

Oznámení záměru

**podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.
ve znění pozdějších předpisů**

PŘELOŽKA SILNICE I/13 V ÚSEKU DĚČÍN – D8 (KNÍNICE)



**Oznámení záměru podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů**

**PŘELOŽKA SILNICE I/13
V ÚSEKU DĚČÍN – D8 (KNÍNICE)**

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
145 05 Praha 4

Zpracovatel: EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice



**Odpovědný zástupce
zpracovatele:**

RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., jednatel
držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku
podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993,
prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006

Hlavní řešitel:

Mgr. Radomír Mužík,
držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku
podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
osvědčení č.j. 39738/ENV/10 ze dne 6.5.2010

Spolupráce:

Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Alexandra Příbylová, EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.

Listopad 2012

OBSAH

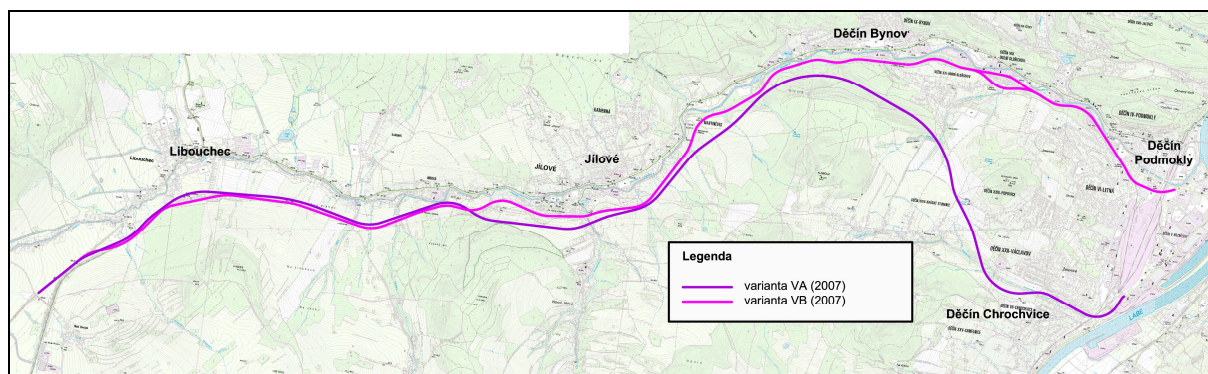
Strana

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	8
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	8
B.I. Základní údaje	8
B.II. Údaje o vstupech.....	16
B.II.1. Půda	16
B.II.2. Voda	17
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	17
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	18
B.III. Údaje o výstupech	19
B.III.1. Ovzduší	19
B.III.2. Odpadní vody.....	20
B.III.3. Odpady	21
B.III.4. Hluk a vibrace	21
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	23
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	23
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	23
C.II.1. Ovzduší a klima	23
C.II.2. Voda	24
C.II.3. Půda	27
C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje	27
C.II.5. Fauna, flóra, ekosystémy.....	30
C.II.6. Krajina, ÚSES, chráněná území	33
C.II.7. Obyvatelstvo	38
C.II.8. Hmotný majetek, kulturní památky.....	38
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	39
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo	40
D.I.2. Vliv na ovzduší a klima	41
D.I.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	42
D.I.4. Vlivy na půdu	43
D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	44
D.I.6. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy	44
D.I.7. Vlivy krajiny, ÚSES a chráněná území	44
D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	45
D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	46
D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	46
D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.....	46
D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	47
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	48

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	49
G. SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	49
H. PŘÍLOHA.....	52

ÚVOD

Předmětem předkládaného oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů je záměr „Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín - D8 (Knínice)“. Pro záměr přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a dálnicí D8 již jeden proces EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. proběhl v letech 2004 – 2008. V záměru s názvem „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“ byly hodnoceny dvě varianty směrového vedení přeložky silnice I/13 a to varianta VA a varianta VB (obr. 1) a varianta nulová (zachování současného průtahu silnice I/13 obcemi a městy na trase).



Obr. 1 – varianty VA a VB posuzované v dokumentaci EIA, zpracované v roce 2007

Obě varianty VA a VB byly vedeny v přibližně společném koridoru jižně od stávající silnice I/13 po jižním okraji sídel Libouchec, Modrá, Jílové, Martiněves a Bynov. Varianta VB byla částečně vedena v trase železniční tratě Děčín – Novosedlice. Realizací varianty VB by byl jmenovaný úsek železnice zrušen. Varianta VA byla vedena mimo železniční trať, která by v této variantě byla zachována. V úseku mezi dálnicí D8 a osadou Modrá byly varianty VA a VB vedeny v těsném souběhu, v úseku mezi Modrou a Bynovem byla varianta VA vedena více jižněji a více se vyhýbala obytné zástavbě. Za Bynovem se varianty VA a VB rozdělily. Varianta VA se odklonila jižním směrem a do Děčína vstoupila v části Chrochvice, varianta VB pokračovala v koridoru železniční trati a do zástavby Děčína vstoupila v části Podmokly.

V červenci 2008 vydalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) následující stanovisko k realizaci záměru „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“.

Varianta VA:

1) Varianta VA v km 9,8 – 15,0, tj. v úseku Modrá – dálnice D8, je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví **PŘÍJATELNÁ** při respektování podmínek uvedených níže.

2) Varianta VA v km 0,0 – 9,8 je v předložené podobě z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví **NEPŘÍJATELNÁ** z důvodu zásadních střetů s ochranou přírody a krajiny v cenných územích Chráněné krajinné oblasti České Středohoří.

Variantá VB:

Variantá VB je nepříjemná v celé délce, protože vykazuje větší vlivy na obyvatelstvo, nenaplní znaky obchvatu města Děčína (zejména jeho centrální části – Podmokel) a vyžaduje zrušení železniční tratě Děčín – Novosedlice. Tyto skutečnosti jsou v rozporu se Státní politikou životního prostředí 2004 – 2010 a s Dopravní politikou ČR 2005 – 2013.

Nulová varianta:

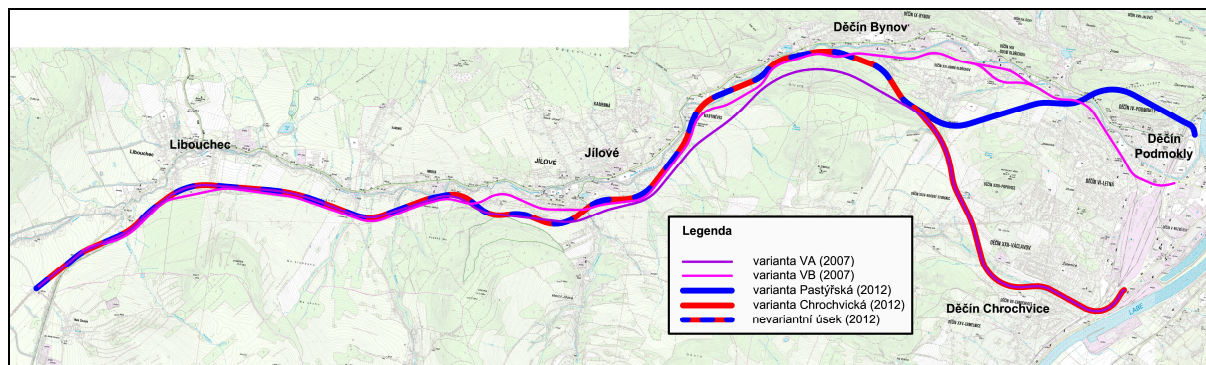
Nulová varianta (stávající stav) je NEPŘIJATELNÁ, protože vykazuje největší vlivy na obyvatelstvo a je u ní signalizováno překračování limitů životního prostředí v oblasti vlivů na obyvatelstvo.

Na základě stanoviska Ministerstva životního prostředí zajistil oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR zpracování nových variant přeložky silnice I/13. Studii nových variant zpracovala firma Valbek, spol. s r.o., Liberec.

Nově navrhovaná trasa přeložky silnice I/13 je v počátečním úseku navržena ve dvou variantách směrového vedení. V prostoru jižně od Horního Oldřichova se oba variantní úseky potkávají a dále jsou navrženy pouze v jedné nevariantní stopě.

Mezi jihozápadním okrajem Děčína a Horním Oldřichovem je navržena dílčí varianta vedoucí údolím Chrochvického potoka (obr. 2), která je dále v předkládaném oznámení označována jako varianta Chrochvická. Tato varianta má stejné směrové vedení jako původní varianta VA. Začátek varianty je umístěn na jihozápadním okraji Děčína na přeložku silnice I/62 ve směru na Ústí nad Labem. Odsud je trasa silnice I/13 vedena podél Chrochvického potoka a dále v proluce mezi Krásným Studencem a Václavovem. V lesním komplexu jižně od Horního Oldřichova tato varianta končí. Posuzovaná přeložka silnice I/13 pokračuje dále západním směrem nevariantně.

Na levém břehu Labe v prostoru mezi Pastýřskou stěnou a Děčínským zámekem je na ulici Předmostí umístěn začátek druhé a zcela nové dílčí varianty, která je vedena tunelem pod Pastýřskou stěnou. Tato varianta je dále v předkládaném oznámení označována jako varianta Pastýřská (obr. 2). Tunel ústí nad Teplickou ulicí, mostním objektem překonává Jílovský potok a železnici a pokračuje při severním okraji místní části Letná až k jižní části Horního Oldřichova, kde se stáčí k severozápadu a potkává se s variantou Chrochvickou. Od tohoto místa pokračuje posuzovaná přeložka silnice I/13 nevariantně.



Obr. 2 – varianty VA, VB, Pastýřská a Chrochvická

Nevariantní část přeložky silnice I/13 je v úseku Bynov – Modrá vedena v trase, která minimalizuje negativa variant VA a VB, která byla důvodem pro klasifikaci těchto variant ve stanovisku MŽP jako nepřijatelné. Nezasahuje tak hluboko na jih do volné krajiny CHKO České Středohoří jako varianta VA a neruší železniční trať jako varianta VB (obr. 2). V navazujícím úseku mezi osadou Modrá a dálnicí D8 je směrové vedení přeložky shodné se směrovým vedením varianty VA, která je v tomto úseku ve stanovisku MŽP klasifikovaná jako přijatelná.

Zvolené území pro výstavbu přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a dálnicí D8 je velmi komplikované. Střetávají se zde zájmy ochrany přírody a krajiny, zájmy ochrany hmotného majetku a veřejného zdraví a technické problémy při výstavbě silnice (členitá geomorfologie). Pokud má být naplněno stanovisko MŽP z července 2008, které nulovou variantu (stávající stav, tj. průtah silnice I/13 obcemi a městy na trase) klasifikovalo jako nepřijatelnou a má-li být nalezena nová trasa, bude to nepochybně vyžadovat vstřícný přístup všech zúčastněných stran při hledání kompromisního, v tomto případě nepochybně nejméně špatného řešení. Pokud vůle ke kompromisu bude chybět, bude doprava nadále vedena po stávající silnici I/13, i když tato varianta byla vyhodnocena jako nepřijatelná a s největšími negativními vlivy na obyvatelstvo.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- A.1. Obchodní firma:** Ředitelství silnic a dálnic ČR
- A.2. IČ:** 65993390
- A.3. Sídlo firmy:** Na Pankráci 56
145 05 Praha 4
- A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele:** David Čermák
generální ředitel

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1:

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

záměr kategorie II – záměr vyžadující zjišťovací řízení
(9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd
a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené
v kategorii I))

B.I.2. Kapacita záměru

Silnice I.třídy v kategorii S11,5/70

Délka posuzovaného úseku je cca 15 km dle varianty.

B.I.3. Umístění záměru

Kraj: Ústecký	katastrální území
Město / obec	Podmokly
Děčín	Chrochvice
	Krásný Studenec
	Horní Oldřichov
	Bynov
Jílové	Martiněves u Děčína
	Jílové u Děčína
	Modrá u Děčína
Libouchec	Libouchec

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

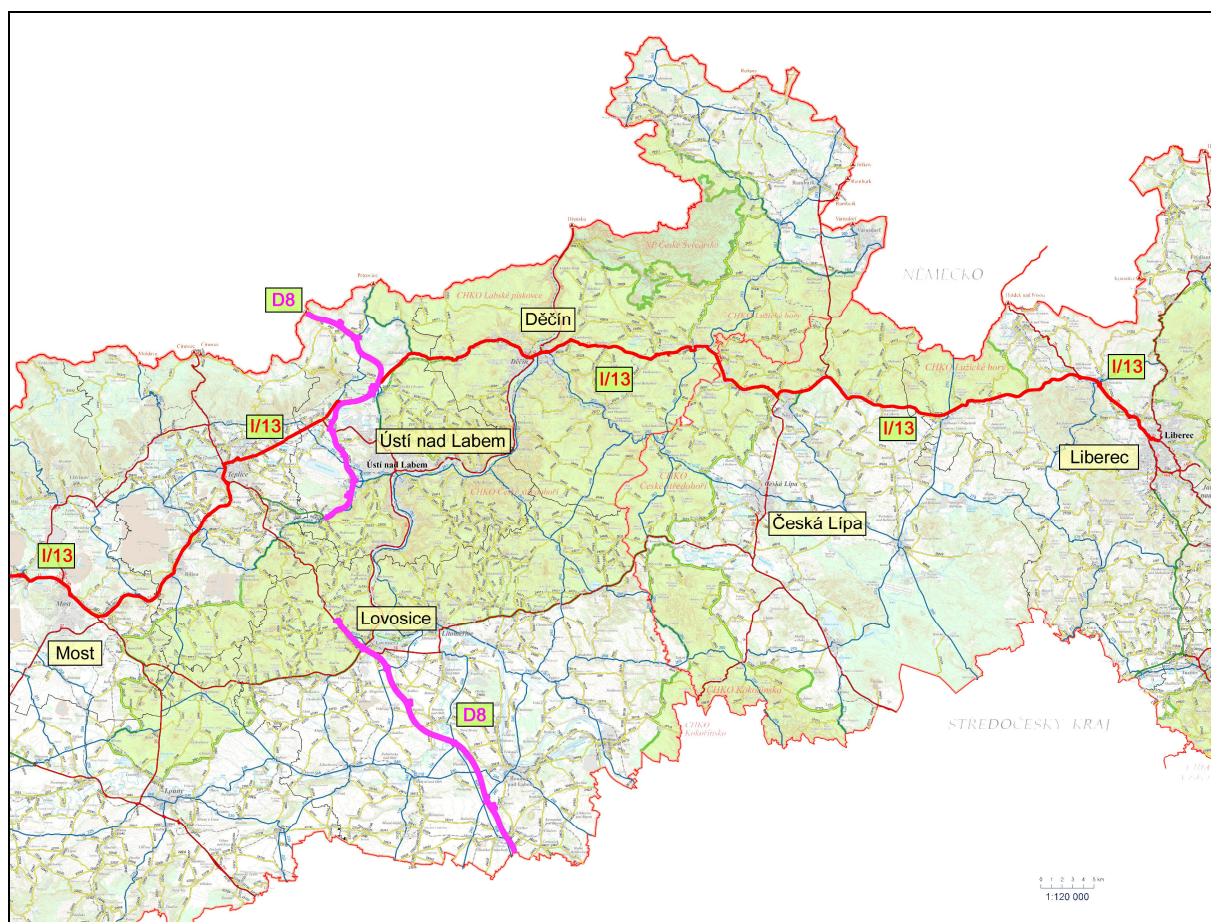
Posuzovaná stavba silnice I/13 v úseku Děčín – dálnice D8 je liniovou stavbou dopravní infrastruktury. Silnice je navrhována jako dvoupruhová v kategorii S11,5/70, v místech s velkým podélným sklonem jsou navrženy přídatné stoupací pruhy.

Paralelně s přípravou posuzovaného záměru probíhá dostavba posledního úseku dálnice D8 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi, včetně navazujících komunikací.

Žádný další záměr, při kterém by mohlo dojít ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí, nebyl v době zpracování oznámení identifikován.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Silnice dálkového významu I/13 je součástí mezinárodního tahu E442, v lokálním měřítku zajišťuje v posuzovaném úseku napojení Děčínského a částečně i Libereckého regionu na dálnici D8 (viz obrázek 3).



Obr. 3 – dopravní vztahy

V současnosti je stávající silnice I/13 vedena průtahem přes centra jednotlivých obcí, kde vlivem zátěže a kongescí dochází k výraznému zhoršování životního prostředí. Řešení problému a odlehčení dopravy v intravilánu dotčených obcí je možné pouze vybudováním nové silnice I/13, která odvede tranzitní dopravu mimo centra obcí.

Po dostavbě dálnice D8 bude silnice I/13 přenášet většinu dopravy Děčínského regionu k dálkovému mezinárodnímu tahu E55 Praha – Drážďany – Berlin. Jak vyplývá ze stanoviska MŽP k dokumentaci EIA k záměru „Přeložka silnice I/13

Děčín – D8“ ze dne 31.8.2008, tak současný stav neboli nulová varianta je nepřijatelná, protože „vykazuje největší vlivy na obyvatelstvo a je u ní signalizováno překračování limitů životního prostředí v oblasti vlivů na obyvatelstvo“.

Na základě uvedeného je zřejmá nutnost najít nové vedení silnice I/13 v úseku Děčín – dálnice D8 a vyřešit současný neuspokojivý stav podél současné silnice I/13. Koridor pro nové vedení silnice I/13 je vymezen i v platných územně plánovacích dokumentech jednotlivých obcí a v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje jako veřejně prospěšná stavba.

V roce 2004 bylo zpracováno oznámení EIA, „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“, ve kterém byly posouzeny celkem 4 varianty (V1-V4) směrového vedení. Na základě oznámení byla ze čtyř posuzovaných variant V1 – V4 vybrána varianta V4, která je podrobně vyhodnocena v následné stejnojmenné dokumentaci EIA (rok 2007) jako varianta VA.

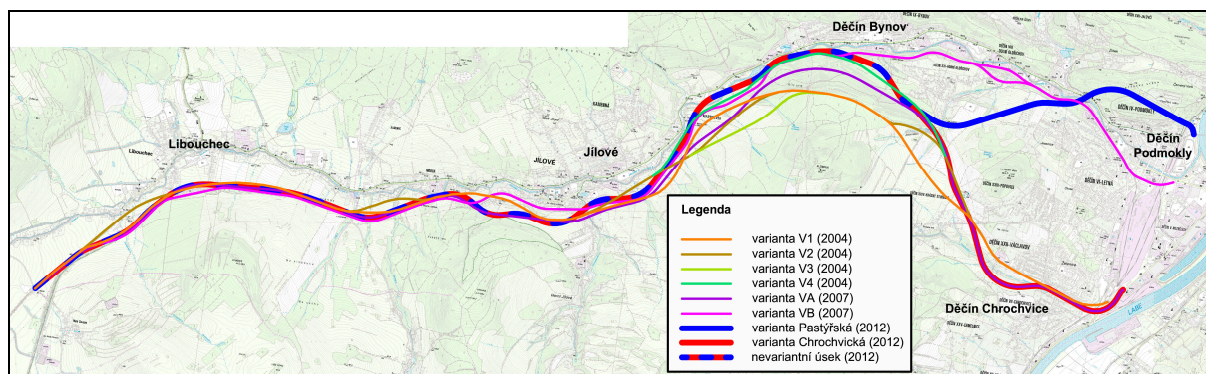
Varianta VA byla v dokumentaci v km 2,350 – 3,190 rozpracována do dvou podvariant, kde podvarianta VA1 představuje povrchové vedení trasy s jedním krátkým tunelem a podjezdem pod místní komunikací a podvarianta VA2 tunelovou variantu s tunelem o délce 840 m.

V dokumentaci EIA pak byla dále vyhodnocena nová varianta směrového vedení, a to varianta VB, která byla navržena po tělese stávající železniční trati Děčín – Jílové – Libouchec. I tato varianta byla zpracována ve dvou podvariantách. V km 2,100 – 2,900 byla posouzena varianta VB1, která byla vedena v trase stávající železnice s podpovrchovým přesýpaným úsekem v místě křížení s Oldřichovskou ulicí a podvarianta VB2 prochází severněji blíž k zástavbě.

V předkládaném oznámení je posuzovaná silnice I/13 navržena v úseku 0,0 - 3,5 ve dvou variantách. Varianty jsou značeny podle míst, kterými prochází. Varianta, která vede tunelem pod Pastýřskou stěnou je dále v předkládaném oznámení označována jako varianta „Pastýřská“, varianta, která vede údolím Chrochvického potoka je dále v oznámení označována jako varianta „Chrochvická“. Od spojení varianty Pastýřská a Chrochvická až do konce posuzovaného úseku je trasa silnice navržena v jediné variantě. Staničení nevariantního úseku navazuje na staničení varianty Pastýřská.

Varianta Chrochvická je v celé své délce cca 3,854 km směrově totožná s odpovídajícím úsekem již dříve posuzované varianty VA. Varianta Pastýřská je v km 0,0 – 3,5 vedena v nové stopě.

V nové stopě je pak od km 3,5 (místo spojení varianty Pastýřská a Chrochvická) až do km 10,5 veden pro obě varianty společný, nevariantní úsek. Od km 10,5 až do konce úseku je aktuálně posuzované směrové vedení identické s předchozí posuzovanou variantou VA.



Obr. 4 – varianty zvažované v roce 2004, 2007 a varianty posuzované v roce 2012

Jiné varianty nejsou posuzovány.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Jak je již konstatováno v předchozí kapitole, je v předkládaném oznámení posuzovaná silnice I/13 navržena v úseku 0,0 - 3,5 ve dvou variantách (varianta Pastýřská a varianta Chrochvická) a od km 3,5 až do km 15,1 je trasa silnice navržena v jediné variantě. V následujícím textu jsou nejprve popsány jednotlivé varianty od začátku úseku až po jejich spojení a poté od km 3,5 (dle staničení varianty „Pastýřská“) je popsán zbývajících nevariantní úsek.

Varianta Pastýřská (km 0,0 – 3,5)

Navržená trasa vychází ze stávající okružní křižovatky ulic Labské nábřeží, Předmostí a Čsl. Mládeže u podjezdu pod tratí Děčín – Drážďany. Napojení na most přes Labe a na přeložku silnice I/62 je přes upravenou ulici Předmostí.

Směrové vedení

Posuzovaný úsek přeložky I/13 podchází pod stávajícím železničním viaduktem a za ním přechází přímo přes východní portál tunelu Pastýřská do podpovrchové trasy, kde tunelem délky 1150 m podchází v hloubce 30-105 m pod Pastýřskou stěnou. V ulici čsl. Mládeže si realizace této varianty vyžádá demolici cca tří objektů.

Západní portál tunelu je umístěn na východu trasy ze skalního masivu a trasa přechází šikmo přes údolí Jílovského potoka mostem délky 180 m na rozhraní městských částí Podmokly a Horní Oldřichov poblíž stávající křižovatky ulic Teplické a Na Výšinách. Při přechodu přes údolí trasa mimoúrovňově kříží Teplickou ulici, Jílovský potok a železniční trať. Posuzovaná silnice dále směřuje na jižní okraj Horního Oldřichova a je vedena tak, aby byla v dostatečné vzdálenosti od severozápadního okraje obytné zástavby městské části Letná. Trasa pokračuje šikmo přes severní část lokality zahrádek napříč přes plochy luk a pastvin.

Od km 2,0 navržená trasa směřuje k jižnímu výběžku zástavby Horního Oldřichova a trasa mezi km 2,0 až km 4,0 je vedena jižním obchvatem kolem této městské části. Část trasy mezi km 2,0 až km 3,0 je vedena po loukách a pastvinách a část obchvatové trasy mezi km 3,0 až km 4,0 je vedena okrajovou částí lesního komplexu severovýchodního svahu vrchu Klobouk. Trasa je projektantem navržena tak, aby

minimální vzdálenost od okrajové zástavby byla cca 100 m a zároveň tak, aby se minimalizoval zásah do lesního komplexu.

Podélný profil

Podélný profil vychází z výškového uspořádání v začátku trasy tj. nivelety v podjezdu pod tratí ČD Děčín - Drážďany, nivelety železniční trati č. 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova, nivelety stávajících křižovaných a napojovaných komunikací.

Na začátku úseku je niveleta v podjezdu pod tratí ČD na kótě 131,5 m n. m. Niveleta mezi km 0,200 až km 1,350 podchází skalní masiv Pastýřské stěny tunelem délky 1150 m podélným spádem 2,80%. Maximální hloubka tunelu dosahuje 105 m. Od západního portálu tunelu niveleta stoupá na jižní okraj Horního Oldřichova podélným spádem 4,43% a 5,98% až do km 3,370. Na západní portál navazuje most délky 180 m a výšky 30 m. Niveleta je navržena v této části tak, aby minimalizovala rozsah a hloubky zářezů při průchodu CHKO České Středohoří. Od km 3,370 niveleta klesá až do km 4,80 do údolí Jílovského potoka podélným spádem 6,5% a 3,65% tak, aby mimoúrovňově nadjezdem křížila trať Děčín – Oldřichov u Duchcova.

Křižovatky

Na trase varianty Pastýřská jsou navrženy 2 křižovatky – křižovatka Nábřeží a křižovatka Podmokly.:

Křižovatka Nábřeží

Stávající okružní křižovatka Nábřeží na začátku posuzovaného úseku je navržena k přestavbě ve třech variantách.

Ve variantě 1 je navržena okružní křižovatka o průměru 50 m, která je odsunuta od stávajícího podjezdu pod tratí Děčín – Drážďany cca o 120m a je umístěna pod stávajícím železničním mostem přes Labe. Do OK je napojena I/13 ve směru od Teplic, I/13 vedená v upravené komunikaci k mimoúrovňové křižovatce na levém předpolí mostu přes Labe, ulice Labské nábřeží, ulice Čsl. Mládeže přes přestavbu stávajícího podchodu pod tratí na podjezd a komunikace ke sportovním areálům.

Ve variantě 2 je navržena mimoúrovňová křižovatka Nábřeží s ulicí Labské nábřeží a přeložkou ulice Čsl mládeže. MÚK je umístěna na volné ploše mezi železničními tratěmi a levým břehem Labe.

Ve variantě 3 je navržena přestavba stávající okružní křižovatky na OK o průměru 50 m s úpravou napojení ulice Labské nábřeží a ulice Čsl. mládeže přes přestavěný podchod pro pěší.

Definitivní tvar křižovatky bude navržen po zpracování dopravního modelu, kapacitního posouzení křižovatky a po zaměření území.

Napojení všech tří variant na MÚK na levém předmostí silničního mostu přes Labe je u všech variant shodné a vyžaduje rekonstrukci stávající ulice Předmostí a úpravu větví mimoúrovňové křižovatky.

Křižovatka Podmokly

V km 1,604 tj. za západním portálem tunelu Pastýřská a za mostem přes Teplickou ulici, Jílovský potok a železniční trať je navržena styková křižovatka s propojením délky cca 460 m na Teplickou ulici. Propojení je vedeno podél Albánské ulice a klesá přes okraj bývalého lomu (dnes skládka), podchází trať v místě stávajícího mostu a napojuje se stykovou křižovatkou na Teplickou ulici mezi dvěma průmyslovými areály.

Varianta Chrochvická (km 0,0 – 3,857)

Směrové vedení

Na začátku úseku navazuje posuzovaná trasa silnice na okraji Děčína na přeložku silnice I/62 a je na ni napojena novou mimoúrovňovou křižovatkou. Od této MÚK až do sedla mezi Popovickým vrchem a Kloboukem je trasa vedena s ohledem na konfiguraci terénu, zástavbu, vymezení ploch územním plánem města a s ohledem na polohu sesuvných území údolím Chrochvického potoka. Směrování trasy do údolí potoka je obloukem o poloměru 280 m. Potok odděluje stávající zástavbu městských částí Chrochvice a Želenice. V údolí potoka prochází trasa obytnou zástavbou v délce cca 500 m. V místě křížení Želenické ulice v km 0,850 je navržena úrovněová křižovatka silnice I/13 s touto ulicí. V prostoru křižovatky je třeba provést demolici čtyř obytných objektů.

V horní části Chrochvického potoka se trasa odklání od okrajové zástavby Václavova a je směrována do proluky mezi zástavbou městských částí Václavov a Krásný Studenec a dále pak do sedla mezi Popovickým vrchem a Kloboukem. Průchod tímto sedlem je navržen tak, aby omezil zásah do neporušené krajiny sedla tj. je zde navržen tunel délky 840 m. Ze sedla trasa klesá a v km 3,85 se spojuje s variantou Pastýřskou a dále pokračuje nevariantní trasa posuzované silnice I/13.

Podélný profil

Podélný profil vychází z výškových poměrů na začátku přeložky silnice tj. z nivelety silnice I/62, nivelety železniční trati ČD Děčín – Ústí n. L. – Praha a hladiny Labe. Trasa překonává od km 0,000 do sedla mezi Popovickým vrchem a Kloboukem výškový rozdíl 165 m a k tomu je nutné vyvinout potřebnou délku trasy. Niveleta přeložky je vedena mostem nad vlečkou do Kovošrotu, nad stávající silnicí I/62 a nad tratí ČD Děčín – Praha. Při průchodu údolím Chrochvického potoka mezi tratí a Želenickou ulicí je na částečnou ochranu stávající obytné zástavby navržena přesýpaná galerie délky cca 235 m. Ve stoupání do sedla Popovického vrchu je navržen podélný spád 6,77% na délku 1200 m.

Ze sedla niveleta klesá do údolí Jílovského potoka a v km 3,857 se spojuje s variantou Pastýřskou.

Křižovatky

Na trase varianty Chrochvická jsou navrženy 3 křižovatky:

Na začátku úseku v místě napojení na silnici I/62 je navržena mimoúrovňová křižovatka se silnicí I/62.

V km 0,850 v místě křížení Želenické ulice je navržena křižovatka Chrochvice. S ohledem na stísněné poměry a rozhledové poměry je navržena malá okružní křižovatka. V prostoru křižovatky je třeba demolovat čtyři stávající obytné objekty.

V km 2,420 je navržena křižovatka Krásný Studenec. Jedná se o křižovatku s Hraniční ulicí. Křížení komunikací je mimoúrovňové s tím, že silnice I/13 podchází pod Hraniční ulicí. Propojení komunikací je jednou větví křižovatky.

Nevariantní úsek (km 3,5 – 15,106)

Jak je již zmíněno výše, staničení nevariantního úseku je převzato podle staničení varianty „Pastýřská“.

Celková délka trasy při realizaci tunelu pod Pastýřskou stěnou je 15,106 km, při realizaci trasy v údolí Chrochického potoka je o 357 metrů delší, tj. 15,463 km.

Směrové vedení

Od spojení obou variant v km 3,5 vede nevariantní úsek jižně od zástavby Horního Oldřichova při okraji lesního komplexu severovýchodního svahu vrchu Klobouk. Od km 4,5 (městská část Bynov) až do km 8,2 (Jílové u Děčína) je s ohledem na minimalizaci zásahu trasy do lesního komplexu vrchu Klobouk, na konfiguraci terénu a geologické podmínky navrženo vedení trasy přeložky silnice I/13 (městská část Bynov) až do km 8,2 (Jílové u Děčína) úzkým pruhem území mezi regionální tratí č. 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova a korytem Jílovského potoka. Toto území je volné a pouze mezi km 6,8 až km 7,8 je částečně zastavěné a nachází se zde plochy zahrádek.

Od km 6,5 do km 8,2 je přeložka silnice vedena vpravo od železniční trati v těsném souběhu s touto tratí ve vzdálenosti cca 30 - 40 m. Tento těsný souběh minimalizuje zásah do ploch mezi tratí a Jílovským potokem, kde se nachází rozptýlená obytná zástavba a plochy zahrádek. Vedení trasy na této straně trati umožňuje přímé jednoduché napojení na Teplickou ulici v Jílovém.

Z důvodů minimalizace zásahu trasy do stávající obytné zástavby v místě křížení údolí Hornojílovského potoka a Javorské ulice je navržen šikmý most přes údolí délky 170 m, který převádí trasu přeložky I/13 z pravé strany na levou stranu tratě. Tímto řešením se trasa nedotkne stávající obytné zástavby podél nádraží a zástavby vpravo od trati v Jílovém u Děčína.

Od km 8,5 až do km 9,6 je navržena trasa vedena soustavou tří protisměrných směrových oblouků o poloměrech 350 m a 400 m a to tak, aby trasa nezasahovala do stávající zástavby, do zalesněného severního svahu vrchu Výrovna ani do přírodní památky Jílovské tisy. Tato trasa je vedena v souběhu se stávající linkou VN.

V km 9,6 trasa šikmo kříží mostem délky 170 m stávající trať a je vedena od km 10,0 až do konce přeložky silnice vpravo trati v souběhu s touto tratí ve vzdálenosti cca 40-80 m. Napojení na stávající silnici I/13 je za obcí Libouchec ve směru na Teplice směrovým obloukem o poloměru 600 m. Konec úpravy přeložky silnice I/13 je v km 15,106 v místě křižovatky se silnicí III/26041.

Podélný profil

Od spojení varianty Pastýřská a Chrochvická klesá niveleta do údolí Jílovského potoka (až do km 4,8) podélným spádem 6,5% a 3,65% tak, aby mimoúrovňově nadjezdem křížila trať Děčín – Oldřichov u Duchcova. Od km 4,8 až do km 7,85 je trasa přeložky silnice I/13 vedena v souběhu s tratí a niveleta přeložky silnice plyne z nivelety trati a z konfigurace terénu. Křížení Jílovského potoka v km 6,010 a km 6,312 je nad úrovní stoleté vody. Niveleta v tomto úseku je ve spádu od 1% do 3,7%.

Mezi km 7,85 až 9,9 trasa dvakrát kříží trať a tomu je přizpůsoben i návrh nivelety s minimalizací zemních prací. Niveleta od km 7,85 do km 9,15 stoupá ve sklonu 4,9 % a od km 9,15 do km 9,9 ve stejném sklonu (4,9%.) klesá.

Od km 9,900 až do konce úseku je trasa vedena v souběhu s tratí a kříží stávající komunikace. Niveleta vychází z nivelety trati a z mimoúrovňového křížení křižovaných komunikací a je ve spádu od 1,37% do 2,5%.

Maximální podélný spád na přeložce silnice I/13 je 6,5% na délku cca 180 m (po odečtení tečen zakružovacích oblouků nivelety).

Křižovatky

Na nevariantní části přeložky silnice I/13 jsou navrženy 4 křižovatky:

Křižovatka Bynov

V km 3,955 je navržena styková křižovatka Bynov, která napojuje na přeložku silnice I/13 městské části Bynov a Horní Oldřichov. Napojení je na Teplickou ulici v Bynově přes upravenou a přeloženou Bynovskou ulici v délce cca 630 m.

Křižovatka Jílové

V km 7,850 je navržena styková křižovatka, která napojuje Jílové u Děčína na silnici I/13. Napojení je spojovací komunikací délky 260 m napojenou na Teplickou ulici mezi fotbalovým hřištěm a výrobním areálem.

Křižovatka Modrá

Je navržena v km 10,990 a napojuje stykovou křižovatkou na přeložku silnice I/13 východní část Libouchce, Modrou a silnici III/26035. Propojení je dlouhé cca 300 m.

Křižovatka Libouchec

V km 14,190 je navržena styková křižovatka, kterou je na přeložku silnice I/13 napojena stávající I/13 na západním okraji Libouchce. Délka napojení je 120 m.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení:

Termín zahájení realizace záměru nebyl stanoven.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků:

Kraj: Ústecký
 Město/Obec: Děčín
 Jílové
 Libouchec

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Po ukončení procesu EIA bude následovat především vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Příslušným stavebním úřadem pro územní řízení je Stavební úřad Libouchec, Jílové a Děčín. Stavební povolení bude vydávat Krajský úřad Ústeckého kraje.

B.II. Údaje o vstupech**B.II.1. Půda**

V souvislosti s realizací záměru dojde k záboru zemědělské, lesní půdy a ostatních ploch. V současné fázi přípravy záměru nebyla zpracovaná hranice trvalého záboru, nebylo proto možné vypočíst rozsah záborů s ohledem na šířku zářezu či násypu v daných úsecích. Vyhodnoceny jsou proto délky průchodů variantních i nevariantních úseků přes pozemky ZPF a PUPFL.

V následující tabulce jsou uvedeny orientační údaje o délce průchodu jednotlivých variant (v km) přes pozemky ZPF:

třídy ochrany	varianta Pastýřská	varianta Chrochvická	společný úsek (km 3,5 – konec úseku)
1. TO	-	-	1,16 km
2. TO	-	-	0,1 km
3. TO	-	-	1,16 km
4. TO	1,02 km	1,01 km	4,8 km
5. TO	0,58 km	1,38 km	3,01 km

Délka průchodu přes pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) byla orientačně stanovena na 1,6 km v nevariantním úseku, varianta Pastýřská prochází PUPFL v délce cca 480 metrů, varianta Chrochvická v délce cca 380 metrů.

Varianta Pastýřská v kombinaci s nevariantním úsekem prochází v délce přibližně 13,9 km zemědělskými nebo lesními pozemky, ve zbývajících částech je vedena buď po ostatních plochách nebo v tunelu.

Varianta Chrochvická v kombinaci s nevariantním úsekem prochází v délce přibližně 14,6 km zemědělskými nebo lesními pozemky, ve zbývajících částech je vedena po ostatních plochách.

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že dominantní zábor se bude odehrávat bez významného rozdílu mezi variantami především na zemědělských pozemcích s nižší kvalitou (IV. a V. třída ochrany).

V dokumentaci EIA bude zábor půdy upřesněn na základě stanovené hranice trvalého záboru.

Chráněná území

Posuzovaná přeložka silnice I/13 zasahuje do dvou velkoplošných zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (CHKO Labské pískovce a CHKO České Středohoří) a v km 9,25 se přibližuje do těsné blízkosti k přírodní památce Jílovské Tisy.

Varianta Pastýřská je vedena v délce cca 1,24 km ptačí oblastí Labské pískovce.

V km 6,0 - 6,3 vstupuje trasa silnice do okrajové části CHOPAV Severočeská křída.

Ochranná pásma

Posuzovaná silnice zasahuje do ochranného pásma přírodní památky Jílovské Tisy.

Posuzovaný úsek přeložky silnice I/13 nevstupuje dle vodohospodářské mapy do žádného ochranného pásma vodních zdrojů.

Stavba silnice kříží ochranná pásma prvků technické infrastruktury. Jejich výčet bude proveden v dalších fázích přípravy záměru.

B.II.2. Voda

Při výstavbě přeložky silnice bude potřeba omezené množství pitné vody. Pitná voda bude na stavenišťe dovážena, zásobování si zajistí dodavatel stavby. Technologická voda bude potřeba při výrobě betonových směsí a při ošetřování tuhnoucího betonu. Množství vody a její zdroje nebyly v současné fázi projektové přípravy určeny.

Pro provoz na komunikaci nejsou žádné nároky na pitnou vodu. Množství užitkové vody pro údržbu komunikace bude obdobné jako u ostatních komunikací stejné kategorie, voda bude dodávána z prostředků správce komunikace.

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz posuzované silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Množství potřebných materiálů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno. Pro potřebu procesu EIA je možné stanovit orientační potřebu materiálu z plochy vozovky a z obvyklé konstrukční výšky vozovky 0,6 m.

Potřeba materiálu pro výstavbu silnice I/13 bude přibližně 107 000 m³. Tento údaj je třeba chápat jako čistě orientační, neboť část silnice je navrhována po mostních objektech, v tunelu, větším či menším zářezu a všechny tyto aspekty celkovou potřebu materiálu ovlivňují.

Použité materiály budou štěrk, makadam, kamenivo a povrchová vrstva z asfaltového betonu nebo ze živičné směsi.

Stanovená potřeba materiálu bude navýšena o materiál nezbytný pro doprovodné dopravní stavby, především nová napojení navazujících komunikací a křižovatky. Dále budou potřeba další materiály z betonu (mostní konstrukce, roury, PHS) a z oceli (zábradlí, dopravní značení).

Potřebné množství materiálu pro výstavbu přeložky silnice I/13 bude představovat zvýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu ve srovnání se současným stavem. Tato zvýšená potřeba však bude bez problémů pokryta produkcí stávajících kamenolomů a obaloven živičných směsí v oblasti.

Za stavební materiál považujeme i zeminu na výstavbu násypů silnice. Bilance zemních prací však dosud nebyla zpracována a bude součástí dalších fází přípravy záměru.

Při výstavbě komunikace bude potřeba určité množství pohonných hmot a mazadel. Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou na stavenišťe přiváženy v cisternách, oleje v barelech. Nákladní automobily budou zřejmě zásobovány pohonnými hmotami mimo stavenišťe u čerpacích stanic. Celkové množství nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.

Zařízení stavenišťe bude zřejmě připojeno na rozvod elektrické energie (sociální zařízení, stavební buňky). Obvyklý příkon spotřebičů v takovém zařízení je cca 30 kW. Lokalizace zařízení stavenišťe a napojení na elektrickou síť bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru.

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

Během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních materiálů, ornice a výkopového materiálu. Stavební materiál bude dopravován odjinud na stavenišťe, ornice a výkopový materiál budou převáženy na plochách stavenišťe. Ornice bude dopravována do zemníků a z nich na místo definitivního určení (rozproštění na svahy násypů a zářezů přeložky, případně jinam). Výkopový materiál bude přepravován z úseků, kde silnice prochází v zářezu, do úseků, kde silnice prochází v násypu.

Je důležité, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích a po ploše trvalého záboru pro výstavbu přeložky silnice I/13. Co nejvíce je třeba minimalizovat využívání polních cest, pojezdy nákladních automobilů ve volné krajině a zejména v nivách křížených vodních toků je třeba vyloučit. Dopravu materiálů na stavenišťe bude nutné vyřešit v zásadách organizace výstavby jednotlivých etap výstavby silnice.

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Za současného stavu je veškerá doprava (místní i tranzitní), vedena po stávající silnici I/13, která prochází zastavěným územím obcí. Z celkové délky 15 km prochází stávající silnice v délce 11,8 km souvislou oboustrannou zástavbou. Vybudováním přeložky silnice vznikne obchvat obcí a zároveň přímé napojení na trasu dálnice D8 pro tranzitní dopravu. Navrhovaná přeložka má význam jak v místních dopravních vztazích, tak i v regionálních a nadregionálních.

Informace o očekávaných dopravních intenzitách na posuzovaném úseku silnice I/13 jsme převzali ze sčítání dopravy ŘSD ČR v roce 2010 a pomocí růstových koeficientů jsou přepočteny pro výhledový rok 2030:

sčítací úsek	2010 celkem / z toho nákladní	2030 celkem / z toho nákladní
4-0394 (Děčín – Bynov)	10 228 / 1 425	13 697 / 1543
4-0390 (Bynov – přehrada)	6 372 / 976	8 533 / 1057
4-0409 (přehrada – Modrá)	5 804 / 1 393	7 773 / 1509
4-0408 (Modrá – Libouchec)	5 804 / 1 393	7 773 / 1509
4-0407 (Libouchec – D8)	6 406 / 1 377	8 579 / 1491

Všechny uvedené hodnoty jsou celodenní, tj. za 24 hodin a jsou uvažovány jako nejhorší možné.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Dočasnými zdroji znečištění budou jednotlivá staveniště silnice, místní obalovny živichných směsí (pokud budou zřízeny), pojezdy nákladních automobilů a jiných stavebních strojů a místa zbavená vegetace.

Na těchto plochách bude docházet zejména ke znovuzvíření usazených prachových částic, k produkci tzv. sekundární prašnosti. Při pokládce živichného povrchu lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty typické pro dopravu, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a uhlovodíky. Množství takto emitovaných znečišťujících látek nelze v současné době jednoznačně určit, bude záviset především na organizaci stavby a technologické kázni na staveništi. Celková rozloha dočasného plošného zdroje bude přibližně shodná s rozlohou staveniště. Tento zdroj emisí bude působit pouze v období výstavby silnice, časový harmonogram prací není v současné době znám.

Případné deponie výkopového materiálu je nezbytné umístit v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby byl minimalizován jejich negativní vliv (zejména prašnost) na obyvatelstvo.

Provozem automobilů vznikají především emise následujících látek:

- oxidy dusíku
- oxid uhelnatý
- alifatické uhlovodíky (např. methan, butan, propan, 1,3-butadien a vyšší uhlovodíky)
- aldehydy a ketony (např. formaldehyd, acetaldehyd, propanon)
- aromatické uhlovodíky (např. benzen, toluen, xyleny)
- polyaromáty (např. naftalen, fenantren, pyren, benzo(a)pyren, benzo(ghi)perylene)

V následující tabulce je za pomoci programu MEFA 6 vyčíslen odhad emisní bilance posuzovaného úseku přeložky silnice I/13 pro rok 2020 (v současné době nejsou známy emisní faktory pro pozdější rok než je rok 2020):

	CO	SO ₂	PM ₁₀	NO ₂	C _x H _y	benzen
kg*den ⁻¹	174.5085	0.908133	5.706393	3.266289	28.47701	0.793442
tun*rok ⁻¹	63.69561	0.331469	2.082834	1.192195	10.39411	0.289606

B.III.2. Odpadní vody

Při výstavbě a provozu na přeložce silnice I/13 nebudou vznikat žádné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pouze v sociálním zařízení staveniště budou vznikat splaškové odpadní vody. Jejich zneškodňování musí probíhat v souladu s Nařízením vlády o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech č. 61/2003 Sb. Konkrétní technické řešení bude zpracováno v dalších fázích přípravy záměru, s největší pravděpodobností budou použita chemická WC v zařízeních staveniště.

Odvodnění tělesa silnice bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru, lze však předpokládat, že dešťové vody z komunikace budou zachyceny v nezpevněných příkopech podél posuzované komunikace.

Recipienty dešťových vod bude především Jílovský potok, jehož údolím je posuzovaná silnice vedena. Silnice I/13 bude křížit řadu vodotečí, které jsou vyjma Chrochvického potoka zaústěny právě do Jílovského potoka. Dalším recipientem bude Labe, do kterého je zaústěn Chrochvický a Jílovský potok.

Množství odtékajících dešťových vod (V , m³/rok) je stanoveno z ročního úhrnu srážek v oblasti (H , m), koeficientu odtoku ($k = 0,8$) a plochy komunikace (S , m²) podle vzorce:

$$V = H \cdot k \cdot S$$

Pro výpočet byl použit průměrný roční úhrn srážek v Děčíně 653 mm/m².

Celkové množství dešťových vod odtékajících z povrchu přeložky silnice I/13 bude následující:

varianta	plocha silnice (m ²)	odtok za celý rok (m ³)
var. Pastýřská	173 765	90 774
var. Chrochvická	177 905	92 937

Dešťové vody odtékající ze silnice jsou znečištěné látkami, které se uvolňují z projíždějících motorových vozidel a v zimním období posypovým materiálem. Nejvýznamnější jsou především ropné látky v úkapech z motorových vozidel a chloridy z posypových solí. Posypové materiály dále obsahují určité procento příměsí, které obsahují těžké kovy, zejména měď, zinek a nikl. Koncentrace znečišťujících látek je ovlivněna intenzitou provozu, technickým stavem vozidel a množstvím a druhem použitých posypových materiálů. V dokumentaci EIA bude vyčísleno množství znečišťujících látek v dešťových vodách odtékajících z vozovky.

B.III.3. Odpady

Při výstavbě budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu komunikací. Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze předpovědět především vznik odpadů ze skupiny *17 Stavební a demoliční odpady* dle kategorizace ve vyhlášce MZP ČR č. 381/2001 Sb.

Za odpad při stavbě komunikací je považován i přebytečný výkopový materiál, který se nevyužije v rámci posuzované stavby. V této fázi přípravy záměru nebyla bilance zemních prací pro jednotlivé varianty vypočtena.

Během provozu přeložky silnice I/13 budou vznikat obvyklé druhy odpadů jako na ostatních komunikacích: odpadní motorové, převodové a mazací oleje, odpad z odlučovačů oleje, odpady ze zahrad a parků, uliční smetky.

Před uvedením posuzovaného úseku silnice I/13 do provozu bude silnice zahrnuta do odpadového hospodářství provozovatele. Bude vedena evidence odpadů, ve které bude stanoveno množství, místo vzniku a způsob odstraňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících při provozu silnice.

V dokumentaci bude stanoven přehled vznikajících druhů odpadů ve fázi výstavby a provozu, bude odhadnuto množství a bude doporučen způsob odstraňování.

B.III.4. Hluk a vibrace

Doprava na silnici I/13 bude zdrojem hluku, který bude ovlivňovat okolní obytnou nebo rekreační zástavbu. Podrobné kvantitativní vyhodnocení hluku z posuzovaného úseku přeložky silnice I/13 bylo provedeno v předchozí dokumentaci EIA a část

výpočtů je interpretovatelná i pro některé aktuálně předkládané úseky silnice I/13 (varianta Chrochvická, úsek v km 10,5 – konec posuzovaného úseku).

Podrobná hluková studie pro celý posuzovaný úsek silnice I/13 bude zpracována v rámci navazující dokumentace EIA.

Ze zpracované hlukové studie pro dokumentaci EIA z roku 2007 vyplývá, že silnice I/13 může být v některých místech zdrojem nadlimitního hluku. Hluková studie výpočtem prokázala, že pro okolní obytnou nebo rekreační zástavbu lze dostupnými technickými prostředky zajistit dodržování příslušných hygienických limitů hluku v denní i noční době.

Automobilová doprava, zejména těžká nákladní, je výrazným zdrojem vibrací. Ovlivnění životnosti objektů v okolí posuzované komunikace bude vyhodnoceno podle metodiky uvedené v publikaci „*Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace*„ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988).

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Na základě našich současných znalostí získaných z archivních materiálů, z mapových podkladů a ze vstupního terénního průzkumu zájmového území za nejzávažnější environmentální charakteristiky v dotčeném území ve vztahu k posuzované přeložce silnice I/13 považujeme:

- blízkost obytné zástavby
- křížení vodních toků a jejich niv
- křížení poměrně málo vodných vodotečí, které jsou recipienty splachových vod z vozovky posuzované silnice
- průchod silnice I/13 biologicky zajímavým územím na rozhraní dvou chráněných krajinných oblastí a v blízkosti maloplošného zvláště chráněného území
- vedení silnice v členitém území s rizikem sesuvů
- křížení silnice s prvky sítě ÚSES

Ovlivnění uvedených, podle našeho názoru prioritních environmentálních charakteristik, bude věnována maximální pozornost v dokumentaci EIA. Ovšem i ostatní vlivy na životní prostředí budou v dokumentaci EIA vyhodnoceny standardním postupem dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. Ovzduší a klima

Dle Quitta (1971) se zájmové území nachází v mírně teplé oblasti s klimatickými jednotkami MT9 a MT4.

Klimatická jednotka MT9 je charakterizována dlouhým teplým až suchým létem, s přechodným obdobím krátkým, s krátkou, mírnou a suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Klimatická jednotka MT4 je charakterizována krátkým, mírně suchým létem, s krátkým přechodným obdobím, zima je normálně dlouhá, mírně teplá a suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Průměrná roční teplota vzduchu klesá pod 7 °C ve vyšších nadmořských výškách, přibližně nad 500 m n.m. V údolí Labe stoupá na 8 °C. V Děčíně dosahuje hodnota průměrné roční teploty 8,6 °C.

Průměrné roční úhrny srážek se pohybují v rozmezí od 800 mm do 650 mm přičemž roční úhrn srážek klesá opět od západu k východu.

V Děčíně je zaznamenán průměrný roční úhrn srážek 653 mm.

Průměrný počet mrazových dnů v roce: 100 – 120.

Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou: 50 - 60.

Průměr max. sněhové pokrývky : 30 - 40 cm.

Imisní pozadí běžných znečišťujících látek (NO_x, NO₂, PM₁₀) je zjišťováno v regionu ve stanicích ČHMÚ na Sněžníku a v Děčíně. Pro posuzované území bez významných zdrojů znečištění je z těchto měření charakteristické měření na Sněžníku, městská území jsou kromě dopravy zatížena dalšími zdroji znečištění ovzduší. Imise benzo(a)pyrenu (BaP) a benzenu jsou nejbližší sledovány v Ústí nad Labem a tyto hodnoty nejsou pro danou lokalitu relevantní.

Podle pětiletých průměrů (2007-2011) leží posuzovaná oblast v území s následujícími koncentracemi:

roční průměr NO ₂	≤ 26 µg/m ³
pětiletý průměr PM ₁₀	≤ 32 µg/m ³
roční průměr benzen	≤ 1,3 µg/m ³
roční průměr benzo(a)pyren	≤ 1,43 ng/m ³ .

Maximální hodnoty se nachází především v intravilánu města Děčín, směrem na západ údolím Jílovského potoka se imisní hodnoty zmenšují.

C.II.2. Voda

Povrchové vody

Celá zájmová oblast leží v povodí Labe. Řešeným územím protéká celá řada vodních toků a jejich bezejmenných přítoků. Páteřním tokem je Jílovský (č.h.p.1-14-02-030 a 032) potok, který je tokem II. řádu a je i zároveň vodohospodářsky významným tokem. V zájmovém území koridoru posuzované silnice I/13 se nachází následující vodní toky:

čhp	název toku	řád toku
1-14-02-025	Labe	I
1-14-02-032	Jílovský potok	II
1-14-02-030	Jílovský potok	II
1-14-02-025	Chrochvický potok	II
1-14-02-031	Bělský potok	III
1-14-02-030	Martiněvský potok	III
1-14-02-030	Hornojílovský pot.	III
1-14-02-029	Červený potok	III

1-14-02-028	Liščí potok	III
1-14-02-028	Skalní potok	III
1-14-02-027	Tisá	III
1-14-02-026	Chvojenský potok	III

Jedinou významnější vodní plochou v blízkosti posuzované přeložky je Jílovská přehrada přibližně na úrovni km 5,5.

Podzemní vody

Z hydrogeologického hlediska patří lokalita do severní části hydrogeologického rajónu 461 – Křída dolního Labe (větší část trasy) a do jižní části hydrogeologického rajónu 463 – Děčínský Sněžník (pouze v omezeném prostoru na pravobřežní straně Jílovského potoka mezi Jílovým a Horním Oldřichovem),

Hydrogeologický rajon 461 – Křída dolního Labe zahrnuje plochu levostranných přítoků Labe mezi Lovosicemi a Děčínem. V zájmovém území náležejícímu k severnímu subrajonu je v závislosti na úložních poměrech a vývoji křídových uloženin vyvinuto několik zvodní.

Hydrogeologický rajon 463 – Děčínský Sněžník zahrnuje převážně plochu horského pásma Děčínského Sněžníku. V rajonu jsou vyvinuty dva vodonosné kolektory, pouze lokálně samostatné, oddělené vzájemně polohou poloizolátoru.

Podzemní vody obou hydrogeologických rajonů lze rozdělit do několika základních hydrogeologických jednotek:

Podzemní vody předkřídových útvarů

Tyto vody jsou zajímavé v souvislosti s příronem teplých vod do vod křídových, což dává vznik tzv. akrototerem. Příkladem jsou jímané hlubinné vrty v oblasti města Děčína. Akumulace termálních vod je vázána na krušnohorský zlomový systém. Lužický faciální vývoj středního turonu umožnil protlačení termy z cenomanu polopropustným spodnoturonským stropem a vytvoření relativně hydraulicky souvislé termální zvodně, svrchu kryté cca 200 m mocným stropem turonských slínovců. Chemismus vod a vysoké obsahy fluóru a dusíku naznačují hlubší oběh podzemní vody, než jen na bázi kříd. Jinde již nejsou pro akumulaci termy tak příznivé litologické podmínky, nebo báze cenomanského kolektoru leží již relativně v malé hloubce pod terénem a vody pak nedosahují vysoké teploty (vrty provedené v okolí Libouchce).

Podzemní vody vázané na křídová souvrství

V závislosti na úložních poměrech a vývoji křídových uloženin, existují v zájmové oblasti obou hydrogeologických rajonů v zásadě dvě relativně samostatné zvodně:

- bazální, vázaná na cenomanský, resp. spodnoturonský kolektor (A, resp. AB)
- svrchní, vázaná na svrchnoturonsko-coniacké (někde snad i santonské) komplexy pískovců a slínovců (D). Křídová souvrství jsou zdrojem kvalitní podzemní vody.

Podzemní vody vázané na terciérní vulkanity

Jedná se především o puklinové vody čedičů či poměrně hojné prameny vázané na čedičové sutě. Vydátnosti zdrojů nebývají velké (řádově desítky l/s). Čedičové sutě

jsou nejlépe propustné v místech, kde nejsou zajiřovány zvětralinami nadložních tufů. Tento typ podzemní vody využívala dnes již opuřtěná prameniřtě Oldřichov a Martiněves.

Podzemní vody kvartérních útvarů

Rovněř podzemní vody kvartérních ulořenin se v zářmovém území podílí na individuálním zásobování jednotlivých nemovitostí. Vydatnosti jednotlivých zdrojů (větřinou mělkých domovních studní) nejsou příliš velké, zdroje jsou větřinou velmi mělké a obecně velmi snadno zranitelné. Podzemní vody kvartérní zvodně se rovněž podílí na aktivizaci svahových pohybů.

Zdroje pitné vody.

Veřkeré obce v okolí trasy přelořky I/13 jsou dnes napojeny na centrální vodovodní přivaděč z města Děčína. V minulosti byly obce Chrochvice, Horní Oldřichov, a Martiněves zásobeny z vlastních vodních zdrojů, tyto však neodpovídaly svoji kvalitou ani množstvím jímané vody a postupně byly nahrazeny výře uvedeným centrálním vodovodním přivaděčem. Zdrojem kvalitní pitné vody jsou hlubinné vřty v oblasti Hřenska, zcela mimo posuzovanou oblast.

Přesto, ře výře citované vodní zdroje jsou již ze strany provozovatele SčVaK opuřtěny, původně vyhlášená ochranná pásma vodních zdrojů dosud vodoprávně zruřena nebyla. Ve vymezeném zářmovém území, které spadá do správy Děčín a SčVaK Úřtí nad Labem se nalézají ochranná pásma níře uvedených vodních zdrojů (OPVZ):

- OPVZ Chrochvice - obec je zásobena z vodovodního řadu napojeného na Děčín. Ochranné pásmo I. a II. stupně původního vodního zdroje však zruřeno nebylo.
- OPVZ Horní Oldřichov - obec je zásobena z centrálního vodovodního řadu. Vyhlášeno a dosud nezruřeno je ochranné pásmo I. a II. stupně okolo původního zdroje.
- OPVZ Martiněves („U hřbitova“) – zdrojem vody je pramenní jímka vybudovaná v rokli nad hřbitovem. Navřřeno bylo OPVZ I. a II.stupně, OPVZ II.stupně nebylo vyhlášeno. Rovněř toto prameniřtě je opuřtěno a obec je v současné době zásobena z centrálního vodovodního řadu. Ochranné pásmo a povolení k odběru vody bylo provozovateli prameniřtě (SčVaK Děčín) zruřeno v roce 2003. Stávající přepad vody je příležitostně využíván zahrádkáři.

Jiná ochranná pásma vodních zdrojů nebyla v zářmovém území identifikována.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod Severočeská křída (CHOPAV)

Hranice CHOPAV Severočeská křída přichází od severu od Tisé a stejnojmenného potoka k Libouchci, dále vede podél stávající silnice I/13, spolu s hranicí CHKO Labské pískovce a v souběhu s Jílovským potokem až do Děčína k Labi. Přechází z levého na pravý břeh Labe a pokračuje stále na východ směrem na Huntířov. Chráněná oblast je vyhlášena nařizením vlády ČR ř.85/1981 Sb. ze dne 24. řervna 1981 o chráněných oblastech přirozené akumulace vod.

C.II.3. Půda

Reliéf zájmového území je určován údolím Jílovského potoka – převážně se jedná o svažité pozemky s relativně úzkým rovinatým aluviem potoka. Nadmořská výška zájmového území se pohybuje od cca 400 m v západní části až po cca 130 m ve východní části u Labe.

Koridor přeložky silnice I/13 vede převážně přes zemědělskou půdu, méně jsou zasaženy lesní pozemky anebo zastavěné plochy.

Substráty těžších křídových sedimentů jsou podkladem pro vznik půd typu pseudoglej v subtypu modální a půd typu kambizem v subtypu oglejená nebo pelická, na velmi těžkých substrátech vznikají půdy typu pelozem. V naprosté převaze, zejména ve východní části území, se nachází kambizemě oglejené a pseudogleje.

Lokality vyvěřelých bazických hornin se nacházejí na svažitéjších polohách, půdním typem je zde kambizem, jejíž subtyp je určován chemickou povahou substrátu. Na bazických vyvěřelinách se vyskytuje kambizem eutrická, na neutrálních kambizem modální a na kyselejších pak kambizem modální ve varietě kyselé. Kambizemní půdy jsou lokalizovány do území jižně od toku Jílovského potoka mezi obce Libouchec a Jílové, mezi obce Martiněves a Oldřichov a významnou lokalitou kambizemě eutrické je Popovický vrch.

Na substrátech charakteru svahových hlín se nacházejí půdy typu luvizem v subtypu modální. Tyto půdy se nacházejí pouze na malém území východně od obce Martiněves.

Malé lokality západně od obce Oldřichov na křídových pískovcích, na svazích patří k půdnímu typu podzol v subtypu arenický. Tyto plochy jsou vzhledem k celkové rozloze území zanedbatelné. Jsou pokryty lesními porosty.

Východní část území, patřící již z velké části k zastavěným územím Děčína je pokryta půdami na svažitých pozemcích. Významně je zastoupena kambizem v subtypu oglejená a okrajově hnědozem v subtypu modální. Jedná se o lokality se substrátem spraší a sprašových hlín. Pokud nejsou tyto pozemky zastavěny, jsou pro své hodnotné produkční vlastnosti využívány jako zemědělská půda.

Plochy v aluviu Jílovského potoka a jeho několika přítoků jsou pokryty půdami typu fluvizem, převážně v subtypu modální, případně oglejená nebo glejová. Tyto půdy mohou v místech s vyšší hladinou podzemní vody přecházet do půd typu glej.

C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Dle geomorfologického členění náleží zájmové území do Krušnohorské geomorfologické soustavy:

Subprovincie:	Krušnohorská subprovincie (I ₃)
Oblast:	Krušnohorská hornatina (I ₃ A)
Celek:	Děčínská vrchovina (I ₃ A-3)
Oblast:	Podkrušnohorská oblast (I ₃ B)
Celek:	Mostecká pánev (I ₃ B-3)
	České středohoří (I ₃ B-5)

Nejvýchodnější část trasy (západně od města Děčína) je součástí celku České středohoří, podcelku Verneřické středohoří a okrsku Ústecké středohoří. Ten se zde prakticky stýká s dalším okrskem Děčínská kotlina.

Část úseku přibližně mezi katastrálním územím Martiněves u Děčína a Novým Oldřichovem zasahuje do celku Děčínská vrchovina.

Západní část trasy přibližně od Jílového až po konec zájmového území je pak součástí celku Mostecká pánev, podcelku Libouchecká brázda.

Zájmové území posuzované stavby přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – D8 má v závislosti na historickém vývoji území poměrně pestrou geologickou stavbu. Na geologických poměrech se podílí převážně křídové horniny, dále neovulkanity, terciérní a kvartérní uloženiny.

Horniny svrchní křídy patří k nejstarším horninám budujícím pevné podloží v zájmovém území a jsou zastoupeny prakticky v celé trase silnice, mimo úseků, kde jsou překryty výlevy terciérních vulkanitů. Křídová sedimentační pánev se zde v průběhu ukládání křídových vrstev výrazně vyvíjela a byla formována zvláště pohyby na poruchách směru SZ-JV.

Terciér je zastoupen převážně pestrým komplexem vulkanických hornin převážně miocénního stáří. V zájmovém území převažují převážně povrchové formy vyvěřelin, které řadíme do východní části Českého středohoří. Terciérní vulkanity souvisejí s tektogenezí křídové pánve a projevy alkalického vulkanismu. Základními genetickými typy terciérních neovulkanických hornin jsou pyroklastika (tufy) a bazaltoidní horniny. Z horninových typů jsou zastoupeny převážně čediče, tefrity, bazanity a olivinické nefelinity tvořící často izolované kupy a sopouchy. Na počátku sopečné činnosti produkovaly jednotlivé vulkány značné množství pyroklastik, které jsou mocné až několik desítek metrů a mají poměrně značné plošné rozšíření. Tyto horniny se vyznačují poměrně nepříjemnými geotechnickými a inženýrsko-geologickými vlastnostmi a nepřímo podmiňují i množství sesuvných území.

Kvartérní pokryv je v zájmovém území rovněž velmi pestrý. Tvoří jej eluvia a deluvia podložních křídových a terciérních hornin, eolické a říční sedimenty. Na coniackých pískovcích mají kvartérní sedimenty charakter většinou hlinitých písků, na turonských slínovcích, vápnitých jílovcích a na pyroklastikách jsou to většinou jílovité hlíny a jíly. V oblastech s výskytem čedičů se místy vytvořily balvanité sutě. Mocnosti kvartérních pokryvů jsou značně proměnlivé, jsou dány polohou místa ve svahu. Řádově se mocnosti pohybují v prvních metrech.

V okolí Bynova a zejména v širším okolí Jílového, pak mají významné zastoupení rovněž spraše a sprašové hlíny. Fluviální uloženiny vyplňují v zájmovém území poměrně úzkou nivu v okolí Jílovského potoka a jeho významnějších přítoků, jejich plošné rozšíření je omezené. Výraznější zastoupení kvartérních uloženin lze očekávat v prostoru Libouchecké brázdy v prostoru mezi Jílovým a Libouchcem.

V kvartéru došlo i k výrazné denudační činnosti. Vznikla tak hluboká údolí (údolí Jílovského potoka), obnažila se vulkanická tělesa, vypreparovaly se jednotlivé vrchy jako Nakléřovská výšina (703,6 m n.m.), Holý vrch (528,1 m n.m.), Strážiště (533,9 m n.m.), Výrovka (540,4 m n.m.), Klobouk (501,9 m n.m.) a další. Celkově lze odhadnout, že denudace snížila původní terén až o cca 200 m.

Širší zájmové území patří mezi nejrozsáhlejší sesuvné území v Českém masivu. Zastoupeny jsou sesuvy proudové a plošné, v zářezech vodotečí i sesuvy frontálního typu, vzácněji i sesuvy kerné. Některé sesuvy mají dobře vyvinuté odlučné plochy, jiné pozvolna přecházejí v sesouvání nepostíženého terénu. Větší plošné sesuvy jsou většinou složené. Kromě stabilizovaných (fossilních) sesuvů jsou zastoupeny i sesuvy aktivní, či potenciální. Dle registru sesuvných území České geologické služby (Geofondu Praha) se v zájmovém hodnoceném území nalézají níže uvedené svahové deformace (stav k 1.1.2006):

evidenční číslo	lokalita	klasifikace	stupeň aktivity	rok revize	sanace
13	Jílové	sesuv	potenciální	1986	nesanováno
14	Jílové	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
15	Modrá	sesuv	aktivní	1986	odvodnění, stabilizace konstrukcí
16	Modrá	sesuv	potenciální	1986	nesanováno
17	Modrá	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
19	Libouchec	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
20	Jílové	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
22	Martiněves	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
24	Martiněves	sesuv	potenciální	1986	odvodnění
25	Martiněves	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
28	Děčín Václavov	sesuv	potenciální	1986	nesanováno
29	Kr. Studenec	sesuv	aktivní	1986	nesanováno
38	Chmelnice	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
40	Děčín Podmokl	sesuv	potenciální	1977	nesanováno
3283	Kr. Studenec	sesuv	aktivní	1980	nesanováno
3378	Martiněves	sesuv	potenciální	1980	odvodnění
5812	Děčín	sesuv	aktivní	1985	nesanováno
26	Oldřichov	sesuv	aktivní	1986	lokálně sanován v rámci tratě
7065	Podmokly	sesuv	potenciální	2003	nesanováno
7066	Podmokly	sesuv	aktivní	2003	odval

Dle registru ložisek nerostných surovin Geofondu Praha se v zájmovém hodnoceném území nachází v prostoru kóty Strážiště, jižně od obce Libouchec netěžený dobývací prostor 71038 Libouchec (čedič, rezervní stavební kámen) a výhradní ložisko 30940 Libouchec – Chvojno (čedič, nefelinit, stavební kámen).

V zájmovém území se nenachází žádné chráněné ložiskové území.

V zájmovém území se nenachází žádné evidované poddolované území.

C.II.5. Fauna, flóra, ekosystémy

Flóra

Obecná charakteristika

Zájmové území spadá podle fytogeografického členění do obvodu Českého mezofytika; především na rozhraní fytogeografických podokresů 25b. Libouchecká plošina (cca ½ posuzovaného území), 45a Lovečkovické středohoří a 46a. Děčínský Sněžník (pouze malá část). Tato oblast se vyznačuje výskytem druhů západního rozšíření.

Z hlediska biogeografického členění České republiky spadá převážná část zájmového území do bioregionu 1.15 Verneřický bioregion, zbývající části pak do přechodných a nereprezentativních zón.

Rekonstrukční vegetací zájmového území jsou v nivě Jílovského potoka a jeho přítoků luhy a olšiny (*Alno-Padion*). Na ně jižním směrem navazovaly květnaté bučiny (*Eu-Fagion*) a dubo-habrové háje (*Carpinion betuli*). Na sever od Jílovského potoka se uplatňovaly především bikové bučiny (*Luzulo-Fagion*) a dubo-habrové háje (*Carpinion betuli*). Acidofilní bory a reliktní bory silikátových podkladů (*Dicrano-Pinion*, acidoklinní *Erico-Pinion*) a acidofilní doubravy (*Quercion robori-petraeae*) se ostrůvkovitě vyskytovaly na pískovcových skalách Labských pískovců.

Jako potenciální vegetace (tj. taková, která by se zde vyvinula, kdyby na ni přestal působit člověk) jsou v zájmovém území předpokládány černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), do kterých jižně od Modré a Jílového zasahovaly květnaté bučiny s kyčelnicí devítilistou (*Dentario enneaphylli-Fagetum*). Na levém břehu Jílovského potoka v blízkosti Děčína se uplatňovaly bikové bučiny (*Luzulo-Fagetum*).

Vegetační charakteristika

V rámci předkládaného oznámení EIA jsme vycházeli z terénních průzkumů, které byly v koridoru silnice I/13 zpracovány v minulých letech jako součást předchozí dokumentace EIA. Ačkoliv jsou posuzované varianty v tomto oznámení mírně odlišné od variant již dříve posuzovaných, lze výsledky již provedených průzkumů uplatnit i pro aktuálně posuzované varianty.

V trase přeložky silnice I/13 Děčín – D8 byl v roce 2005 - 2006 proveden botanický průzkum se zřetelem na druhy zvláště chráněné, ohrožené a regionálně význačné. V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 543 taxonů cévnatých rostlin, z toho 14 druhů chráněných podle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. Byly zjištěny druhy z kategorie silně ohrožených a z kategorie ohrožených:

Druhy silně ohrožené

hvozdík pyšný pravý	<i>Dianthus superbus subsp. superbus</i>
hořeček nahořklý pravý	<i>Gentianella amarella subsp. amarella</i>
hladýš pruský	<i>Laserpitium prutenicum</i>
vstavač osmahlý	<i>Orchis ustulata</i>
tis červený	<i>Taxus baccata</i>

Druhy ohrožené

prstnatec Fuchsův pravý	<i>Dactylorhiza fuchsii subsp. fuchsii</i>
prstnatec májový pravý	<i>Dactylorhiza majalis subsp. majalis</i>
přeslička větevnatá	<i>Equisetum ramosissimum</i>
pětiprstka žežulník pravá	<i>Gymnadenia conopsea subsp. conopsea</i>
koprník štetinolistý	<i>Meum athamanticum</i>
hadilka obecná	<i>Ophioglossum vulgatum</i>
vstavač mužský znamenáný	<i>Orchis mascula subsp. signifera</i>
vrba plazivá	<i>Salix repens</i>
úpolín nejvyšší	<i>Trollius altissimus</i>

Podle Černého a Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Procházka F. ed. 2001) bylo v zájmovém území zaznamenáno 37 taxonů, a to v kategorii:

Druhy kriticky ohrožené - hvozdík pyšný pravý (*Dianthus superbus subsp. Superbus*), hořeček nahořklý pravý (*Gentianella amarella subsp. Amarella*), vstavač osmahlý (*Orchis ustulata*), vrba plazivá (*Salix repens*).

Druhy silně ohrožené - škarda ukousnutá (*Crepis praemorsa*), hadilka obecná (*Ophioglossum vulgatum*),

Druhy ohrožené - ostřice Hartmanova (*Carex hartmanii*), škarda měkká čertkusolistá (*Crepis mollis subsp. Hieracioides*), prstnatec májový pravý (*Dactylorhiza majalis subsp. majalis*), přeslička větevnatá (*Equisetum ramosissimum*), hořec brvitý (*Gentianopsis ciliata*), pětiprstka žežulník pravá (*Gymnadenia conopsea subsp. Conopsea*), hladýš pruský (*Laserpitium prutenicum*), černýš rolní (*Melampyrum arvense*), vstavač mužský znamenáný (*Orchis mascula subsp. Signifera*), kokrhel luštinec (*Rhinanthus alectorolophus*), hadí mord nízký (*Scorzonera humilis*), tis červený (*Taxus baccata*), úpolín nejvyšší (*Trollius altissimus*).

Vzácnější taxony vyžadující další pozornost - jedle bělokorá (*Abies alba*), ostřice Otrubova (*Carex otrubae*), zeměžluč lékařská (*Centaurium erythraea*), pcháč bezlodyžný (*Cirsium acaule*), prstnatec Fuchsův pravý (*Dactylorhiza fuchsii subsp. fuchsii*), lýkovec jedovatý (*Daphne mezereum*), kyčelnice devítilistá (*Dentaria enneaphyllos*), přeslička obrovská (*Equisetum telmateia*), svízel severní (*Galium boreale*), oman vrbovitý pravý (*Inula salicina subsp. salicina*), bradáček vejčitý (*Listera ovata*), koprník štetinolistý (*Meum athamanticum*), prvosenka jarní pravá (*Primula veris subsp. veris*), srpice barvířská (*Serratula tinctoria*), jeřáb břek (*Sorbus torminalis*), jetel alpský (*Trifolium alpestre*), jilm habrolistý (*Ulmus minor*), kozlík dvoudomý (*Valeriana dioica*).

Vyjma výše uvedených zvláště chráněných a ohrožených druhů byly v zájmovém území nalezeny regionálně význačné (vzácné) a charakteristické druhy, kterým je

potřeba věnovat odpovídající pozornost. Důvody vzácnosti jednotlivých druhů jsou dány celkovou vzácností druhu v rámci svého rozšíření, úbytkem druhu vlivem změn v rámci charakteru biotopů, změnami v hospodaření v území a obecnou vzácností typů stanovišť v dané oblasti. Tyto druhy se většinou vyskytují společně s výše uvedenými zvláště chráněnými druhy nebo s druhy Černého a Červeného seznamu. Jedná se zejména o: *Aruncus vulgaris*, *Astrantia major*, *Cardaminopsis halleri*, *Carex flacca*, *Carex tomentosa*, *Cirsium canuum*, *Dentaria bulbifera*, *Eriophorum angustifolium*, *Filipendula vulgaris*, *Galium wirtgenii*, *Geum rivale*, *Ornithogalum kochii*, *Polygala comosa*, *Primula elatior*, *Salvia verticillata*, *Sanicula europaea*, *Succisa pratensis*, *Trifolium montanum* aj.

Fauna

Obecná charakteristika

Posuzovaná lokalita se nachází ve Verneřickém bioregionu (1.15), přičemž svým severním okrajem přiléhá k hranici bioregionu Děčínského (1.32) a na západním okraji přechází do nejvýchodnějšího výběžku bioregionu Mosteckého (1.1). Zvířena Verneřického bioregionu odpovídá fauně Milešovského bioregionu (1.14) (tj. západní polovina Českého středohoří), s převážně lesními prvky. Zejména silně ochuzená je xerothermní složka fauny. Drobné toky (zde Jílovský, Chrochvický, Červený potok a další) patří do pstruhového pásma. Významné druhy bioregionu jsou ježek západní, břehule říční, moudivláček lužní, ropucha krátkonohá, mlok skvrnitý, měkkýši zuboústka (*Isognomostoma isognomostoma*) a sklovatka (*Daudebardia rufa*) a motýl nesytky jílová (*Sesia bembeciformis*).

Zoologický průzkum

Stejně jako v případě botanického průzkumu tak i v případě zoologického průzkumu přebíráme pro potřeby předkládaného oznámení výsledky z terénních průzkumů zpracovaných v průběhu prací na předchozí dokumentaci EIA. Průzkum byl zaměřen především na zjištění zvláště chráněných druhů podle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Během průzkumu bylo v koridoru posuzované silnice I/13 zastiženo celkem 63 druhů obratlovců a 142 druhů bezobratlých. Z obratlovců bylo zjištěno celkem 14 druhů zvláště chráněných:

Druhy kriticky ohrožené - zmije obecná (*Vipera berus*)

Druhy silně ohrožené - ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), ještěrka živorodá (*Lacerta vivipara*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), krahujec obecný (*Accipiter nisus*), chřástal polní (*Crex crex*), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*)

Druhy ohrožené – ropucha obecná (*Bufo bufo*), bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*), krkavec velký (*Corvus corax*), ťuhák obecný (*Lanius collurio*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), veverka obecná (*Sciurus vulgaris*)

Z významných druhů obratlovců byl navíc zjištěn výskyt žluny šedé (*Picus canus*).

Při průzkumu bezobratlých bylo nalezeno celkem 9 zvláště chráněných druhů dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Druhy kriticky ohrožené - *Carabus auratus*

Druhy silně ohrožené - *Maculinea nausithous*, *Maculinea telejus*, *Carabus arcensis arcensis*

Druhy ohrožené - *Brachinus crepitans*, *Cicindela campestris*, *Formica* spp., *Bombus* spp., *Papilio machaon*

Z významných druhů bezobratlých byly dále zjištěny následující druhy: *Amara brunnea*, *Bradycellus ruficollis*, *Cychrus attenuatus*, *Harpalus solitaris*, *Lebia chlorocephala*, *Ocypus macrocephalus*, *Platydracus fulvipes*, *Platydracus latebricola*, *Staphylinus dimidiaticornis*, *Tasgius morsitans*, *Tasgius pedator*, *Tasgius winkleri*, *Maculinea nausithous*, *Maculinea telejus*

Z uvedeného výčtu je zřejmé, že zájmové území je z hlediska druhové diverzity poměrně pestré a hodnotné.

V průběhu zpracování dokumentace EIA předpokládáme aktualizaci terénního botanického i zoologického průzkumu zejména se zaměřením na potvrzení výskytu již zjištěných zvláště chráněných druhů podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, na výskyt pozoruhodných nebo krajově vzácných druhů a na výskyt cenných společenstev.

C.II.6. Krajina, ÚSES, chráněná území

Krajina

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit přírodní park. Trasa přeložky silnice neprochází žádným přírodním parkem ani v jeho blízkosti.

Problematika krajinného rázu byla v předchozí dokumentaci EIA podrobně zpracována v samostatné studii. Ačkoliv byly z hlediska krajinného rázu posuzovány varianty s odlišným směrovým vedením (vyjma Chrochvické varianty a vyjma úseku od km 10,0 – konec úseku), je možné konstatovat, že vymezené krajinné prostory jsou neměnné a jejich charakteristiku jsme proto převzali do předkládaného oznámení EIA.

V zájmovém území bylo identifikováno pět dotčených krajinných prostorů (DoKP):

DoKP - Děčín

První dotčený krajinný prostor je vymezen na jihozápadním okraji města Děčína. Zahrnuje městské části Chrochvice, Václavov, Letná, Podmokly, Popovice. Prostor se vyznačuje poměrně členitým územím s hustou zástavbou rodinných a panelových domů, které se nachází na levém břehu Labe. Městskou výstavbu doplňují zahrady a městské parky se vzrostlými dřevinami. Poměrně harmonickou městskou krajinu Děčína narušují ve východní a jižní části tohoto vymezeného prostoru průmyslové

objekty. Především se jedná o nádraží ČD s rozsáhlým kolejištěm a další industriální prvky, které se vyskytují v blízkosti řeky Labe. Je zde malý podíl městské zeleně a tato část se vyznačuje velkými nečleněnými plochami. Přírodnějším prvkem je Chrochvický potok s břehovou vegetací protékající v údolí v jižní části vymezeného prostoru.

DoKP - Krásný Studenec

Prostor je vymezen v severojižním směru. Jihovýchodní hranici tvoří okraj zástavby městských částí Chrochvice – Václavov. Západní hranice je vymezena polní cestou mezi Krásným Studencem a Horním Oldřichovem a zástavbou obce, severní hranici tvoří polní cesta pod regionální tratí. Krajinu lze charakterizovat jako zvlněnou plošinu s výškovým rozdílem 220 – 290 m n.m. Prostor se vyznačuje poměrně harmonickým vztahem mezi „přírodním“ prostředím a zástavbou. Centrem vymezeného prostoru je zalesněný Popovický vrch, který je dominantním přírodním prvkem. Komunikace mezi Krásným Studencem a Popovicemi rozděluje celek na dvě části. Jižní část je členitější s výrazným liniovým prvkem, kterým je údolí Chrochvického potoka s lužním porostem na obou březích. Severní část se vyznačuje bezlesou vrcholovou partií s výrazným průhledem do dalších prostorů a výše zmíněným Popovickým vrchem.

DoKP - České středohoří

Prostor zahrnuje severní okraj Českého středohoří a je vymezen ve směru východ – západ. Převládající výšková členitost je 300 – 450 m. Prostor je na severu ohraničen železniční tratí jeho jižní hranice není přesně vymezena. Jedná se o přírodní krajinu, která je tvořena mozaikou drobných i rozsáhlejších lesních porostů, které se střídají s loukami i zemědělskou půdou. Vzhled krajiny dotvářejí liniová společenstva podél cest a vodních toků v severojižním směru. Typické pro České středohoří jsou základní prvky reliéfu jako jsou kupy, výrazné kužely a hřbety. V zájmovém území jsou patrné ze širšího pohledu a tvoří výrazné dominanty. Jsou to zalesněné vrchy Strážště, Výrovna, Lotarův vrch, Klobouk, Chmelník. Území se vyznačuje přírodním charakterem s vysokou biodiverzitou. Součástí tohoto prostoru je i zástavba obcí Horní Jílové a Malé Chvojno, která výrazně nenarušuje krajinný ráz daného území.

DoKP - Děčín Bynov – Oldřichov

Prostor je vymezen v zalesněném údolí Jílovského potoka v okrajových městských částí Děčína-Bynov a Dolní a Horní Oldřichov. Prostor se vyznačuje rozčleněným erozně denudačním reliéfem s výraznými údolími a skalními útvary v lesních porostech. Je zde velký podíl lesů na strmých svazích lemující údolí Jílovského potoka. Podél toku se nachází obytná zástavba i industriální prvky. Součástí prostoru je i obytná zástavba rodinných domů městské části Děčín–Horní Oldřichov, Dolní Oldřichov. Severní část vymezeného území náleží do CHKO Labské pískovce, jižní část do CHKO České středohoří.

DoKP - Údolí Jílovského potoka

Rozsáhlý prostor zahrnující údolí Jílovského potoka. Začátek je vymezen u obce Martiněves, kde se údolí otvírá a podél toku na obou březích je poměrně hustá zástavba. Konec prostoru je u jihozápadní části obce Libouchec. Jižní hranice celku je vedena po trati ČD a z větší části kopíruje hranici CHKO České středohoří. Severní hranici ohraničuje zástavba obcí Jílové, Libouchec. Střed vymezeného prostoru tvoří linie Jílovského potoka a stávající komunikace I/13, které se

z uzavřeného zalesněného údolí dostává do otevřeného plochého údolí s otevřenými průhledy na zvlněný reliéf Českého středohoří na jihu a Labských pískovců na severu. Jedná se o poměrně harmonickou krajinu se zastoupením přírodních prvků, kterými jsou především porostlé přítoky Jílovského potoka. Harmonické měřítko prostoru narušuje panelová zástavba obce Jílové s přílehlými průmyslovými a skladovými areály.

ÚSES (územní systém ekologické stability)

Územní systém ekologické stability je součástí schválených územních plánů obcí, kde jsou zakresleny především prvky lokální úrovně. Informace o regionální a nadregionální úrovni ÚSES jsou dostupné v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje.

Posuzovaná trasa silnice nekříží žádné nadregionální nebo regionální biocentrum. Nejbližším regionálním biocentrem v koridoru posuzované přeložky je regionální biocentrum Rokle nad Bynovem (RBC 17), které je vloženo do nadregionálního biokoridoru 17-28. Biocentrum se nachází na převážně jihovýchodně exponovaných svazích se sklonem až 60 %. Nadmořská výška lokality se pohybuje od 210 – 435 m. Reliéf svahů je výrazně zvlněný s četnými údolími, hřbety, terénními stupni a zářezy. Převažují buky, borovice, smrky, modřiny, břízy.

V km 9,3 – 9,05 prochází trasa přeložky okrajovou částí lokálního biocentra Vysoký les (LBC 13). Součástí biocentra jsou lesní porosty na severně exponovaném svahu v nadmořské výšce cca 300 – 380 metrů. Poměrně rovnoměrný svah dosahuje sklonu až 40 %. Druhově velmi pestré jsou ekotonální společenstva v severní části biocentra na rozhraní lesa a louky. V dřevinné skladbě se zde objevuje jasan, buk, dub, břek, osika, habr, klen.

Jiná biocentra nebudou stavbou přímo dotčena, v zájmovém území koridoru silnice I/13 se nachází ještě dalších pět lokálních biocenter:

- LBC Řeka Labe (LBC 31) – cca 200 metrů jihozápadně od Chrochvické varianty na úrovni km 0,5
- LBC Chmelník (LBC 29) - cca 900 metrů západně od Chrochvické varianty na úrovni km 2,0
- LBC Popovický vrch (LBC 30) - cca 250 metrů východně od Chrochvické varianty na úrovni km 3,0 anebo cca 280 metrů jižně od Pastýřské varianty na úrovni km 2,7
- LBC Klobouk (LBC 28) – cca 750 metrů jihozápadně od km 4,0
- LBC Martiněvské louky (LBC 12) – cca 163 metrů jihovýchodně od km 7,0

Posuzovaná trasa přeložky silnice I/13 kříží v km 4,85-4,9 nadregionální biokoridor 17-28. Biokoridor propojuje severní a jižní část území rozděleného Jílovským potokem po lesních porostech v převážně kyselých borovicových a bukodubových a kyselých, chudých reliktních borech.

Silnice se na začátku svého úseku přibližuje k nadregionálnímu biokoridoru K8, který je vymezen podél toku Labe mezi Děčínem a státní hranicí. Obě varianty (Chrochvická i Pastýřská) jsou od tohoto nadregionálního biokoridoru vzdáleny cca 60-70 metrů.

Silnice I/13 nekříží žádný regionální biokoridor, regionální biokoridor se nenachází ani ve vymezeném zájmovém území.

Posuzovaný záměr kříží následující lokální biokoridory (LBK):

Varianta Pastýřská:

LBK 17-30 – km 2,6 (bezejmenný pravostranný přítok Jeleního potoka)

Varianta Chrochvická

LBK 30-31 – varianta Chrochvická vede souběžně s tímto koridorem, který je vymezen na Chrochvickém potoce v délce cca 1,5 km (0,5 – 2,0) a tento biokoridor kříží na dvou místech – v km 2,3 a v km 1,95.

LBK 29-31 – km 2,86 (bezejmenný pravostranný přítok Chrochvického potoka)

LBK 28-30 – km 3,5

Společný úsek od km 3,5

LBK 17-30 – km 4,9 – 5,4 – souběh s pravým břehem Jílovského potoka

LBK 23 – km 6,98 - (bezejmenný pravostranný přítok Jeleního potoka)

LBK 28 – km 9,3

LBK 25 – km 9,3 – v místě vstupu přeložky do LBC Vysoký les (LBC 13) se zároveň stýká LBK 28 a LBK 25

LBK 20-25 – km 11,1 – Liščí potok

LBK 20-21 – km 13,9 – Chvojenský potok

Chráněná území

Posuzovaná přeložka silnice I/13 zasahuje do dvou velkoplošných zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o CHKO Labské Pískovce a CHKO České Středohoří. V následující tabulce jsou uvedeny délky průchodů jednotlivých variant a společného úseku dotčenými CHKO:

	var. Pastýřská	var. Chrochvická	společný úsek
Labské pískovce	km 0,16 – 1,4	-	-
České Středohoří	km 0,0 – 0,16 km 1,4 – 3,5	0,0 – 3,85	3,5 – 9,64
Celkem km	3,5 km	3,85 km	6,14 km

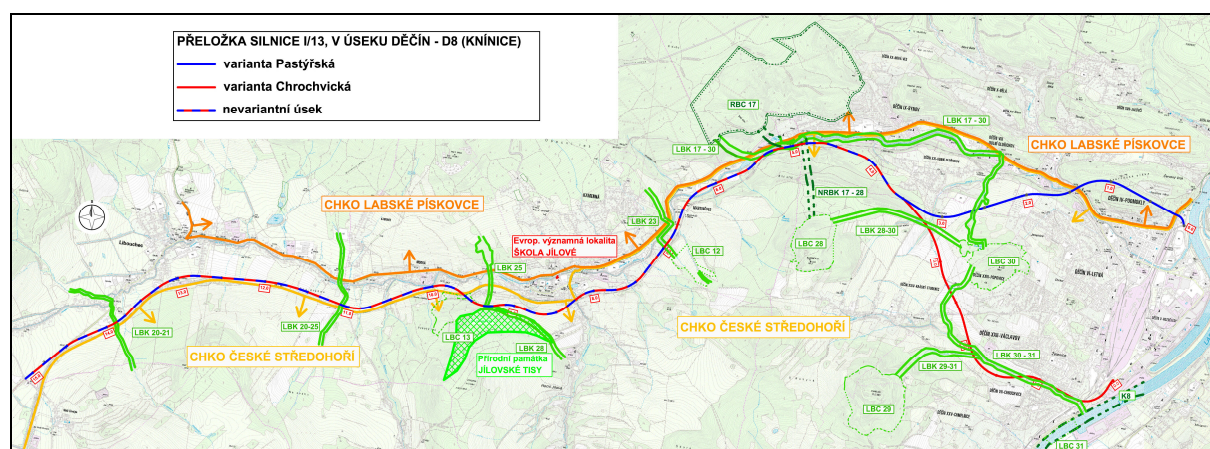
Severní hranici CHKO České Středohoří (rozloha cca 1265 km²) vytyčuje stávající silnice I/13 ve směru Děčín – Jílové a trať ČD ve směru Jílové - Libouchec. Hlavními důvody vyhlášení Českého středohoří CHKO jsou střeoevropská jedinečnost krajinného reliéfu mladotřetihorního vulkanického pohoří, pestrost geologické stavby, druhová pestrost rostlinstva a odpovídající oživení krajiny charakteristickou faunou. V území se nezachovaly větší lesní komplexy. Nahrazuje je mozaika menších porostů a drobných lesíků s dlouhou a složitou hranicí a ostatními ekosystémy, a tedy i bohatým uplatněním okrajového účinku. Poměrně vysoké procento plochy je využíváno jako zemědělská půda, ale její podstatnou část tvoří trvalé travní porosty. Pro České středohoří je specifická venkovská sídelní struktura, daná hustou sítí malých obcí, osad a drobných sídel. Početné jsou památky lidové architektury, středověké hrady, tvrze a další šlechtická sídla.

Hranici CHKO Labské pískovce (rozloha cca 32 442 ha) tvoří stávající silnice I/13 a chráněná oblast se rozprostírá na sever od silnice. Do CHKO Labské pískovce zasahuje varianta Pastýřská, která je v tomto úseku vedena tunelem pod Pastýřskou stěnou. Labské pískovce, spolu s německou částí, představují nejrozsáhlejší souvislou pískovcovou oblast ve střední Evropě. Na tomto území jsou zastoupeny geomorfologické jevy vázané na pískovcový fenomén ve velkém množství a v dokonalých tvarech (Tiské stěny, kaňon Kamenice a Křinice, mohutný kaňon řeky Labe, skalní brány Malá Pravčická brána a skalní most Pravčická brána). S celkovou polohou území a hlavně s bohatou geomorfologickou členitostí úzce souvisí i mimořádně pestré klimatické podmínky, které umožňují existenci velmi zajímavých a unikátních druhů a společenstev hub, rostlin a živočichů.

Posuzovaná silnice se v km 9,25 přibližuje do těsné blízkosti přírodní památky Jílovské Tisy. Přírodní památka o výměře 26,15 ha se nachází na příkrém skalnatém a částečně sutěmi krytém svahu vrchu Výrovna (540 m n. m.), spadající k severu, severozápadu až západu do údolí Jílovského potoka. Účelem ochrany je zachování porostu tisu červeného (*Taxus baccata*), koncentrovaného v několika skupinách, včetně zajištění kontinuity jeho vývoje. Květena rostoucí na kyselých substrátech je poměrně chudá, bez zastoupení zvláště chráněných druhů. Z hlediska zoologie nebylo území dosud zkoumáno.

Varianta Pastýřská vstupuje v délce 1,24 km (km 0,16 – 1,4) do ptačí oblasti Labské pískovce dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích). Hranice ptačí oblasti je v těchto místech prakticky identická s hranicí CHKO Labské pískovce, varianta Pastýřská je v tomto úseku vedena tunelem pod Pastýřskou stěnou.

Posuzovaná silnice nezasahuje do žádné evropsky významné lokality (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti. Nejbližší EVL se nachází na úrovni km 8,0 - 8,5 ve vzdálenosti cca 300 metrů severně od posuzované stavby. Jedná se o EVL Jílové u Děčína – škola, která byla zřízena pro ochranu letních kolonií netopýra velkého (*Myotis myotis*).



Obr. 5 – ZCHÚ, ÚSES, NATURA

Významné krajinné prvky

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Varianta Pastýřská kříží tři vodní toky včetně navazujících niv a vstupuje do lesních porostů v celkové délce cca 750 metrů.

Varianta Chrochvická prochází v celkové délce 750 metrů podél Chrochvického potoka a tento potok i dvakrát kříží. Dále tato varianta kříží tři další vodní toky. Do lesních porostů vstupuje varianta Chrochvická v celkové délce přibližně 600 metrů.

Nevariantní úsek prochází v délce cca 500 metrů v těsném souběhu s Jílovským potokem a na celkem 17 místech kříží některý z četných vodních toků v lokalitě. Nevariantní úsek rovněž prochází lesními porosty a to v celkové přibližné délce 3 000 metrů.

C.II.7. Obyvatelstvo

Posuzovaná přeložka silnice I/13 prochází územím s hustě roztroušenou zástavbou, která je soustředěna převážně podél současné komunikace I/13 a v údolí Jílovského potoka. Větší koncentrace zástavby je na začátku posuzovaného koridoru stavby, kde obě posuzované varianty procházejí západní až jihozápadní částí města Děčín. V tomto ohledu je obyvatelstvo méně zasahující varianta Pastýřská, která vede značnou část přes území města Děčín v tunelu. Realizace této varianty si vyžádá demolici cca tří objektů v Děčíně v ulici Čsl. Mládeže.

Varianta Chrochvická vede zejména ve své první části mezi stávající zástavbou nebo při jejím okraji. V místě křížení Chrochvické varianty a Želenické ulice v km 0,850 je navržena úroňová křižovatka silnice I/13 s touto ulicí. V prostoru křižovatky bude nezbytné provést demolici čtyř obytných objektů.

Nevariantní úsek je navržen tak, aby se vyhýbal souvislé obytné zástavbě a vedl pokud možno v maximální vzdálenosti od obytných nebo rekreačních objektů. Ačkoliv je v daném území komplikovaná konfigurace terénu, při realizaci navrženého vedení silnice I/13 se nepředpokládá demolice žádného obytného nebo rekreačního objektu. Upřesnění bude možné až v dalších fázích přípravy záměru.

Za území s možnými negativními vlivy z provozu na posuzované komunikaci, lze považovat koridor o šířce cca 1 km na každou stranu od osy přeložky silnice I/13. V dalších fázích přípravy záměru a zejména na základě výsledků hlukové a rozptylové studie bude doplněn počet obyvatel zasažených negativními vlivy z provozu na budoucí přeložce silnice I/13.

C.II.8. Hmotný majetek, kulturní památky

Jak je již konstatováno v předchozí kapitole vyžádá si realizace přeložky silnice I/13 demolici tří nebo čtyř objektů v závislosti na zvolené variantě.

Posuzovaná přeložka silnice povede částečně zastavěným a částečně nezastavěným územím. Vzhledem k dlouhé historii osidlování dotčeného území nelze během výstavby vyloučit nálezy archeologických lokalit. Charakter hmotného majetku, kulturních památek a případný výskyt archeologických lokalit bude doplněn v dokumentaci EIA.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

Výstavba komunikací a následný automobilový provoz mají většinou vážné negativní vlivy na životní prostředí. Výstavba silnic vyžaduje rozsáhlé zábory půdy, smýcení lesních porostů, kácení rozptýlené zeleně (dřevin rostoucích mimo les) a je provázena destrukcí často cenných biotopů. V zastavěných částech měst a obcí si často vyžádá demolice objektů a může představovat vážný zásah do funkčních vztahů v území. Při výstavbě silnic dochází k přesunu velkých objemů výkopových zemin, ornice a stavebních materiálů.

Provoz na silnicích ovlivňuje okolí hlukem a škodlivými emisemi z motorů dopravních prostředků. Dešťové vody odnášejí látky z povrchu vozovky do okolního terénu, tyto látky se dostávají do půdy a do podzemních a povrchových vod. Silnice vedená v zářezu může ovlivnit hladinu podzemních vod. Silnice představuje umělý geomorfologický prvek v krajině, který může významně ovlivnit estetické hodnoty krajiny. Silnice představuje významnou liniovou bariéru, která může zkomplikovat případně znemožnit pohyb člověka a živočichů v krajině.

Uvedené negativní vlivy nelze u žádné stavby silnice úplně vyloučit, lze je pouze do určité míry minimalizovat vhodným výběrem trasy a vhodným technickým řešením silnice (násypy, zářezy, mosty, tunely, podchody a nadchody atd.).

Na druhé straně přináší výstavba nových komunikací i pozitivní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Jedním z cílů výstavby nových komunikací je odvedení dopravy z center měst a obcí do neobydlené nebo řídce obydlené krajiny. To s sebou přináší snížení celkového množství emitovaných škodlivin díky plynulejšímu průjezdu a zejména významné snížení počtu ovlivněných obyvatel. Totéž platí i pro hluk. Sníží se riziko dopravních nehod ve městech a obcích, zmizí často obtížně překonatelná bariéra rušné silnice v centru obce. Výstavba nové silnice může mít i významné pozitivní ekonomické dopady. Odvedení tranzitní dopravy může zvýšit (ale i snížit) turistickou atraktivitu měst a obcí. Zpravidla vzroste atraktivita a cena pozemků v okolí nové komunikace.

Uvedené pozitivní i negativní vlivy se uplatňují u konkrétních silnic podle místních podmínek. V případě posuzované přeložky silnice I/13 lze charakterizovat očekávané vlivy následujícím způsobem.

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo

Příímým vlivem výstavby každé komunikace na obyvatele je případná nutnost demolice obytných (případně rekreačních) objektů. Ze zpracovaného technického řešení záměru vyplývá, že v případě realizace varianty Pastýřská bude nutná demolice tří objektů na začátku úseku v ulici Čsl. Mládeže a v případě realizace varianty Chrochvická bude nutná demolice čtyř objektů v místě křížení s Želenickou ulicí. V nevariantní části posuzovaného úseku se nepředpokládá žádná demolice obytného nebo rekreačního objektu. Vzhledem ke stupni přípravy záměru nelze uvedený rozsah demolice považovat za definitivní. Skutečný rozsah však bude možné stanovit až v dalších stupních projektové přípravy po zaměření tělesa silnice do terénu.

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy. Významnost těchto negativních vlivů vzhledem k obyvatelstvu je dána především intenzitou provozu na komunikaci a vzdáleností obytné zástavby od komunikace. Důležitá je skutečnost, že přeložka silnice I/13 odvede významnou část dopravy především z centrálních částí obcí (Martiněves, Jílové, Modrá, Libouchec), kterými prochází stávající silnice I/13. Lze proto oprávněně předpokládat, že po odvedení tranzitní dopravy ze stávající silnice I/13 mimo zastavěné území dojde ke zklidnění dopravy a k částečnému zlepšení životního prostředí v dotčených obcích.

Podrobnější kvantitativní vyhodnocení působení hluku na obyvatele bude provedeno standardním způsobem v hlukové studii, která bude zpracována v dalších fázích přípravy záměru. Hluková studie bude identifikovat úseky silnice, ve kterých je pravděpodobné překračování hlukových limitů dle nařízení vlády č.272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů. V těchto úsecích prověří reálnost splnění hlukových limitů ve venkovním prostoru pomocí protihlukových opatření podél silnice (protihlukových stěn), případně hlukových limitů ve vnitřním prostředí pomocí protihlukových opatření na jednotlivých obytných objektech (výměna oken). Standardně platí, že po realizaci silnice nesmí být žádný obytný objekt zasažen nadlimitním hlukem. Objekty, u kterých nelze zajistit splnění hlukových limitů, je nutné vykoupit nebo zajistit změnu jejich užívání.

Rozsah vlivu hluku na obyvatele lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako střední. Přesnější klasifikace bude provedena na základě výsledků akustické studie.

Negativní vlivy emisí z dopravy budou vyhodnoceny standardním způsobem v rozptylové studii, která bude zpracována v dalších fázích přípravy záměru. V rámci předchozí dokumentace EIA byla zpracována rozptylová studie pro podobné varianty a ve všech případech bylo konstatováno, že imisní limity pro sledované látky budou dodrženy u všech posuzovaných variant. Lze proto předpokládat, že i v případě posuzované trasy silnice I/13 i v případě obou zvažovaných variant (Pastýřská a Chrochvická) budou imisní limity dodrženy.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na obyvatele lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost jako malou. Přesnější klasifikace bude provedena na základě výsledků rozptylové studie.

Z ostatních vlivů na obyvatele je třeba jmenovat zejména vlivy sociálně ekonomické, vlivy na faktory pohody a v neposlední řadě i vlivy dopravně bezpečnostní.

Výstavba přeložky I/13 v úseku Děčín – Knínice podstatně neovlivní sociálně ekonomickou situaci v blízkém okolí. Tato stavba má ale význam v regionálních a nadregionálních vztazích a to z hlediska napojení Děčína a České Lípy na dálnici D8. Dojde k podstatnému zlepšení a zrychlení dopravní obslužnosti území a k jeho napojení na hlavní síť silnic, čímž dojde ke zvýšení atraktivity širšího zájmového území. Z tohoto pohledu je stávající silnice I/13 funkční jen velmi omezeně.

Rozsah tohoto vlivu lze charakterizovat jako malý až střední, jeho významnost jako střední až velkou.

Výstavbou přeložky silnice I/13 dojde nepochybně ke zlepšení dopravně bezpečnostního stavu podél stávající silnice I/13. Odvedením především tranzitní dopravy se doprava v intravilánu dotčených obcí zklidní a zvýší se bezpečnost chodců a cyklistů podél silnice I/13. V případě realizace Chrochvické varianty lze ovšem očekávat opačný efekt, tj. přivedení významného dopravního proudu do blízkosti obytné zástavby a tím riziko vzniku kolizních míst. Součástí přípravy nových silnic bývá bezpečnostní audit, který vyhodnotí rizikovost posuzovaných variant a navrhne vhodné dopravně bezpečnostní opatření.

Rozsah tohoto vlivu lze charakterizovat jako střední, jeho významnost jako střední až velkou.

D.1.2. Vliv na ovzduší a klima

Provoz na nově vystavěné přeložce silnice I/13 bude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice byly vyhodnoceny v rozptylové studii zpracované pro potřeby předchozí dokumentace EIA, byť pro odlišné směrové vedení přeložky. Vzhledem ke skutečnosti, že varianty posuzované v minulosti stejně jako varianta posuzovaná v předkládaném oznámení jsou většinou umístěny v rámci stejného koridoru (údolí Jílovského potoka), lze předpokládat, že výsledky rozptylových studií zpracovaných pro každou jednotlivou variantu budou vykazovat obdobné výsledky a na základě dříve zpracované rozptylové studie lze odhadnout přibližný vliv posuzované silnice I/13 na ovzduší a klima v lokalitě.

Z intenzit dopravy po silnici I/13 a emisních faktorů pro automobilovou dopravu byl v rámci předchozí dokumentace EIA proveden výpočet rozložení imisních koncentrací podél trasy přeložky pro rok 2010 a 2030. Výsledky pro body ve vzdálenosti 20 m od osy vozovky jsou uvedeny v následující tabulce.

Znečišťující látka		jednotka	rok	
			2010	2030
NO ₂	hodinové maximum	μg/m ³	20,5	4,4
	roční průměr	μg/m ³	1,29	0,27
NO _x	roční průměr	μg/m ³	12,1	2,6
CO	8 hodin	μg/m ³	58,6	10,3
	roční průměr	μg/m ³	5,65	0,99
PM ₁₀	denní maximum	μg/m ³	3,79	0,61
	roční průměr	μg/m ³	0,35	0,056
benzen	roční průměr	μg/m ³	0,057	0,015
benzo(a)pyren	roční průměr	pg/m ³	2,33	2,47

Porovnání je provedeno pro emisní hodnoty při složení a intenzitě dopravy v roce 2010 a 2030, pro rychlost 90 km/h a podélný sklon vozovky 2 %, tj. pro jednu konkrétní situaci. S ohledem na výše uvedené lze v okolí nyní posuzované varianty silnice I/13 očekávat obdobné koncentrace znečišťujících látek, jaké jsou uvedeny v tabulce převzaté z předchozí dokumentace EIA.

Výstavbou přeložky dojde k přesunu negativních vlivů na ovzduší z vnitřní části dotčených obcí do jejich okrajových částí nebo více mimo obytnou zástavbu. V každém případě budou na přeložce silnice I/13 spolupůsobit dva obrácené trendy: I) nárůst počtu vozidel jedoucích po silnici I/13 a II) snižování měrných emisí u nových automobilů. V dlouhodobém horizontu cca 20 let s velkou pravděpodobností převáží druhý trend a kvalita ovzduší se podél komunikace bude postupně zlepšovat.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na ovzduší a klima lze hodnotit jako střední až velký, jeho významnost jako malou. Přesnější klasifikace bude provedena na základě výsledků rozptylové studie.

D.1.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Povrchové vody budou ovlivněny především splachy znečišťujících látek z vozovky silnice. Tyto vlivy jsou nevyhnutelné a lze je pouze do určité míry minimalizovat. Nejdůležitějšími znečišťujícími látkami v dešťových vodách odtékajících z komunikací jsou chloridy z posypových materiálů při zimní údržbě a ropné látky z úkapů z vozidel jedoucích po komunikaci. Minimalizovat množství chloridů v dešťových vodách lze optimalizací dávek posypových materiálů, minimalizací obsahu chloridů v posypových materiálech a v odůvodněných případech vyloučením posypových solí ze zimní údržby (užívání inertních posypových materiálů). Negativní vliv splachů z komunikací se projevuje nejvíce u komunikací s relativně velkou plochou (čtyřpruhové rychlostní silnice a dálnice) v povodí málo vodných vodotečí. V dokumentaci bude vyhodnocen vliv odvádění splachových vod z vozovky silnice do recipientů (křížených vodotečí). Rozsah vlivu splachových vod ze silnice na povrchové vody lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako malou až střední.

Ovlivnění režimu podzemních vod je možno očekávat v oblastech, kde výkopové práce v zářezích zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. V oblasti dosahu drenážního účinku zářezů může v závislosti na místních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, vzdálenost jímacího objektu od zářezu,

filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů aj. dojít k ovlivnění hladiny a vydatnosti okolních jímacích objektů. Krátkodobé ovlivnění kvality podzemních vod lze očekávat v průběhu výstavby silnice po odtěžení půdní vrstvy a dlouhodobě především v místech projektovaných zářezů a v místech soustřeďování splachových vod z komunikace.

V hydrogeologickém posouzení, které bude zpracováno v rámci dokumentace EIA, bude zjišťován současný stav, způsob využití zdrojů vody a posouzena možnost jejich kvantitativního a kvalitativního ovlivnění výstavbou komunikace a jejím provozováním. V blízkosti trasy, v místech přiblížení k zástavbě, zejména v oblasti projektovaných zářezů, budou vymezeny oblasti možného kvantitativního a kvalitativního ovlivnění vydatnosti a kvality jímané vody individuálních jímacích objektů.

Rozsah vlivu splachových vod z posuzované silnice na podzemní vody lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou až střední.

D.1.4. Vlivy na půdu

Nevyhnutelným vlivem výstavby každé komunikace je zábor půdy. Je to daň za zlepšování dopravní dostupnosti a propustnosti měst a obcí. Zábor půdy lze minimalizovat jen velmi omezeně, částečně je možné pouze vhodným trasováním komunikací ušetřit nejcennější půdy v koridoru silnice.

Celkový zábor posuzované silnice nebyl vzhledem k rozpracovanosti projektové dokumentace v době zpracování oznámení stanoven. Z analýzy provedené na základě délky průchodů osy silnice přes zemědělské pozemky a přes pozemky určené k plnění funkce lesa vyplývá, že varianta Pastýřská bude procházet v délce cca 1,6 km přes pozemky ZPF a to přes pozemky zařazené do nejnižší IV. a V. třídy ochrany. Varianta Chrochvická bude procházet rovněž přes IV. a V. třídu ochrany, ale oproti variantě Pastýřské v délce cca 1,4 km.

V nevariantním úseku prochází trasa silnice I/13 přes pozemky ZPF v délce cca 10,2 km. Dominantní zábor (cca 76%) bude realizován na pozemcích nejnižší třídy ochrany (IV. a V.), dotčena však bude i nejcennější I. třída ochrany (cca 11%). Zbývající zábor se bude odehrávat ve II. anebo III. třídě ochrany.

Délka průchodu přes pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) byla orientačně stanovena na 1,6 km v nevariantním úseku, varianta Pastýřská prochází PUPFL v délce cca 480 metrů, varianta Chrochvická v délce cca 380 metrů.

Provoz komunikací měl v minulosti a v menší míře má dosud za následek depozici olova v pásu půdy v bezprostředním okolí komunikací. Se vzrůstem podílu automobilů používajících bezolovnatý benzín tento problém mizí. Rozsah vlivu výstavby a provozu silnice na půdu lze hodnotit jako velký, jeho významnost jako malou až střední.

D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

V zájmovém území nejsou evidována žádná chráněná ložisková území ani prognózní zdroje surovin a nejsou známa ani žádná poddolovaná území.

V zájmovém území se nachází jižně od obce Libouchec netěžený dobývací prostor 71038 Libouchec a výhradní ložisko 30940 Libouchec – Chvojno.

Širší zájmové území patří mezi nejrozsáhlejší sesuvné území v Českém masivu a s tím je spojen četný výskyt svahových deformací.

Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako malé až střední, jeho významnost též jako střední.

D.I.6. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy

Výstavba každé komunikace představuje vždy negativní zásah do fauny, flóry a ekosystémů přímo v místě výstavby. Významnost ovlivnění závisí na konkrétních podmínkách budoucího staveniště. Detailní vyhodnocení vlivů výstavby přeložky silnice I/13 na faunu, flóru a ekosystémy bylo pro varianty VA a VB provedeno v předcházející dokumentaci EIA a lze z něho pro účely posouzení vlivů nově navrhované stopy silnice I/13 do jisté míry vycházet.

Během terénních průzkumů v minulých letech bylo v zájmovém území zaznamenáno 543 taxonů cévnatých rostlin, z toho 14 druhů zvláště chráněných podle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. Dále bylo zjištěno celkem 63 druhů obratlovců a 142 druhů bezobratlých. Z uvedeného počtu zjištěných živočišných druhů je 14 druhů obratlovců a 9 druhů bezobratlých uvedeno v seznamu zvláště chráněných druhů dle zvláště chráněných vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb.

V rámci nové dokumentace EIA bude proveden další podrobný průzkum fauny i flóry, který zaktualizuje dříve prováděné průzkumy a detailně se zaměří na nově navrhovanou trasu přeložky silnice I/13.

Vzhledem k charakteru dotčených biotopů a k dosud publikovaným údajům o fauně a flóře v zájmovém území lze konstatovat, že rozsah vlivů výstavby silnice na faunu, flóru a ekosystémy bude střední až velký a rovněž tak jeho významnost bude střední až velká.

D.I.7. Vlivy krajiny, ÚSES a chráněná území

Výstavba i budoucí provoz na přeložce silnice I/13 ovlivní do určité míry funkčnost krajiny (ekosystémů) v širším území. Každá nová dopravní liniová stavba představuje vždy vytvoření bariéry v krajině, která ztěžuje nebo dokonce omezuje možnosti migrace živočichů. Technické možnosti pro zprůchodnění tělesa silnice jsou relativně dostupné v úsecích v násypech (mostní objekty, většinou navržené z důvodu překonání vodních toků v dostatečných parametrech). V úsecích v zářezech je možné zprůchodnění tělesa silnice biomostem (ekoduktem), v tomto případě se

jedná o stavební objekt realizovaný výhradně pro umožnění migrace živočichů. Problematické jsou úseky, kde je komunikace vedena na úrovni okolního terénu, v tomto případě neexistuje žádná technicky schůdná možnost, jak těleso silnice pro živočichy zprůchodnit. Základní síť migračních tras pro organismy v krajině představuje územní systém ekologické stability (ÚSES), který může být doplněn známými migračními trasami zvěře.

Míra prostupnosti nového úseku silnice I/13 bude vyhodnocena v dokumentaci EIA.

Posuzovaná trasa silnice nekříží žádné nadregionální nebo regionální biocentrum, v km 9,3 – 9,05 prochází trasa přeložky okrajovou částí lokálního biocentra Vysoký les (LBC 13).

Nevariantní úsek posuzované trasy přeložky silnice I/13 kříží v km 4,85-4,9 nadregionální biokoridor 17-28 a šest lokálních biokoridorů. Varianta Pastýřská kříží jeden lokální biokoridor, varianta Chrochvická kříží lokální biokoridory tři. Regionální biokoridor nebude nikde v posuzovaném úseku dotčen.

Posuzovaný úsek silnice I/13 zasahuje do dvou velkoplošných zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o CHKO Labské Pískovce a CHKO České Středohoří. Rozdíl mezi variantami z hlediska délky průchodu CHKO je malý, přesto lze mírně preferovat variantu Pastýřská, která vede cca třetinu své délky v tunelu pod Pastýřskou stěnou.

Posuzovaná trasa přeložky silnice I/13 nezasahuje do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti.

Varianta Pastýřská vstupuje v délce 1,24 km (km 0,16 – 1,4) do ptačí oblasti Labské pískovce dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích), je však v tomto úseku vedena tunelem pod Pastýřskou stěnou.

Na základě uvedených skutečností je možné konstatovat, že rozsah vlivů výstavby a provozu posuzované stavby na ekosystémy bude střední až velký, rovněž jeho významnost bude střední až velká.

D.1.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Stavba přeložky silnice I/13 si v případě realizace varianty Pastýřská vyžádá demolici tří objektů v ulici Čsl. Mládeže a v případě realizace varianty Chrochvická demolici čtyř objektů v místě budoucí křižovatky přeložky s ulicí Želenická.

Přesný rozsah demolic však bude možné stanovit až v dalších stupních projektové přípravy po zaměření tělesa silnice do terénu.

Výstavbou přeložky silnice I/13 nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka. Případný zásah do archeologických lokalit nalezených během výstavby bude vyhodnocen v dokumentaci včetně návrhu odpovídajících opatření.

Je možné odhadnout, že rozsah vlivů výstavby a provozu posuzované stavby na hmotný majetek a kulturní památky lze hodnotit jako střední, jeho významnost bude střední.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Výstavbou přeložky silnice I/13 bude přímo ovlivněno území o délce cca 15 km. Negativní vlivy provozu na silnici, zejména vlivy hluku a emisí znečišťujících látek do ovzduší budou ovlivňovat území podél silnice o rozloze několika čtverečních kilometrů. Z hlediska rozlohy zasaženého území lze rozsah vlivů hodnotit jako střední až velký.

Obyvatelé žijící podél stávající silnice I/13 jsou v současnosti negativně ovlivněni hlukem a emisemi z dopravy, po realizaci záměru bude tato část obyvatel odvedením určitého podílu dopravy ovlivněna pozitivně. Na druhou stranu nelze vyloučit zvýšení rozsahu negativních vlivů na obyvatele v současné době žijících nebo k rekreaci užívajících území navazující na připravovanou přeložku silnice I/13. Kvantitativní vyhodnocení vlivů na obyvatele bude zpracováno v dokumentaci EIA, konkrétně v hlukové a rozptylové studii. Z hlediska počtu zasažených obyvatel lze rozsah vlivů hodnotit jako střední.

D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Výstavba posuzovaného úseku přeložky silnice I/13 a následný provoz na této silnici nebude mít žádné přímé přeshraniční vlivy.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

V dokumentaci EIA budou navržena opatření, která zajistí minimalizaci negativních vlivů výstavby a provozu přeložky silnice I/13 v dané trase. Na základě výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí budou navržena opatření především v následujících oblastech:

Na základě výsledků akustické studie budou navržena protihluková opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb podél přeložky silnice I/13. V krajním případě budou

identifikovány objekty, u kterých bude dodržení hlukových limitů zřejmě nereálné. U těchto objektů bude nezbytné zajistit změnu užívání, případně vykoupení.

Na základě výsledků rozptylové studie budou navržena opatření, která zajistí dodržení imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší. V případě překračování limitů přichází v úvahu úprava trasy silnice nebo změna užívání objektů, případně jejich vykoupení. Překračování imisních limitů je však nanejvýš nepravděpodobné.

Na základě vyhodnocení vlivů provozu přeložky silnice I/13 (zejména zimní údržby) budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové vody. V úvahu přichází optimalizace dávek posypových materiálů, minimalizace obsahu chloridů v posypových materiálech a v odůvodněných případech vyloučením posypových solí ze zimní údržby (užívání inertních posypových materiálů).

V dokumentaci bude zpracováno hydrogeologické posouzení, na jehož základě budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody a zdroje podzemních vod. Budou identifikovány zdroje, ve kterých s velkou pravděpodobností dojde k ovlivnění, za ně bude nezbytné zřídit v předstihu zdroje náhradní. Budou identifikovány zdroje, u kterých nelze vyloučit ovlivnění výstavbou a provozem silnice. V těchto zdrojích bude nezbytné provádět monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody.

Na základě výsledků biologického průzkumu budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů výstavby a provozu přeložky silnice I/13 na faunu, flóru a ekosystémy. V případě zásahu silnice do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů bude navržen podrobný průzkum lokality před zahájením výstavby a realizace záchranného přenosu.

Budou vyhodnoceny střety přeložky silnice I/13 s prvky územního systému ekologické stability ÚSES včetně lokální úrovně. Budou navržena odpovídající reálná opatření pro zachování funkčnosti sítě ÚSES a pro zachování prostupnosti tělesa silnice pro migrující živočichy.

Budou vyhodnoceny střety přeložky silnice I/13 s případnými archeologickými nalezišti a budou navržena odpovídající opatření pro realizaci stavby.

Budou vyhodnoceny nezbytné demolice stavebních objektů a budou prověřeny možnosti jejich minimalizace.

D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Při zpracování předkládaného oznámení na přeložku silnice I/13 „*Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – D8 (Knínice)*“ jsme vycházeli z následujících podkladů:

- 1) aktualizovaná studie „*Přeložka silnice I/13 Děčín – Knínice*“, zpracovatel Valbek, spol. s r.o., červen 2011
- 2) oznámení EIA „*Přeložka silnice I/13 Děčín – D8*“, zpracovatel Evernia s.r.o., prosinec 2004

- 3) dokumentace EIA „*Přeložka silnice I/13 Děčín – D8*“, zpracovatel Evernia s.r.o., květen 2007

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

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr je předložen a vyhodnocen v km 0,0 – 3,5, respektive v km 0,0 – 3,85 ve dvou variantách směrového vedení. Obě varianty mají jiný počátek a tudíž i jiné místo napojení na stávající silniční síť.

Kratší varianta, označovaná jako varianta Pastýřská, začíná na ulici Čsl. Mládeže, prochází tunelem pod Pastýřskou stěnou, mostním objektem kříží Teplickou ulici a Jílovský potok, při severním okraji míjí městskou část Letná, jižně míjí Horní Oldřichov a v km 3,5 plynule přechází do nevariantního úseku. Ačkoliv se tato varianta vyhýbá souvislé obytné zástavbě, v severozápadním okraji Letné zasahuje do prostoru zahrádek, kde lze očekávat určité demolice rekreačních objektů dosud v blíže neurčeném rozsahu. Demolice se předpokládají i na začátku úseku, kde bude nutné u vstupního portálu do tunelu odstranit celkem tři obytné domy. Na druhou stranu tato varianta svým přibližně kilometrovým vedením ve skalním masívu Pastýřské stěny minimalizuje řadu negativních vlivů – zábor půdy, vliv na faunu a flóru, vlivy na obyvatelstvo apod.

Nepatrně delší varianta, která začíná na silnici I/62 v jihozápadní části města Děčín, je navržena údolím Chrochvického potoka, a proto je označovaná jako varianta Chrochvická. Tato varianta je až do km 1,0 obklopena obytnou zástavbou, v místě křížení s ulicí Želenická bude nutné v rámci vybudování křižovatky odstranit čtyři obytné objekty. Silnice dále pokračuje údolím Chrochvického potoka, který dvakrát kříží a v proluce mezi další obytnou zástavbou mezi Krásným Studencem a Václavovem kříží ulici Hraniční. Od křížení s ulicí Hraniční je tato varianta dále navržena v tunelu o délce cca 800 metrů severním směrem a v km 3,85 se napojuje stejně jako varianta Pastýřská na nevariantní úsek. Tunelové vedení stejně jako v případě varianty Pastýřská minimalizuje negativní vlivy přeložky na zábor půdy, na faunu a flóru a částečně i na obyvatelstvo.

Podrobnější kvalitativní a kvantitativní vyhodnocení posuzovaných variant bude provedeno v dokumentaci EIA.

Od km 3,5 respektive 3,85 až do konce navrhované přeložky je navrženo pouze jedno řešení směrového a výškového vedení přeložky silnice I/13.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

K oznámení jsou přiloženy následující přílohy:

- Příloha č. 1. Přehledná situace
- Příloha č. 2. Vyjádření stavebních úřadů o vztahu posuzovaného záměru k územně plánovací dokumentaci (Děčín, Jílové, Libouchec)
- Příloha č. 3. Stanovisko orgánů ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění (Ústecký kraj, správa CHKO Labské Pískovce, správa CHKO České Středohoří)

G. SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Silnice I/13 je dálkového významu jako součást mezinárodního tahu E442. V lokálním měřítku zajišťuje v posuzovaném úseku napojení Děčínského a částečně i Libereckého regionu na dálnici D8. V současnosti je stávající silnice I/13 vedena průtahem přes centra obcí a měst, kde vlivem zátěže a kongescí dochází k výraznému zhoršování životního prostředí. Řešení problému a odlehčení dopravy v intravilánu dotčených obcí je možné pouze vybudováním nové silnice I/13, která odvede tranzitní dopravu mimo centra obcí.

Předmětem předkládaného oznámení je záměr „*Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín - D8 (Knínice)*“. V celé trase je silnice I/13 navržena jako dvoupruhová komunikace I. třídy v kategorii S 11,5/70.

Pro záměr přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a dálnicí D8 již jeden proces EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. proběhl v letech 2004 – 2008. V záměru s názvem „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“ byly hodnoceny dvě varianty směrového vedení přeložky silnice I/13 a to varianta VA a varianta VB a varianta nulová (zachování současného průtahu silnice I/13 obcemi a městy na trase).

Obě varianty VA a VB byly vedeny v cca společném koridoru jižně od stávající silnice I/13 po jižním okraji sídel Libouchec, Modrá, Jílové, Martiněves a Bynov.

Varianta VB byla částečně vedena v trase železniční tratě Děčín – Novosedlice a předpokládala zrušení tratě. Varianta VA byla vedena mimo železniční trať, která v této variantě byla zachována. V úseku mezi dálnicí D8 a osadou Modrá byly varianty VA a VB vedeny v těsném souběhu, v úseku mezi Modrou a Bynovem byla varianta VA vedena více jižněji a více se vyhýbala obytné zástavbě. Za Bynovem se koridory varianty VA a VB rozdělily. Varianta VA se odklonila jižním směrem a do Děčína vstoupila v části Chrochvice, varianta VB pokračovala v koridoru železniční trati a do zástavby Děčína vstoupila v části Podmokly.

V červenci 2008 vydalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) stanovisko k realizaci záměru „*Přeložka silnice I/13 Děčín – D8*“, ve kterém označilo zachování současného stavu nebo realizaci varianty VB za nepřijatelné. Ve variantě VA byl za

nepříjemný úsek označen km 0,0 – 9,8, naopak podmíněně akceptovatelný byl úsek v km 9,8 – 15,0, tj. ve směru od Modré na Libouchec.

V předkládaném oznámení jsou vyhodnoceny dvě varianty směrového vedení v první části posuzované přeložky – varianta Pastýřská (km 0,0 – 3,5) a varianta Chrochvická (0,0 – 3,85), ve zbývajících částech je úsek navržen a posouzen nevariantně.

Varianta Pastýřská začíná v ulici Čsl. mládeže, prochází tunelem pod Pastýřskou stěnou, na mostním objektu kříží Teplickou ulici a Jílovský potok, jižně obchází Horní Oldřichov a napojuje se na nevariantní úsek.

Varianta Chrochvická začíná v jihozápadní části Děčína na silnici I/62, vede údolím Chrochvického potoka, prolukou mezi Václavovem a Krásným Studencem, tunelem a jižně od Horního Oldřichova se rovněž napojuje na nevariantní úsek.

V nové stopě je pak od km 3,5 až do km 10,5 veden pro obě varianty společný, nevariantní úsek. Od km 10,5 až do konce úseku je aktuálně posuzované směrové vedení identické s předchozí posuzovanou variantou VA.

Cílem předkládaného oznámení a navazujícího zjišťovacího řízení je identifikace všech potenciálních vlivů na životní prostředí, které může realizace a provoz posuzovaného záměru vyvolat. Na základě informací získaných ve zjišťovacím řízení bude zpracována dokumentace podle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Naše představa o hodnocení jednotlivých vlivů je obsažena v příslušných kapitolách oznámení. Prosíme proto všechny účastníky zjišťovacího řízení, aby ve svém vyjádření formulovali požadavky, jak by měla být dokumentace zpracována.

Na základě našich současných znalostí získaných z archivních materiálů, z mapových podkladů a ze vstupního terénního průzkumu zájmového území za nejzávažnější environmentální charakteristiky v dotčeném území ve vztahu k posuzované přeložce silnice I/13 považujeme:

- blízkost obytné zástavby
- křížení vodních toků a jejich niv
- křížení poměrně málo vodných vodotečí, které jsou recipienty splachových vod z vozovky posuzované silnice
- průchod silnice I/13 biologicky zajímavým územím na rozhraní dvou chráněných krajinných oblastí a v blízkosti maloplošného zvláště chráněného území
- vedení silnice v členitém území s rizikem sesuvů
- křížení silnice s prvky sítě ÚSES

Ovlivnění uvedených, podle našeho názoru prioritních environmentálních charakteristik, by měla být věnována maximální pozornost v dokumentaci EIA. Ovšem i ostatní vlivy na životní prostředí by měly být v dokumentaci EIA vyhodnoceny standardním postupem dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

V probíhajícím procesu EIA budou vyhodnoceny vlivy navrženého technického řešení výstavby přeložky silnice I/13 na životní prostředí. Budou navržena opatření,

kteřá zajistí minimalizaci vlivů výstavby a provozu silnice I/13 v následujících oblastech:

Na základě výsledků akustické studie budou navržena protihluková opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů ve venkovním prostředí u obytných objektů podél přeložky silnice I/13. Budou identifikovány objekty, u kterých bude dodržení hlukových limitů zřejmě nereálné. U těchto objektů bude nezbytné zajistit změnu užívání, případně vykoupení.

Na základě výsledků rozptylové studie budou navržena opatření, která zajistí dodržení imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší. V případě překračování limitů přichází v úvahu úprava trasy silnice nebo změna užívání objektů, případně jejich vykoupení. Překračování imisních limitů je však nanejvýš nepravděpodobné.

Na základě vyhodnocení vlivů provozu přeložky silnice I/13 (zejména zimní údržby) budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové vody. V úvahu přichází optimalizace dávek posypových materiálů, minimalizace obsahu chloridů v posypových materiálech a v odůvodněných případech vyloučením posypových solí ze zimní údržby (užívání inertních posypových materiálů).

V dokumentaci bude zpracováno hydrogeologické posouzení, na jehož základě budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody a zdroje podzemních vod. Budou identifikovány zdroje, ve kterých s velkou pravděpodobností dojde k ovlivnění, za ně bude nezbytné zřídit v předstihu zdroje náhradní. Budou identifikovány zdroje, u kterých nelze vyloučit ovlivnění výstavbou a provozem silnice. V těchto zdrojích bude nezbytné provádět monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody.

Na základě výsledků biologického průzkumu budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů výstavby a provozu přeložky silnice I/13 na faunu, flóru a ekosystémy. V případě zásahu silnice do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů bude navržen podrobný průzkum lokality před zahájením výstavby a realizace záchranného přenosu.

Budou vyhodnoceny střety přeložky silnice I/13 s prvky územního systému ekologické stability ÚSES včetně lokální úrovně. Budou navržena odpovídající reálná opatření pro zachování funkčnosti sítě ÚSES a pro zachování prostupnosti tělesa silnice pro migrující živočichy.

Budou vyhodnoceny střety přeložky silnice I/13 s případnými archeologickými nalezišti a budou navržena odpovídající opatření pro realizaci stavby.

Budou vyhodnoceny nezbytné demolice stavebních objektů a budou prověřeny možnosti jejich minimalizace.

H. PŘÍLOHA

Vyjádření příslušných odborů územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace jsou součástí přílohové části (Příloha č.2).

Stanoviska orgánů ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění jsou součástí přílohové části (Příloha č.3).

ÚDAJE O ZPRACOVATELI OZNÁMENÍ

Zpracovatel oznámení:

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
osvědčení č.j. 39738/ENV/10 ze dne 6.5.2010

Adresa zpracovatele oznámení:

EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice
tel.: 386 354 942

Spolupráce:

RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona
č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993,
prodloužení autorizace č.j. 45099/ENV/06 ze dne 29.6.2006

Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona
č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 39884/ENV/10 ze dne 6.5.2010

Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné
zdraví dle §19 odst.1 zákona č. 100/2001 Sb., č.j. 34758-OVZ-32.0-8.9.08 ze dne
19.12.2008

Mgr. Alexandra Příbylová, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice

V Českých Budějovicích

29. listopadu 2012

EIA SERVIS s.r.o.
RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.
jednatel společnosti

EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Radomír Mužík
zpracovatel oznámení