena v zájmu zajištění nakládání s přebytkem výkopové zeminy, kterou nebude možno využít při výstavbě silnice a vyplývá z přepracované dokumentace a vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

Podmínka 8.A.14. je stanovena k zajištění prostupnosti území a přístupnosti k pozemkům a vyplývá z přepracované dokumentace, posudku a vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

Podmínky 8.A.15., 8.A.16., 8.C.1. a 9.3. jsou stanoveny k ochraně vod a vyplývají z přepracované dokumentace, posudku a vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

Podmínka 8.A.19. je stanovena v zájmu ochrany přírody a krajiny, resp. krajinného rázu a vyplývá z přepracované dokumentace, posudku a vyjádření obdržených k přepracované dokumentaci.

Podmínky 8.A.20. a 8.A.21. jsou stanoveny v zájmu ochrany krajiny, resp. krajinného rázu a vyplývají z přepracované dokumentace a posudku.

Podmínky 8.A.22., je stanovena v zájmu ochrany zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa a vyplývá z přepracované dokumentace a posudku.

Podmínky 8.A.23. a 8.B.8. jsou stanoveny v zájmu zajištění a realizace organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a vyplývají z přepracované dokumentace, posudku a vyjádření obdržných k přepracované dokumentaci.

Podmínky 8.B.3., 9.1. a 9.2. jsou stanoveny v zájmu ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vyplývají z přepracované dokumentace, posudku a vyjádření obdržných k přepracované dokumentaci.

## **2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti**

Ve vztahu ke zhodnocení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší a stavu hlukové zátěže) lze s ohledem na charakter záměru, jeho environmentální charakteristiky a navržené kompenzační opatření k ochraně ovzduší a protihluková opatření považovat záměr v obou variantách 1 a 2 ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný, a to i s ohledem na skutečnost, že realizací posuzovaného záměru v obou variantách 1 a 2 dojde ke snížení dopravní zátěže na stávající komunikační síti v obytné zástavbě (v Děčíně na ulici Kamenické a v Ludvíkovicích) a tím i ke snížení imisního zatížení látkami znečišťujícími ovzduší a hlukové zátěže u této obytné zástavby s pozitivním vlivem na zdraví obyvatel.

Vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na životní prostředí a veřejné zdraví byly zhodnoceny následujícím způsobem:

### Vlivy na ovzduší a klima

#### *Vlivy na ovzduší*

Vybudování obchvatu přinese snížení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby Děčína, a to podél trasy stávající silnice I/13. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde podél trasy obchvatu. Tento nárůst se však projeví převážně mimo obytnou zástavbu, výjimku představují Folknáře a Březiny.

U průměrných ročních koncentrací PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu může záměr lokálně způsobit navýšení již nadlimitně zatíženého území. Vzhledem k velikosti příspěvku však bude tento nárůst kompenzován novými výsadbami. U ostatních posuzovaných imisních charakteristik bude před i po zprovoznění záměru imisní limit v území splněn.

V případě maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> nelze hodnoty přímo sčítat. Imisní příspěvky byly vypočteny u nejbližší zástavby (ve všech posuzovaných variantách a v obou časových horizontech) nejvýše do 13,5 µg.m<sup>-3</sup>. Při uvažovaném imisním pozadí ve výši 80 µg.m<sup>-3</sup>, ale i vyšším, je patrné, že ani při nejméně příznivé situaci (při součtu obou hodnot) nebude zprovozněním záměru imisní limit ve výši 200 µg.m<sup>-3</sup> překročen.

U maximálních denních koncentrací PM<sub>10</sub> rovněž nelze koncentrace sčítat. Vypočtený nárůst lze použít pro porovnávání rizikovosti jednotlivých lokalit z hlediska možných náhlých nárůstů koncentrací. Pro vyhodnocení celkového vlivu záměru jsou však jednoznačně vhodnějším parametrem průměrné roční koncentrace. Nejvyšší celkové imisní příspěvky z dopravy k maximálním denním koncentracím po zprovoznění záměru nepřekročí u vybrané zástavby 6,7 µg.m<sup>-3</sup>. Lze tak předpokládat, že provoz záměru nezpůsobí navýšení počtu překročení limitních hodnot.



### *Vlivy na klima a odolnost záměru vůči klimatické změně*

Celková produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy v řešené oblasti činí ve výchozím stavu roku 2030 cca 9,1 kt.rok<sup>-1</sup>, ve stavu roku 2050 pak 10,6 kt.rok<sup>-1</sup>. Podle výpočtu k roku 2030 dojde v řešené oblasti celkově k nárůstu emisí nejvýše o 0,4 kt.rok<sup>-1</sup>, tj. cca o 4 % v porovnání s výchozím stavem. Tento nárůst lze považovat za bilančně zcela nevýznamný (obdobnou produkci emisí mají 2–3 bytové domy vytápěné zemním plynem).

Kromě působení emisí skleníkových plynů bude nová komunikace působit zejména na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd. Jedná se zejména o vlivy zpevnění části povrchu, které je sice nutno zaznamenat, nicméně jejich vliv je vzhledem k rozsahu stavby v území velmi mírný. Lokální vlivy na klimatický systém lze obecně hodnotit jako mírné (nízké riziko).

Rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena jako nízká až střední. Jako poněkud významnější (střední riziko) byla hodnocena:

- Rizika poškozování vozovky, případně stavebních objektů, například v důsledku extrémně vysokých či extrémně nízkých teplot vzduchu, popřípadě při opakovaném tání a tuhnutí během zimního období. Vzhledem k požadavkům na konstrukční materiály, které mohou být ovlivněny mrazem, není toto riziko hodnoceno jako zvláště významné a pravděpodobně se bude týkat spíše konstrukcí mimo vlastní komunikaci (propustků apod.);
- Vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami vzduchu, kdy zejména ve spojení s kongescemi (např. při dopravní nehodě, stavebním omezení apod.) může docházet k zhoršení komfortu řidičů, v extrémním případě i se zdravotními důsledky;
- vlivy na řidiče související s poryvy větru.

Prakticky ve všech případech jsou rizika řešitelná pomocí stavebně technických opatření (výsadba dřevin, zajištění dostatečně kapacitního odvodu dešťových vod, použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám atd.). Z provozních opatření je zapotřebí zajistit zejména minimalizaci vzniku dopravních kongescí.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na ovzduší a klima, jsou prakticky rovnocenné (i když v rozptylové studii a v přepracované dokumentaci je jako mírně vhodnější označena varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na ovzduší a klima nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpurným hodnotícím kritériem.

### *Vlivy na akustickou situaci a příp. na další fyzikální a biologické charakteristiky*

Při realizaci obou navrhovaných variant bude po výstavbě hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby v blízkosti záměru splněn, a to v obou časových horizontech. Pro zajištění hygienického limitu je nutné realizovat protihluková opatření.

Podél stávajících hlavních dopravních tras v území dojde k poklesu hlukové zátěže, ani po zprovoznění záměru však neklesne hlukové zatížení ve všech bodech pod hranici hygienického limitu, a to podél silnice I/13 na části trasy ulice Kamenická.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na hlukovou situaci, jsou prakticky rovnocenné (i když v akustické studii a v přepracované dokumentaci je jako mírně příznivější označena varianta 1). Znamená to, že dílčí hledisko

vlivů na hlukovou situaci nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na povrchové a podzemní vody

#### *Vlivy na povrchové vody*

##### Kvantitativní vlivy

##### Vliv zpevněných ploch

V případě posuzovaného záměru lze odtokové množství ze zpevněné plochy vzhledem k velikosti povodí IV. řádu zanedbat.

##### Dotčené vodní toky

Varianty přeložky silnice I/13 mají vliv na vodní toky v pramenných oblastech. Dva dotčené bezejmenné toky ústí přímo do toku Ploučnice. U dalších toků jsou konečnými recipienty řeka Ploučnice prostřednictvím Folknářského potoka, a řeka Labe prostřednictvím Ludvíkovického potoka.

Dotčené vodní toky jsou identické pro obě dvě varianty, změna je pouze v kilometrůžích křížení se záměrem a v jednom případě (most přes údolí km 0,800) je použita přeložka vodního toku. Původní linie tras vodních toků jsou respektovány ve stávajících trasách až na výše uvedenou přeložku ve variantě 2. V trase ostatních vodních toků jsou u obou variant navržena přemostění. Výstavbou tedy nelze předpokládat zhoršené odtokové podmínky z přispívajících ploch vodních toků.

V dotčeném území jsou identifikovány dva kritické body (body soustředěného povrchového odtoku z přívalových srážek s nepříznivými účinky pro zastavěné části obcí) včetně tzv. přispívajících ploch (část povodí, ze kterého se odtok koncentruje v daném kritickém bodě). Oba kritické body a jejich přispívající plochy se nacházejí na Folknářském potoku se vztahem k zástavbě Folknářů a okrajové části Děčína, v prostoru ul. Hřbitovní a ul. Liberecká. V těchto případech lze doporučit, aby matematickým srážkoodtokovým modelem byla stanovena maximální intenzita přívalové srážky a na základě výsledku byly mosty a propusti pod plánovanou stavbou dimenzovány, případně opevněny tak, aby byly schopny odolat přívalovým srážkám a nedošlo k narušení stability tělesa silnice.

##### Kvalitativní vlivy

Při běžném provozu se nejvýznamněji uplatňuje vliv posypových látek v zimním období (zejména solí) a úniky pohonných hmot a mazadel z projíždějících vozidel. U posuzované komunikace se předpokládá odvádění srážkových vod otevřenými silničními příkopy. Dosah poškození v okolí komunikace je ovlivněn především konfigurací terénu. Dostupné podklady uvádějí jako zónu bezprostředního ohrožení vzdálenost cca 10 – 15 m od okraje vozovky, kritická může být vzdálenost 30 m (dosah aerosolů).

#### *Vlivy na podzemní vody*

##### Kvantitativní vlivy

V úsecích trasy nové komunikace vedené v zářezích může docházet k snížení hladiny podzemí vody v přilehlém území, přičemž rozsah takto ovlivněného území bude závislý především na hloubce zářezu a délce předmětného úseku. S ohledem na hydrologické a hydrogeologické poměry dotčeného území bude mít realizace posuzovaného záměru v obou variantách sledovatelný vliv na povrchové vody (zásah do pramenišť malých vodních toků, zrychlený a koncentrovaný povrchový odtok ze zpevněných ploch) i podzemní vody (snížení hladiny v důsledku drenážního efektu silničních zářezů). Kvantitativní vliv realizovaného záměru na povrchové a podzemní vody bude převážně negativní, protože dojde ke změně

ustáleného režimu (díleční změny vodností menších vodotečí, osušení některých zamokřených ploch atp.).

Jako nejvíce exponované se z tohoto pohledu u obou variant jeví úvodní úseky od plánovaných jižních okružních křižovatek směrem k Folknářům, protože jsou zde plánované zářezy o hloubkách až téměř 15 m (ve variantě 1). Expozice těchto úseků je zvláště blížností litologické hranice, na které se stýkají pískovce merboltického souvrství a jílovce březenského souvrství. Rozhraní hydrogeologických facií kolektor X izolátor může vzdouvat hladinu podzemních vod, které sestupují ze svahů Pustého vrchu a mohou se tak potenciálně dostávat až do úrovně základové spáry plánovaných komunikací. V případě zastižení hladiny podzemní vody a nutnosti jejího snížení pomocí drenážních prvků by se zřejmě jednalo o relativně větší vydatnosti, protože by docházelo k hydraulickému zásahu do křídového kolektoru.

V obchvatu obou variant tras podél východního okraje Folknářů je nutno počítat se zastižením mělkých kvartérních vod, které ale mají nižší vydatnost, než hlavní křídová zvodeň. Mělké kvartérní vody s rychlým oběhem přitékají z vyšších nadmořských výšek – tj. převážně od východu, kde vyklíňují nepropustná tefritová vulkanoklastika děčínského souvrství, tvořící podložní izolátor zavěšených zvodní. Zavěšené zvodně tohoto typu se mohou vyskytovat i v úvodních úsecích obou tras.

V severním konci obou variant tras tvoří podloží izolátor březenského souvrství. Zvodněný je zde pouze kvartér, do kterého se od východu odvodňuje kolektor merboltického souvrství. V nižších úrovních terénu se hladina podzemní vody dostává až k povrchu, kde dochází k jeho zamokření. V těchto místech, která jsou odvodňována Kumpoltickým potokem a za stávající komunikací Ludvíkovice – Huntířov bezejmenným přítokem Ludvíkovického potoka, jsou obě varianty tras vedeny nad úrovní stávajícího terénu.

K podrobnějšímu hodnocení hydrogeologických poměrů v plochách dotčených stavbou bude nutné získat údaje o úrovních hladiny podzemních vod. K danému účelu je zde potřeba odvrátit několik hydrogeologických průzkumných vrtů, na kterých by byl sledován vývoj zastižených hladin podzemních vod.

#### Kvalitativní vlivy

Zdroje vlivů na jakost podzemních vod jsou identické jako v případě vod povrchových, tzn. dešťové vody odtékající z komunikace, které jsou v důsledku dopravního provozu znečišťovány různými látkami, zejména posypovými solemi a úkapy pohonných hmot a mazadel projíždějících vozidel.

Dosah poškození v okolí komunikace je opět ovlivněn především konfigurací terénu a propustností zvětralinového pláště, případně podložních hornin. U podzemních vod mělkého oběhu se zvýšený obsah chloridů projevuje do vzdálenosti několika desítek metrů od komunikace, při existenci preferenčních cest i stovek metrů, v závislosti na propustnosti horninového prostředí, úrovní hladiny podzemní vody a konfiguraci terénu.

#### Vlivy na vodní zdroje

I když se v blízkosti variant posuzovaného záměru nacházejí ochranná pásma vodních zdrojů, je riziko narušení jejich vydatnosti nebo kvality vody minimální. V případě pramenišť Březiny a Ludvíkovice, které jsou z hlediska stavby situována níže na povodí, je potřeba dbát, aby během výstavby i během provozu nedocházelo k infiltraci škodlivých látek do podzemních vod, které by mohly mít negativní vliv na jakost vody v lokálních zdrojích.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou vlivy na povrchové vody pro obě varianty hodnoceny jako totožné, vlivy na podzemní vody jsou hodnoceny bez podstatnějšího rozdílu mezi oběma variantami). Znamená to, že díleční

hledisko vlivů na povrchové a podzemní vody nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na půdu

#### *Zemědělský půdní fond*

Celkový trvalý zábor půdy ze zemědělského půdního fondu je odhadován ve variantě 1 na 13,91 ha (z toho 2,23 ha ve II. třídě ochrany, 9,16 ha ve III. třídě ochrany, 1,95 ve IV. třídě ochrany a 0,57 ha v V. třídě ochrany), ve variantě 2 na 12,52 ha (z toho 2,18 ha ve II. třídě ochrany, 7,68 ha ve III. třídě ochrany, 1,95 ve IV. třídě ochrany a 0,71 ha v V. třídě ochrany).

Prostupnost území na lokální úrovni bude zajištěna.

Vzhledem k převažujícímu zatravnění půdních bloků není předpokládáno významné zvýšení erozní ohroženosti půdy.

Celkový vliv obou variant záměru na zemědělský půdní fond není z kvalitativního ani kvantitativního hlediska hodnocen jako významný a vzhledem k charakteru území je hodnocen jako akceptovatelný.

#### *Pozemky určené k plnění funkcí lesa*

Celkový trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je odhadován na 3,91 ha u varianty 1 a 3,99 ha u varianty 2. Dotčeny budou pouze lesy hospodářské.

Přes celkově omezený rozsah záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa je vliv obou variant záměru hodnocen jako poměrně významný z důvodu prohloubení zásahu do okrajových partií lesa na svazích Pustého a Sokolího vrchu v III. zóně CHKO České středohoří.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na půdu, jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci je z hlediska vlivů na zemědělský půdní fond označena nepatrná preference varianty 2; z hlediska vlivů na pozemky určené k plnění funkcí lesa jsou rozdíly variant minimální). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na půdu nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

#### *Vlivy na horninové prostředí*

Obě varianty procházejí morfologicky členitým územím se složitými geologickými a hydrogeologickými poměry, kde bude nezbytné hluboká údolí vodních toků překonávat mostními objekty. Vzhledem k morfologii terénu bude záměr spojen se značným objemem zemních prací. Větší část obou variant tras je plánována na náspech nebo v zářezích. Zářezy i násypy komunikace mohou v daných podmínkách vyvolat vznik sesuvů – a to jak při vlastní stavbě, tak při budoucím užívání komunikace.

Nejvíce exponovanou částí obou variant tras záměru jsou jejich jižní úseky – zejména okolí okružních křižovatek. Několik fosilních i mladších svahových deformací podél ploučnického zlomu tvoří prakticky souvislé pásmo snížené stability hornin a jeho přechod budoucí komunikací bude velmi náročný. Svahové deformace se vyskytují i v dalších úsecích obou variant trasy – zejména východně od Folknářů a na severním konci tras. Pro volbu optimálního technického zabezpečení stavby v obou uvedených úsecích bude nezbytné provést detailní průzkum s cílem ověřit prostorové rozložení fosilních sesuvů a parametry potenciálně rizikových částí trasy tak, aby bylo možno přijmout odpovídající technická řešení stavby.

### *Vlivy na přírodní zdroje*

Vytěžené nevýhradní ložisko stavebního kamene Ludvíkovice se nachází cca 200 m od trasy stávající silnice I/13. Přibližně v tomto úseku se nachází i konec Folknářské spojky, který v případě obou variant počítá pouze s přestavbou této komunikace v existující trase. Ovlivnění prostoru ložiska se nepředpokládá.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje, jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci jsou z hlediska vlivů na horninové prostředí konstatovány srovnatelné vlivy s tím, že v případě pouhé bilance zemních prací jako „míře zásahu do horninového prostředí“ je možné klasifikovat variantu 1 jako mírně příznivější ovšem s možností výrazného zpřesnění hodnot uvedených v dokumentaci na základě závěrů detailního inženýrskogeologického průzkumu, a i když ve studii geologické stavby dotčeného území a vymezení svahových pohybů se z geotechnického hlediska jako poněkud vhodnější jeví varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

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

Dotčené území hostí poměrně bohaté druhové spektrum rostlin a živočichů vázaných na mozaikovitou krajinu s dostatkem rozptýlené zeleně, lesů, vodotečí a podmáčených ploch. Trvale i dočasně se zde vyskytují i druhy náročnější na kvalitu prostředí. Byl zde zjištěn výskyt 1 zvláště chráněného druhu rostliny, 5 zvláště chráněných taxonů bezobratlých a 19 zvláště chráněných obratlovců.

Záměr negativně ovlivňuje řadu zvláště chráněných druhů, skladební prvky ÚSES a migrační prostupnost krajiny. Záměr v obou předložených variantách zasahuje do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (tvorí jeho okraj, vzhledem k podélnému vedení souběžně s předpokládanou migrační trasou nezasahuje jeho funkčnost).

Dotčené území je součástí IV. a III. zóny odstupňované ochrany CHKO České středohoří a IV. zóny CHKO Labské pískovce.

Negativní vlivy záměru na biotu byly vyhodnoceny. Z porovnání míry negativní ovlivnění jednotlivých sledovaných charakteristik přírodního prostředí vychází, že se obě varianty mírou svého negativního působení liší pouze v jednotlivých detailech a celkově je lze označit za srovnatelné. Byla navržena opatření ke zmírnění těchto vlivů.

Záměrem bude dotčena zčásti mimolesní zeleň, která má většinou charakter náletu, jen menší část zeleně byla cíleně v minulosti vysazena. Často jde o porosty křovin a zapojené porosty mladých stromů. Solitérní stromy se v trase záměru vyskytují málo. Dále záměr zasahuje do porostů lesa. Z hlediska ochrany mimolesní zeleně i lesní zeleně a zásahu do stávajících porostů vychází lépe varianta 1 (bude zasaženo méně vzrostlejších dřevin než u varianty 2), ale nejedná se o zásadní velký rozdíl v množství dotčené zeleně.

Záměr nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Jako dotčená byla identifikována ptačí oblast Labské pískovce s dotčenými předměty ochrany chřástal polní (*Crex crex*) a datel černý (*Drycopus martius*). V případě chřástala polního je vliv hodnocen jako mírně negativní (zabor biotopu, fragmentace prostředí, mortalita způsobená střety s automobily, rušení v době výstavby i provozu), v případě datla černého je vliv hodnocen jako mírně negativní (kácení lesních porostů, střet přeletujících ptáků s vozidly). Jsou navržena ochranná opatření.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy), jsou prakticky rovnocenné (i když v přepracované dokumentaci je pouze z hlediska vlivů na nelesní zeleň velmi mírně preferována varianta 1). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

#### Vlivy na krajinu

Záměr způsobí ovlivnění krajinného rázu v území.

Z hlediska přírodní charakteristiky nedosáhnou vlivy navržené přeložky ani v jedné z projektových variant nepřijatelné velikosti. Celkově lze vliv hodnoceného záměru v obou projektových variantách na přírodní charakteristiku území klasifikovat jako slabý až středně silný.

Kulturně-historická charakteristika území rovněž nebude zasažena neúměrným způsobem, ani v jedné z projektových variant. Celkově lze vliv hodnoceného záměru v obou projektových variantách na kulturní a historickou charakteristiku území klasifikovat jako slabý.

Nejvýraznější dopady plánované přeložky jsou spojeny s vizuální charakteristikou krajinného rázu spoluformovanou prostorovým utvářením, estetickými hodnotami a harmonickým měřítkem a vztahy. V obou projektových variantách se tyto dopady liší. Méně negativní důsledky na vizuální charakteristiku vyvolá varianta 1, jež neuvažuje s výstavbou táhlé mostní konstrukce mezi Děčínem a Březinami na odlesněných svazích Pustého vrchu (protáhlý most o délce 520 metrů významně ovlivní prostorové utváření krajiny a způsobí zásah do harmonického měřítka krajiny, a to bez reálné možnosti tohoto negativního účinku). Celkově lze vliv hodnoceného záměru na vizuální charakteristiku území ve variantě 1 klasifikovat jako slabý, ve variantě 2 jako silný.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na krajinu, varianta 1 má s ohledem na vizuální charakteristiky jednoznačně menší vliv než varianta 2 (z přepracované dokumentace, resp. posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz vyplývá, že vliv záměru na vizuální charakteristiku území je ve variantě 1 slabý, ve variantě 2 silný). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na krajinu a její ekologické funkce nemůže být při komplexním posouzení variant přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím ani podpůrným hodnotícím kritériem, nýbrž kritériem zásadním.

#### Vlivy na kulturně historické dědictví

Žádná z posuzovaných variant se nedostává do kontaktu s památkově chráněným územím ani s evidovanými nemovitými kulturními památkami.

Obě varianty Folknářské spojky se nacházejí v území s výskytem archeologických nálezů ÚAN III. kategorie.

Vliv obou posuzovaných variant na kulturně historické dědictví je hodnocen jako nulový.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na kulturně historické dědictví, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou obě varianty hodnoceny totožně - bez vlivu). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na kulturně historické dědictví nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13

z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na hmotný majetek

V přepracované dokumentaci je uveden předběžný přehled stavebních objektů v trase jednotlivých variant, u kterých nelze vyloučit demolice (jednoznačná identifikace bude možná až po geodetickém zaměření stavby a přilehlého území).

Vyvolané přeložky inženýrských sítí, včetně elektrického vedení 35 kV budou řešeny standardním postupem v rámci územního řízení dle stavebního zákona.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na hmotný majetek, jsou prakticky rovnocenné (v přepracované dokumentaci jsou obě varianty považovány za srovnatelné). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na hmotný majetek nemůže být při komplexním posouzení variant přeložky 1 a 2 silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví

#### *Vlivy znečištění ovzduší na zdraví obyvatel*

Celkově byl zaznamenán převažující pokles imisní zátěže a tedy i míry zdravotního rizika vlivem záměru. V případě chronických ani akutních účinků NO<sub>2</sub> nebylo vlivem provozu hodnoceného záměru zaznamenáno překročení směrné hodnoty WHO. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejméně dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranicí reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu stotisícin nového případu v dotčené populaci a v řádu tisícin v případě úmrtnosti u dospělých. Jedná se o hodnoty, které jsou nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a které budou v praxi nepostřehnutelné a budou vysoce převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Ani v případě benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru.

#### *Vlivy hluk na zdraví obyvatel*

Z provedeného hodnocení vyplývá, že v dotčené části zástavby je možné očekávat ve výchozím stavu počet hlukem obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu stovek. Počet případů výskytu infarktu myokardu pak v řádu jednotek.

Vlivem provozu záměru byl vypočten sumární pokles počtu obtěžovaných i při spánku rušených obyvatel, a to v řádu desítek osob. V části výpočtových bodů dojde k nárůstu, celkově se jedná o jednotky, nejvýše první desítky obyvatel. V případě rizika výskytu infarktu myokardu lze očekávat snížení vlivem hlukové zátěže statisticky v řádu několika setin jednoho nového případu, přičemž zvýšení kardiovaskulárního rizika bylo vypočteno pouze zcela ojediněle, a to nejvýše v řádu okolo jedné desetitisíciny nového případu. Lze tedy konstatovat, že v hodnocené části zástavby není třeba očekávat reálné zvýšení výskytu infarktu myokardu.

Pokud se jedná o porovnání posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, jsou prakticky rovnocenné (i když v hodnocení vlivů na veřejné zdraví a v přepracované dokumentaci je jako velmi mírně vhodnější označena varianta 2). Znamená to, že dílčí hledisko vlivů na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, nemůže být při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 z hlediska přijatelnosti vlivů

na životní prostředí a veřejné zdraví limitujícím, zásadním ani podpůrným hodnotícím kritériem.

### Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky

Vzhledem k charakteru záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13, jejich lokalizaci a údajům o vlivech záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě záměru v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 bezpředmětná. Se záměrem v posuzovaných variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

### Závěr

Vzhledem k charakteru posuzovaných variant 1 a 2 přeložky silnice I/13, údajům o stavu životního prostředí v dotčeném území a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojeným se záměrem a rovněž i opatřením rezultujícím z posuzování podle zákona lze konstatovat, že obě posuzované varianty mají prakticky rovnocenné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, s výjimkou vlivu na krajinný ráz, resp. vlivu na vizuální charakteristiku území, který je ve variantě 1 klasifikován jako slabý, ve variantě 2 jako silný.

Posuzovaný záměr v obou variantách 1 a 2 přeložky silnice I/13 prakticky neovlivní klima, přírodní zdroje a kulturní dědictví. Ovlivní sice biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), půdu, vodu, ovzduší, krajinu, hmotný majetek a hlukovou situaci, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona přijatelným způsobem. Vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na relevantní složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do přijatelného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona budou vlivy záměru v obou variantách 1 a 2 na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné.

### **3. 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 přepracované dokumentaci vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá dosaženému stupni poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí, i když (s ohledem na danou etapu přípravy záměru) nejsou k dispozici transparentní údaje týkající se znečištění povrchových vod - příslušných vodních toků.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro navazující správní řízení, ve kterých



se bude rozhodovat o povolení záměru, a to i na základě podmínek stanovených v tomto závazném stanovisku.

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

Pokud jde o posuzované varianty 1 a 2 přeložky silnice I/13, je možno na základě provedeného hodnocení v přepracované dokumentaci vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ a posouzení v posudku o vlivech záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí zjednodušeně (vzhledem k záměrně zvoleným „hrubším vahám“ při posouzení) shrnout výsledky porovnání variant záměru podle příslušných dílčích hledisek následujícím způsobem:

Dílčí hlediska	Dílčí porovnání vlivů varianty 1 a varianty 2	Dílčí preference	Hodnotící kritérium
vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na ovzduší a klima	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na hlukovou situaci	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na povrchové a podzemní vody	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na půdu	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na biologickou rozmanitost	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
vlivy na krajinu	vlivy varianty 1 < vlivy varianty 2	varianta 1	zásadní
vlivy na kulturně historické dědictví	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-
Vlivy na hmotný majetek	vlivy varianty 1 $\approx$ vlivy varianty 2	-	-

- $\approx$  - vlivy prakticky rovnocenné  
 $\pm$  - vlivy téměř rovnocenné (hodnotící kritérium podpůrné)  
 $> / <$  - vlivy větší / vlivy menší (hodnotící kritérium zásadní)  
 $>> / <<$  - vlivy mnohem větší / vlivy mnohem menší (hodnotící kritérium limitující)

Při komplexním posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že pro stanovení výsledné preference mezi těmito variantami je rozhodující zásadní hodnotící kritérium vlivů na krajinu, resp. krajinný ráz. Z hlediska komplexního posouzení variant 1 a 2 přeložky silnice I/13 se tedy preferuje varianta 1 před variantou 2 s tím, že při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona jsou přijatelné obě varianty.

#### 5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K přepracované dokumentaci vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí bylo Krajskému úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství doručeno celkem 15 vyjádření (5 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 7 vyjádření dotčených správních úřadů, 1 vyjádření spolku DĚČÍNSKÁ INICIATIVA z.s. a 2 vyjádření občanů).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku o vlivech záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí. Úplný text tohoto posudku, včetně vypořádání vyjádření obdržených k dokumentaci vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí provedeného zpracovatelem tohoto posudku, je zveřejněn v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem záměru ULK951. Požadavky a připomínky obsažené ve

vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto závazného stanoviska.

## **6. Okruh dotčených územních samosprávných celků**

Dotčenými územními samosprávnými celky, jejichž správní obvody alespoň zčásti tvoří dotčené území, jsou:

kraje: Ústecký kraj

obce: Děčín, Ludvíkovice

### Poučení

Toto závazné stanovisko je vydáno podle § 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 záměru opakovaně prodloužena o 5 let v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Monika Zeman, MBA

zástupce ředitele krajského úřadu pro výkon přenesené působnosti,  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

**Obdrží:** *oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku*

## PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU

Oznámení záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“  
(RNDr. Libor Krajíček, říjen 2015)

Vyjádření obdržená k oznámení záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice  
(Folknářská spojka)“

Závěr zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb.  
(Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,  
č.j. 3943/ZPZ/2016 ze dne 11. 1. 2016)

Dokumentace vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice (Folknářská  
spojka)“ na životní prostředí  
(RNDr. Libor Krajíček, listopad 2016)

Vyjádření obdržená k dokumentaci vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín –  
Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí

Přepracovaná dokumentace vlivů záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice  
(Folknářská spojka)“ na životní prostředí  
(RNDr. Libor Krajíček, listopad 2018)

Vyjádření obdržená k přepracované dokumentaci vlivů záměru „Přeložka silnice I/13,  
Děčín – Ludvíkovice (Folknářská spojka)“ na životní prostředí

I/13 Děčín - Ludvíkovice – Prognóza intenzit dopravy (Valbek, spol. s r.o.,  
leden 2018)

Průběh veřejného projednání záměru „Přeložka silnice I/13, Děčín – Ludvíkovice  
(Folknářská spojka)“

Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality  
a druhy soustavy NATURA 2000  
(RNDr. Adam Véle, Ph.D., březen 2019)

Poznatky z konzultací se zástupci oznamovatele a vyžádané podklady a další údaje  
nezbytné pro zpracování posudku

Související právní předpisy a literatura