



KULBX00SU79J

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE
odbor životního prostředí a zemědělství

Adresátům dle rozdělovníku

Číslo jednací
KULK 37742/2024
OŽPZ 282/2022

Oprávněná osoba/linka/email
Ing. Čech/391
petr.cech@kraj-lbc.cz

Liberec
15. května 2024

**ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(dále jen „závazné stanovisko“)**

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění účinném do 31. prosince 2023 (dále jen „zákon“)

Výroková část

Název záměru: I/13 Frýdlant – Obchvat

Kapacita (rozsah) záměru: Obchvat je navržen v kategorii S 9,5/90. Návrh obchvatu je zpracován ve 2 základních variantách vedení trasy. Základní parametry jednotlivých variant jsou uvedeny v následující tabulce.

Trasa	Délka (km)	R_{min} (m)	Max. podélný sklon %	Poznámka
Varianta 2	6,756	550	6	Jižní obchvat místní část Větrov
Varianta 4	7,181	520	6	Severní obchvat místní část Větrov

Trasa	Výkop (m^3)	Násyp (m^3)	Plocha vozovky (m^2) bez mostů
Varianta 2 (modrá)	316 240	214 218	57 671
Varianta 4 (fialová)	251 406	218 790	64 252

Zábor (m^2)	Varianta 2	Varianta 4
PUPFL	4 174	4 592
ZPF	253 097	222 649

T +420 485 226 111 E podatelna@kraj-lbc.cz

Nové křižovatky, mostní objekty a přeložky komunikací navržené v trasách jednotlivých variant jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Varianta 2

<i>Staničení (km)</i>	<i>Křižující silnice</i>	<i>Tvar křižovatky</i>	<i>Poznámka</i>
0,724	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Liberce)
3,010	II/290	mimoúrovňová jednovětвовá	napojení Raspenavy
3,769	III/2903 Zámecká	úrovňová průsečná	úrovňová průsečná
5,296	II/291	úrovňová průsečná	napojení Jindřichovic pod Smrkem
6,248	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Polska)

<i>Číslo SO</i>	<i>Název</i>	<i>Staničení (km)</i>	<i>Délka (m)</i>	<i>Šířka (m)</i>
SO 201	Most přes potok a biokoridor	0,448	3,0	11,5
SO 202	Nadjezd silnice III/2902 do Zátíší	2,764	18,0	6,5
SO 203	Most přes silnici II/290, železnici a řeku Smědou	3,259	423,0	12,0
SO 204	Most přes cyklostezku	5,031	3,0	9,5
SO 205	Most přes železnici a řeku Řasnici	6,172	96,0	12,0

<i>Přeložka</i>	<i>Staničení (km)</i>	<i>Kategorie</i>	<i>Délka (km)</i>
Napojení stávající silnice I/13 do Frýdlantu	0,724	S 9,5	0,590
Přeložka silnice III/2901 (napojení Větrova)	0,790	S 7,5	0,325
Přeložka silnice III/2902	2,775	S 4 (S 6,5)	0,200
Přeložka silnice III/2903	3,769	S 7,5	0,200
Přeložka silnice II/291	5,296	S 7,5	0,440
Napojení stávající silnice I/13 do Frýdlantu	7,452	S 9,5	0,190

Varianta 4

<i>Staničení (km)</i>	<i>Křižující silnice</i>	<i>Tvar křižovatky</i>	<i>Poznámka</i>
1,710	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Liberce)
2,531	stávající III/2901	úrovňová průsečná	napojení Frýdlantu a Větrova
3,442	II/290	mimoúrovňová jednovětвовá	napojení Raspenavy
4,197	III/2903 Zámecká	úrovňová průsečná	napojení ul. Zámecké a III/2903
5,721	II/291	úrovňová průsečná	napojení Jindřichovic pod Smrkem
6,672	stávající I/13	úrovňová styková	napojení Frýdlantu (od Polska)

Číslo SO	Název	Staničení (km)	Délka (m)	Šířka (m)
SO 201	Most přes potok a biokoridor	0,448	3,0	11,5
SO 202	Most přes údolí Větrovského potoka a MK	1,827	176,0	12,0
SO 203	Most přes bezejmenný potok	2,950	2,5	21,5
SO 204	Nadjezd silnice III/2902 do Zátíší	3,261	18,0	6,5
SO 205	Most přes silnici II/290, železnici a řeku Smědou	3,642	370,0	12,0
SO 206	Most přes cyklostezku	5,457	3,0	9,5

Přeložka	Staničení (km)	Kategorie	Délka (km)
Napojení stávající silnice I/13 do Frýdlantu	1,710	S 9,5	0,590
Přeložka silnice III/2901 (napojení Větrova)	2,531	S 7,5	0,325
Přeložka silnice III/2902	3,261	S 4 (S 6,5)	0,200
Přeložka silnice III/2903	4,197	S 7,5	0,200
Přeložka silnice II/291	5,721	S 7,5	0,440
Napojení stávající silnice I/13 do Frýdlantu	6,672	S 9,5	0,190

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu: Záměr je posuzován dle bodu č. 49, kategorie II – „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky ($a = 2$ km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky ($a = 2$ km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby ($b = 1000$ voz./24 hod.).“.

Umístění záměru: kraj: Liberecký
 obec: Dětrichov (546607), Frýdlant (564028), Raspenava (564371)
 k. ú.: Dětrichov u Frýdlantu (625990), Frýdlant (635090), Raspenava (739448)

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 65993390

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Praha 4, Nusle, Na Pankráci 546/56

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad) jako příslušný úřad podle § 22 písmene a) zákona za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu
vydává

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

k záměru

„I/13 Frýdlant – Obchvat“
 pro obě hodnocené varianty 2 a 4

Krajský úřad na základě § 9a odst. 1 zákona **stanovuje následující podmínky pro navazující řízení:**

I. Podmínky pro fázi přípravy a realizace záměru:

- 1) Oznamit záměr výstavby Archeologickému ústavu AV ČR, a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Při zpracování projektové dokumentace použít územně analytické podklady z oblasti památkové péče pro vyznačení ochranného pásma nemovité národní kulturní památky Zámku Frýdlant, drobných nemovitých památek, kulturních památek a národní kulturní památky Zámku Frýdlant. V případě nevyhnutelné kolize záměru (ve variantě 4) s drobnou památkou místního významu pomníkem Josefa II a s památkou místního významu – křížem v nově navržené křižovatce za místní částí Větrov nad Hágem, případně s jinými památkami, provést jejich přesun na jiné důstojné místo, které bude odpovídajícím způsobem upraveno. Případné přesuny konzultovat s majitelem památky a s odborem kultury, památkové péče a cestovního ruchu Krajského úřadu Libereckého kraje.
- 2) Technické řešení zvolené varianty musí respektovat vodohospodářské limity v území. Trasa obchvatu prochází záplavovým územím Smědě a Řasnice a ochranným pásmem vodního zdroje Řasnice (PHO 2. stupně vnitřní a 3. stupně), křížení s vodními toky, křížení s vodárenským vodním tokem a tyto skutečnosti je třeba zohlednit při zpracování dokumentace stavby. Následně je nutné navrhnout vhodné technické řešení odvodnění navrhované komunikace, aby bylo možné zabránit jednak kontaminacím z havárií na silnici, jednak pronikání slaných roztoků ze zimní chemické údržby do vodních zdrojů. V závislosti na zvolené variantě bude nutné podrobně prověřit dotčená zastavěná území z hlediska možného ohrožení zásobování obyvatelstva pitnou a užitkovou vodou (lokální vodní zdroje k jednotlivým stavbám). K realizaci záměru bude třeba souhlasu vodoprávního úřadu, který bude vydán na základě předložené žádosti a dokladů.
- 3) V období výstavby neumísťovat plochy zařízení staveniště do záplavového území Smědě a Řasnice, popř. do údolí Olešky. Pro případ povodňových situací vypracovat před zahájením stavebních prací povodňový plán a v případě nutnosti podle něj postupovat. Na staveništi používat pouze techniku v bezvadném technickém stavu; veškerá mechanizace, pracující v blízkosti koryt vodních toků, bude používat pouze biologicky odbouratelné provozní náplně.
- 4) Bude provedeno změření technické seismicity u vybraných stávajících objektů obytné zástavby ve stávajícím stavu nejbližší navrhované komunikaci a následně po realizaci záměru v rámci kolaudačního řízení; při prokazatelné změně, která by mohla mít negativní vliv na stávající objekty, budou případná opatření realizována na náklady investora záměru.
- 5) Pro eliminování možnosti havarijního úniku závadných látek do okolního prostředí je nutno dbát na dodržování pracovní kázně, udržování stavebních mechanismů v řádném technickém stavu a dodržovat zásady pro práci s látkami závadnými pro vodní prostředí. Pokud by i přes tato opatření došlo k úniku nebezpečných látek do vodního či horninového prostředí, je zapotřebí postupovat podle předem schváleného havarijního plánu.
- 6) Během výstavby je zapotřebí dbát zvýšené opatrnosti především v okolí vodotečí, a dále v místech, kde záměr zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů (severní části zájmového území) a chráněné oblasti přirozené akumulace vod (totožná s CHKO Jizerské hory). Pro zamezení znečištění vody v okolních vodotečích je možné vodu zachycenou v příkopech či kanalizaci vypouštět do recipientů až po průtoku havarijním zachytným zařízením – dešťovou usazovací nádrží (dále jen „DUN“), případně jiným dostatečně účinným zařízením. Pro dočištění

po případné havárii by měla být možnost zařadit nad odtok z DUN do recipientů ještě filtrační člen s náplní např. fibroilu. Dále je doporučeno pro případ větší či pozdě zjištěné havárie vybudovat v korytě recipientu pevný profil s možností osazení norné stěny.

- 7) V projektové dokumentaci minimalizovat zábery ZPF např. na základě optimalizace velikosti násypů a zářezů. Navrhovat násypy a zářezy s ohledem na hydrologické a odtokové poměry v území, provádět přesuny hmot s návazností na obdobné chemické vlastnosti půd okolních zemědělských pozemků. V projektové dokumentaci bude zpracován plán rekultivace dočasně odňatých pozemků, projekt vegetačních úprav omezujících riziko eroze na svazích a znečištění okolních zemědělských pozemků. Budou stanoveny plochy záborů, jež mohou sloužit jako zařízení staveniště nebo jako dočasné skládky pro uložení ornice, popř. vytěžených zemin (přednostně na ostatních plochách, případně méně kvalitních půdách) a nakládání s těmito skládkami po ukončení jejich využívání. Bude provedena pasportizace melioračních systémů a návrh jejich úprav. Během výstavby silnice bude provedeno zajištění stability svahů. Pro eliminování možnosti havarijního úniku závadných látek do zemědělských půd je nutno dbát na dodržování pracovní kázně, udržování stavebních mechanismů v řádném technickém stavu a dodržovat zásady pro práci se závadnými látkami.
- 8) V dalším stupni přípravy záměru zpracovat podrobnou rozptylovou studii jak pro fázi výstavby, tak realizace záměru. Z hlediska ochrany ovzduší nemusí, dle Rozptylové studie (příl. dokumentace H.IV), investor navrhovat a realizovat kompenzační opatření, neboť očekávaná intenzita dopravy v roce 2045 (podle růstových koeficientů MD) nepřekročí hodnotu 15 000 vozidel za den. Jsou tedy navržena jen běžná preventivní opatření:
- u déletrvajících prací probíhajících v blízkosti obytné zástavby plánovat nejvíce prašné práce, pokud možno mimo letní měsíce, které jsou charakteristické nízkým počtem srážkových dní,
 - vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací zejména zeminou, betonovou směsí apod.,
 - případné znečištění komunikací musí být pravidelně odstraňováno,
 - vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí hmot plachty,
 - provádět skrývku půdy a zemní práce postupně, neodkrývat celý povrch najednou ale ponechat po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení,
 - skrápět (zvlhčovat) v době déletrvajících sucha odkryté plochy, především na staveništi v blízkosti obytných lokalit.
- 9) Po výběru varianty, se znalostí organizace výstavby, navrženého stavebního postupu a rozsahu stavební techniky zpracovat aktualizovanou akustickou studii. V případě, že tato studie prokáže nebo bude indikovat překročení hodnoty hygienického limitu, navrhnout adekvátní protihluková opatření. Jako opatření ke snížení hladiny hluku v blízkosti chráněného venkovního prostoru některých obytných budov jsou aktuálně navrženy následující protihlukové stěny (dále jen „PHS“):

Varianta 2 - jedná se o jeden dům v jižní části Větrova, který trasa obchvatu obchází z jihu a o domy v blízkosti navrženého mostu přes říčku Smědou.

Číslo PHS	staničení	délka (m)	výška (m)	umístění	povrch vnitřní
-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------------

	<i>od km</i>	<i>do km</i>				
1	1,590	1,695	105	2	vlevo	-
2	2,908	2,925	17	4	vlevo	pohltivý
	2,925	2,982	57	5		
	2,982	2,995	13	4		
	2,995	3,005	10	3,5		
3	3,047	3,149	102	2	vpravo	pohltivý
4	6,530	6,570	40	3,5	vlevo	

Varianta 4 - jedná se o domy v severní části Větrova, kde trasa obchvatu přechází po mostě údolí Větrovského potoka a o domy v blízkosti navrženého mostu přes říčku Smědou. Limity budou překročeny i u domu stojícího přímo u komunikace v závěrečné části obchvatu, kde se trasa napojuje na stávající silnici I/13

Číslo PHS	<i>staničení</i>		<i>délka (m)</i>	<i>výška (m)</i>	<i>umístění</i>	<i>povrch vnitřní</i>
	<i>od km</i>	<i>do km</i>				
1	1,755	1,871	116	2	vlevo	pohltivý
2	1,755	1,855	100	4	vpravo	pohltivý
3	3,335	3,350	15	3,5	vlevo	pohltivý
	3,350	3,405	55	55		
	3,405	3,437	32	4		
4	3,485	3,580	95	2	vpravo	pohltivý
5	6,935	6,975	40	3,5	vlevo	

10) V této fázi přípravy (proces EIA) se neuvažuje s osvětlením záměru. Pokud bude záměr během výstavby nebo provozu osvětlen, pak bude muset plnit požadavky české technické normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení, případně následující obecná opatření k zamezení výskytu světelného znečištění (metodický pokyn k předcházení a snižování světelného znečištění“ č.j.: MZP/2023/710/2146):

- navrhovat osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, které využívá moderních poznatků a technologií, je účelné a neobtěžuje své okolí;
- osvětlovací soustavy navrhovat tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování;
- nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru;
- při návrzích osvětlení venkovních prostor, či dopravních staveb, osvětlení bezúčelně nepředimenzovávat;

- pokud to provozní nebo bezpečnostní okolnosti nevyžadují, vyvarovat se světelným zdrojům s vysokým podílem krátkých vlnových délek < 500 nm, resp. světelných zdrojů s vyšším podílem modré spektrální složky - tzv. chladným bílým světlem (s vysokou hodnotou náhradní teploty chromatičnosti „CCT“), doporučeno je nižší nebo rovno 2 200 K v chráněných oblastech (národní parky a jejich ochranná pásma, chráněné krajinné oblasti, přírodní parky, oblasti tmavé oblohy) a nižší nebo rovno 2 700 K mimo tato území;
- vyvarovat se zařízení s emisemi stroboskopických a laserových světelných efektů do vnějšího prostředí;
- intenzitu osvětlení přizpůsobit okolnímu prostředí; v případě nápisů a reklamních znaků dát přednost zdůraznění obrysů před celoplošným nasvícením;
- snižovat intenzitu osvětlení, tlumit jej či zhasínat světelné zdroje v době, kdy nejsou potřebné (v době nočního klidu, po uzavření podniků atd.);
- navrhovat osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel (zamezit záření venkovního osvětlení do oken obytných domů);
- odpovídajícími technickými či jinými opatřeními zajistit, aby mimo osvětlované objekty unikalo co nejméně světla.

11) Pro **variantu 2** je však třeba pro minimalizaci vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny v dalším stupni projektování zajistit migrační zprůchodnění, a dále i další opatření na ochranu dřevin a biotopů ptáků a netopýrů a upravit trasu podle následujících podmínek:

- a. Odsunout trasu v km 0,3-0,6 severním směrem zcela mimo koryto i břehový porost potoka Oleška, eliminovat zásah do břehového porostu. Most SO 201 přes migrační trasu musí mít parametry dle migrační studie: délka mostu (šířka podchodu) 50 m, světlá výška podchodu pod mostem min 5 m, v rámci rekultivace rušeného úseku I/13 realizovat naváděcí pásy zeleně k tomuto mostu od SZ (od panelové cesty) a od S (podél nového odbočení na Frýdlant). Případně je možné řešit biomost šířky 20-30 m.
- b. Posunout trasu cca v km 1,4-1,6 o cca 30-50 m jižněji, tak, aby nedocházelo ke střetu se skupinou vzrostlých stromů (lípa, jírovec) a ohrožení božích muk u polní cesty; aby došlo k oddálení trasy od nejbližších objektů pro bydlení; zároveň však tento posun musí respektovat polohu památného stromu „Dub u Větrova“ (km 1,5, cca 100 m jižně od trasy V2); současně je nutno zajistit náhradu za severo-j jižně vedené polní cesty, křížící trasu cca v km 1,4, 1,5 a 1,8, které budou trasou V2 přerušeny (umožnění obsluhy přílehlých zemědělských pozemků) – kombinace hospodářských sjezdů, případně v km 1,8 přemostění přes I/13.
- c. V km 2,8 posun trasy v zářezu (celého tělesa) mimo pozemek u rekreačního objektu Chalupa Zátíší, zajistit, aby nadjezd SO 202 umožňoval dopravní obsluhu objektu atd.
- d. V rámci dalšího stupně přípravy záměru zpracovat detailní posouzení vlivů na krajinu v prostoru rušení vazeb jednotlivých honů na sídlo Větrov. Dle technických možností zachovat historickou cestní síť, jakožto významný znak kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu a navrhnout zprůchodnění polních cest přes těleso silnice a např. zvýraznění plužiny výsadbou. Toto posouzení projednat s AOPK ČR – Správa CHKO Jizerské hory.

12) **Varianta 4** pravděpodobně vyžaduje demolice objektů, prochází mostem v blízkosti objektů pro bydlení a rozděluje místní část Větrov. V této variantě je třeba pro minimalizaci vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny v dalším stupni projektování trasu obchvatu upravit podle následujících podmínek:

- a. V úseku km 0,3-1,0 vyřešit migrační zprůchodnění trasy silnice I/13 pro migrující živočichy kategorie A a to buď mostem přes NRBK, vyvýšeným nad okolní terén (v délce min. 30 m,

- světla výška min. 5 m), anebo naopak přemostěním silnice v zářezu ve výše položeném úseku (biomost šířky 20-30 m).
- b. V km 2,0-2,4 - odklonit trasu za mostem přes Větrovský potok cca 30 m severněji, aby se vyhnula linii dřevin na kamenném snosu a podél cesty v pastvinách. Přitom je třeba zachovat odstup min. 50 m od území PR Křížový vrch.
- c. V km 2,4-2,5 obnovit/přeložit přístupovou cestu k PR Křížový vrch, a podle možností umístění křížovatky se sil. III/2901 zachovat nebo obnovit křížek u cesty.
- d. V km 3,5-4,5 trasu posunout více k JV, víceméně do stopy kopírující dosavadní var. 2, přičemž bude použita konstrukce s co možná nejnižší niveletou vozovky mostu SO 205 přes údolí Smědé. Niveleta vč. horní hrany protihlukových bariér nesmí převyšovat niveletu vozovky podle aktuální studie ve var. 2 (nejnižší bod je aktuálně položen na kótě 333,8 m n. m.). Na pravém břehu Smědé se tak trasa mostu opře do mírné terénní prohlubně na okraji dřevinného porostu na svahu a díky poloze o pár desítek m jižněji zároveň mine ty největší stromy, do kterých trasa V4 zasahuje.
- e. V km 4,5 díky využití trasy V2, vedené více po okraji remízku se vzrostlými stromy, může být zachována větší část loviště netopýrů.
- f. V km 6,2 upravit niveletu silnice tak, aby těleso přerušovalo silniční alej podél III/2911 pouze v co nejkratším úseku, nebo případně (v případě potřeby hlubšího zářezu) náhradními výsadbami původní dřevinnou linii co nejvíce obnovit.
- 13) U všech dotčených zvláště chráněných druhů je nutné nejprve zajistit si výjimku orgánu ochrany přírody ze zákazů stanovených zákonem (§ 56 ZOPK). Oznamovatel již předběžně předpokládá provedení záchranných transferů zvláště chráněných rostlin a živočichů z míst, která budou stavbou narušena, přesnější podmínky takových transferů nicméně budou stanoveny až v případném rozhodnutí o těchto výjimkách (příslušným orgánem je k tomu Správa CHKO Jizerské hory).
- 14) Je třeba prověřit a minimalizovat požadavky na kácení ve všech místech, kde bude docházet k nezbytným zásahům do porostů dřevin, včetně omezení ploch dočasných záborů stavby, zejména v místech mostních objektů (i pod nimi). Následně i před prováděním stavby zajistit ochranu ponechávaných stromů.
- 15) Kácení dřevin (včetně náletů a křovin) lze provádět výhradně v mimovegetačním období, tj. i mimo hnízdní sezónu ptáků. Orientačně lze tedy kácet od října do konce března, termín se ale může se v jednotlivých sezónách mírně lišit podle aktuálního nástupu jara (vhodné upřesnit termíny konzultací s orgánem ochrany přírody v koordinaci se stanoveným biologickým dozorem stavby).
- 16) V km 0,0-1,0, po dobu trvání výstavby, zařadit do dočasných záborů pás šířky 5 m na každou stranu od stavby na pozemcích TTP (luk s výskytem modrásků). Tyto pásy pozemků budou po dobu výstavby ponechány bez seče v období letu dospělců, tj. od druhé pol. května do pol. září (možno posekat do 15. května, anebo až po 15. září). V tomto pásu mimo trvalý zábor stavby budou vyloučeny veškeré zásahy do této louky; nebude zde proto např. umístováno zařízení stavenišť, zřizovány deponie, bude vyloučen pojezd vozidel či další mechanizace mimo plochy dotčené přímo výstavbou (záborem). Cílem je poskytnout refugium jedincům modrásků, kteří by mohli být negativně dotčeni např. úpravou náspů či příkopů podél stávající trasy I/13.
- 17) Dle závěrů migrační studie ponechat nezpevněné podmostí všech větších mostních objektů, tj. s přírodním povrchem (nezhutněná zemina, max. v nezbytné míře s ochranou základů pilířů v blízkosti koryta toku) a s podporou případného rozvoje vegetačního pokryvu (travinobylinné porosty, případně i nižší keře, např. vrby). Ponechat přirozené břehy a koryto v podmostí,

zachovat přirozenou hydrodynamiku a migrační prostupnost toku. Zamezit splachům ze silnice do vodních toků, předcházet znečištění vody a nivy i v průběhu stavby.

- 18) Pro zajištění maximální ochrany vodních toků a vodních organismů před znečišťováním (včetně úkapů ropných látek) budou odtoky z retenčních a dešťových usazovacích nádrží osazeny odlučovacími lehkých kapalin.
- 19) V rámci dalšího stupně přípravy záměru zpracovat detailní migrační studii s důrazem na zajištění migrace živočichů v prostoru lokálního biokoridoru 1406/L033. Předběžně počítat s dostatečně kapacitním objektem min. v rozměrech pro kategorii B (dle Anděl et al. (2001): Metodická příručka – průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy. Evernia, Liberec) buď v prostoru LBC 1406/L033 nebo převedením migrační trasy naváděcími pásy pod most přes řeku Smědou vč. případné úpravy tohoto mostu. Navrhnout a zajistit instalaci dočasných bariér proti vnikání živočichů na komunikaci během výstavby. V souladu s migrační studií navrhnout a zajistit instalaci trvalých bariér proti vnikání živočichů na komunikaci (výška min. 30 cm), především v úsecích cca km 0,3 až 0,5, kde je trasa vedena v blízkosti toku Olešky (bariéra bude umístěna u paty tělesa silnice po obou jejích stranách a případně navedena na migrační objekt SO 201), a dále v km 5,4 až 5,6 (u paty tělesa silnice po její jihovýchodní straně). Dále bude tato migrační studie řešit, zda a v jakých prostorech bude nutné realizovat oplocení silnice. Toto posouzení projednat s AOPK ČR – Správa CHKO Jizerské hory.
- 20) Plochy zařízení staveniště, pokud možno neumísťovat do okolí vodních toků či do údolních niv, případně je nutné takové plochy v místech, kde se dá pohyb či migrace obojživelníků a plazů očekávat ve zvýšené míře, po dobu výstavby vhodně ochránit před jejich pronikáním (např. dočasnou bariérou), zejm. budou-li umístěny v okolí v km 0,3-0,5 či 3,2-3,3.
- 21) Pro zvýšení ochrany netopýrů a případně i ptáků, sledujících dřevinnou vegetaci v krajině, je dále potřeba:
 - a. Most SO 201 (Oleška) musí mít světlost min. 5 m, v takovém případě nejsou nutná další opatření.
 - b. Na mostech přes Smědou a přes Řasnici instalovat stěny proti vletování netopýrů výšky 4 m po obou stranách v délce mostních konstrukcí a s přesahem nejméně 10 m za okraje křižujících dřevinných porostů, tak aby bylo omezeno obletování stěn ze stran. Použity mohou být i např. pevné sítě, pletiva či mříže velikosti ok max. 2 x 2 cm (viz blíže obr. 7 v Příl. H.V dokumentace EIA – Přírodovědný průzkum). V případě mostu přes Smědou tuto funkci bude částečně plnit i plánovaná protihluková stěna.
 - c. Zajistit pro netopýry i ptáky bezpečný přelet silnice obdobnými stěnami výšky 4 m, pro variantu 2 cca v km 2,9-3,1 a 5,7; pro variantu 4 cca v km 3,3-3,5 a 6,2 (navázat na existující dřevinné porosty, doplnit konektivitu přeletových koridorů výsadbami).
- 22) V dalších fázích přípravy projektu je nutno dořešit napojení stávajících místních a účelových komunikací tak, aby přeložka netvořila překážku pro pohyb obyvatelstva v zájmovém území a obhospodařování okolních pozemků.
- 23) Pro ozelenění stavby (řešení bude součástí dalšího stupně PD) obecně dodržet následující zásady:
 - a. Pro výsadbu dřevin na tělese komunikace (na náspech, v okolí mostů) využít pouze geograficky původní druhy dřevin (především listnaté stromy). Je třeba přitom vycházet z platných Technických podmínek (TP 99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace), např. z hlediska odstupů výsadby od vozovky. Vhodné je vždy zvážit možné dopady zimní údržby komunikace (dřeviny snášející určitou míru zasolení, např. jasan, jilm). V místech, kde stavba fragmentuje příčné (liniové) dřevinné prvky vždy maximálně kompenzovat tohoto přerušování

(např. skupinové výsadby). Jinak je na základě hodnocení vlivu na krajinný ráz obecně doporučeno stavbu doplnit spíše liniovými (alejovými) výsadbami, a to především v úsecích vedených v otevřené krajině.

- b. S ohledem na značný zásah do mimolesních dřevin navrhnout možnosti kompenzačních náhradních výsadeb i v rámci naváděcích pásů na migrační objekt SO 201, a to jak od SZ (od kóty Hájký; např. podél současné panelové cesty), tak také ve směru k jihu do údolí Olešky (zvětšení plochy biocentra vloženého v NRBK, aby plnilo funkci propojení biotopů mezofilního bučinného typu).
- 24) Odvodnění komunikace provést tak, aby došlo k maximálnímu zadržení vody v krajině. Na základě hydrogeologického posouzení navrhnout přednostně zasakování srážkových vod ze záměru např. pomocí zasakovacích pásů nebo jiných zasakovacích objektů. V prostorech, kde nebude podle hydrogeologického posouzení zasakování možné, provést zadržení srážkových vod pomocí retenčních nádrží (např. v kombinaci s DUN). V případě ztráty vsakovacího a retenčního prostoru, kdy bude zemědělská půda nahrazena zpevněným povrchem bez náhrady, budou provedeny kompenzace ve formě např. revitalizace vodních toků, mokřadů, úpravy odvodňovacích systémů např. v nivách záměrem přemostovaných vodních toků nebo i mimo záměr a budování zasakovacích pásů pro zadržení vody v krajině.

II. Podmínky pro fázi provozu záměru:

- 25) V průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na navrhované komunikaci; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření.
- 26) K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.
- 27) Pro zamezení znečištění vody v okolních vodotečích je možné vodu zachycenou v příkopech či kanalizaci vypouštět do recipientů až po průtoku havarijním záchytným zařízením – dešťovou usazovací nádrží (DUN), případně jiným dostatečně účinným zařízením.

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí

- 28) Po uvedení stavby do provozu zahájit dvouletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby, včetně případného oplocení.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem posuzovaného záměru je řešení problémového úseku vedení silnice I/13 Frýdlantem. Silnice I/13 je v současné době vedena středem města s množstvím úrovnových křižovatek a přechodů pro chodce, což je pro vedení silnice I. třídy značně nevyhovující stav. Část trasy zároveň zasahuje do záplavového území řeky Smědé. Obchvat je navržen vzhledem k významu silnice a

předpokládané dopravní zátěži v kategorii S 9,5/90. Navržené šířkové uspořádání a charakter komunikace vytvoří dobré předpoklady pro kapacitní, plynulé, rychlé a bezpečné dopravní spojení bez dopravních závad. Návrh obchvatu je zpracován ve 2 základních variantách vedení trasy.

Zájmové území se nachází ve Frýdlantském výběžku. Je vymezeno oblastí mezi obcemi Dětrichov, Větrov a Frýdlant na západě a Raspenava a Krásný Les na východě. Obě varianty jsou vedeny územím pahorkovitého až horského rázu s rozptýlenou zástavbou v údolí říčky Smědě.

Varianta 2 se odpojuje od stávající silnice I/13 za obcí Dětrichov (těsně před křižovatkou do Větrova) a vede východním směrem nad trafostanicí jihovýchodně od městské části Větrov, kterou obchází levotočivým obloukem. Pokračuje kolem jižní zastavěné části města Frýdlant až k údolí řeky Smědá. Zde přechází stávající silnici II/290, železniční trať č. 037 a údolí Smědé mostem o délce 423 m. Za údolím trasa vede směrem ke k. ú. Raspenava, obchází východně Supí vrch a stáčí se k severu. Pokračuje východně od centrální části města Frýdlant nezastavěným územím, kde kříží několik účelových komunikací a silnici II/291. Dále překračuje železniční trať č. 037 a údolí říčky Řasnice mostem dlouhým 96 m. Varianta č. 2 je ukončena v křižovatce se stávající silnicí I/13 severně od Frýdlantu.

Varianta 4 začíná stejně jako varianta 2 na konci obce Dětrichov, odkud sleduje stopu stávající silnice I/13. Od té se odklání až před městskou částí Větrov, kterou částečně prochází. Poté se trasa stáčí východním směrem a vede mezi přírodní památkou Křížový vrch a Větrovem. Údolí říčky Smědé přechází v podobném místě jako varianta 2, most je délky 370 m. Další vedení trasy je již shodné.

K provedení zjišťovacího řízení byl krajskému úřadu předložen dne 2. 3. 2022 od oznamovatele dokument oznámení zpracovaný podle přílohy č. 3 zákona. Oznámení bylo zpracováno autorizovanou osobou Ing. Lubošem Štanclem (osvědčení odborné způsobilosti MŽP č. j. 39838/ENV/10, vydáno dne 6.5.2010, autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. 89011/ENV/14 ze dne 14.1.2015). Následně krajský úřad po proběhlém zjišťovací řízení dne 26. března 2022 vydal závěr zjišťovacího řízení, v němž konstatoval, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle citovaného zákona.

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla dne 22. 11. 2023 krajskému úřadu předložena dokumentace vlivů záměru „Silnice I/13 Krásná Studánka – Dětrichov“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“), zpracovaná RNDr. Ondřejem Bílkem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (rozhodnutím MŽP č. j. 32259/ENV/09 ze dne 29.4.2009, prodlouženo dne 3.5.2019 pod č.j. MZP/2019/710/1428), v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. Přílohou dokumentace byly následující podklady:

- Hluková studie – aktualizace (Mgr. Radomír Smetana, EkoMod Liberec, 23/0603)
- Rozptylová studie – aktualizace (Mgr. Radomír Smetana, 23/0603)
- Přírodovědný průzkum (RNDr. Zdeňka Mrlíková, Říjen 2023)
- Migrační studie (Mgr. Ondřej Volf, říjen 2023)
- Vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz (RNDr. Vladimír Zýval, č. úkolu 22 353 17)
- Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (RNDr. Ondřej Bílek, č. úkolu 22 353 17)

Krajský úřad rozeslal dopisem č.j.: KULK 83994/2023 ze dne 5. prosince 2023 dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla na úřední desce Libereckého kraje zveřejněna dne 6. 12. 2023.

K dokumentaci obdržel krajský úřad celkem 7 vyjádření, a to od DÚSC a dotčených orgánů. Veřejnost se k dokumentaci nevyjádřila. Vzhledem k tomu, že vyjádření DÚSC (obec Dětrichov a město Raspenava) byla souhlasná bez připomínek a veřejnost se k záměru nevyjádřila, krajský úřad v souladu s § 17 zákona nenařídil veřejné projednání záměru.

Z dotčených orgánů obdržel krajský úřad vyjádření od Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Správy CHKO Jizerské hory č.j.: SR/3069/LI/2021-10 dne 4. 1. 2024, České inspekce životního prostředí, OI Liberec č.j.: ČIŽP/51/2023/5879 dne 2. 1. 2024, Ministerstva životního prostředí, Odboru výkonu státní správy III č.j.: MZP/2023/232/787 dne 21. 12. 2023, Krajské hygienické stanice LK se sídlem v Liberci č.j.: KHSLB 00383/2024 dne 5. 1. 2024, Městského úřadu Frýdlant, odboru stavební úřad a životní prostředí č.j.: PDMUFT 474/2024/OSUZP dne 5. 1. 2024.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou podrobně vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“), souhrnné vypořádání je pak uvedeno v tomto závazném stanovisku.

Krajský úřad pověřil zpracováním posudku dne 10. ledna 2024 RNDr. Vladimíra Ludvíka, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 5278/850/OPV/93 ze dne 22.02.1994, potvrzení platnosti č.j.: 4532/OPVŽP/02 ze dne 18. 9. 2002, naposledy prodlouženo rozhodnutím MŽP č.j. MZP/2021/710/5860 ze dne 7.12.2021) (dále jen „zpracovatel posudku“). V souladu s § 9 odst. 3 zákona krajský úřad stanovil zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace včetně všech podkladů. Dne 12. ledna 2024 byly zpracovateli posudku doručeny všechny podklady potřebné ke zpracování posudku.

Dne 12. 3. 2024 obdržel krajský úřad od zpracovatele posudku žádost o prodloužení lhůty pro zpracování posudku z důvodu složitosti záměru a nutnosti upřesnit některé podmínky navržené v dokumentaci. Proto krajský úřad dopisem č.j.: KULK 23125/2024 ze dne 13. 3. 2024 v souladu s § 9 odstavcem 3 zákona lhůtu prodloužil do 2. 4. 2024. Dne 2. 4. 2024 byl krajskému úřadu posudek předložen. Dne 5. a 17. 4. jeho drobně upravená verze na základě konzultace s krajským úřadem.

Zpracovatel posudku konstatoval, že dokumentace je zpracována dle požadavku zákona z hlediska odpovídající vypořádací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Požadavky doporučené zpracovatelem posudku pro přípravu záměru jsou splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska zpracovatel posudku příslušnému úřadu doporučuje realizovat záměr při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem. Hlavní opatření pro snížení negativních vlivů záměru uvedená v dokumentaci byla převzata do podmínek stanoviska. Zároveň zpracovatel posudku konstatoval, že dokumentace preferuje variantu 4, a to zejména z důvodů některých vlivů na přírodu a krajinu. Zpracovatel posudku však doporučuje upřednostnit spíše variantu 2, a to zejména z hlediska vlivů na hmotný majetek a některých vlivů na přírodu a krajinu. V době zpracování dokumentace se předpokládalo, že objekt bývalé školy bude určen k demolici (vyžadováno ve variantě 4), zatímco v době zpracování posudku zde probíhaly stavební práce, které demolici vylučují. Totéž potvrdila dle zpracovatele posudku konzultace se zástupcem města Frýdlant. Potřeba demolice je uvedena i ve vyjádřeních z hlediska územního plánu Městského úřadu Frýdlant, odbor stavebního úřadu a životního prostředí č.j.: PDMUFT 26619/2021/OSUZP ze dne 3. 11. 2021 a č.j.: PDMUFT 474/2024/OSUZP ze dne 5. 1. 2024.

Dle posudku je rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí významné nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska.

Vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřesahující bezprostřední okolí místa plánované realizace záměru. Podkladem pro dokumentaci EIA byly také odborné studie, které neprokázaly velmi významný vliv záměru na životní prostředí. V těchto průzkumech bylo vyhodnoceno, že vlivy jsou přijatelné, zdravotní rizika spojená s realizací a provozováním záměru jsou akceptovatelná. Na základě provedeného hodnocení posudek konstatuje, že záměr lze realizovat v předloženém řešení a rozsahu.

Nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na základě dokumentace, vyjádření k dokumentaci a posudku dospěl příslušný úřad k závěru, že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno celkem 28 podmínek. Všechny podmínky byly převzaty do tohoto stanoviska.

Podmínka č. 1) – vyplývá z dokumentace a požadavku památkové péče na záchranný archeologický výzkum.

Podmínky č. 2) – 6) vyplývají z dokumentace z důvodu ochrany vod.

Podmínka č. 7) – vyplývá z požadavků MŽP – ochrana ZPF a zpřesňuje podmínky pro ochranu ZPF.

Podmínky č. 8) - 9) – vyplývají z dokumentace a zajišťují ochranu ovzduší a ochranu před hlukem.

Podmínka č. 10) – je formulována zpracovatelem posudku pro plnění „metodického pokynu MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění“.

Podmínky č. 11) a 12) – jsou formulovány zpracovatelem posudku na základě dokumentace a vyhodnocují porovnání variant.

Podmínky č. 13) – 18) – vyplývají z dokumentace EIA a směřují především k minimalizaci vlivu na zvláště chráněné druhy živočichů.

Podmínka č. 19) – vyplývá z požadavku AOPK a směřuje k minimalizaci vlivů hodnoceného záměru na ÚSES a migraci živočichů.

Podmínka č. 20) – vyplývá z dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů hodnoceného záměru na migraci živočichů.

Podmínka č. 21) – vyplývá z dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na netopýry, případně ptáky.

Podmínka č. 22) – vyplývá z dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na pohyb obyvatelstva v zájmovém území a obhospodařování okolních pozemků.

Podmínka č. 23) – vyplývá z dokumentace EIA a podmínka směřuje k optimálnímu ozelenění záměru.

Podmínky č. 24) – vychází z požadavků MŽP k udržení vody v krajině.

Podmínka č. 25) – 26) – jsou formulovány zpracovatelem posudku a zajišťují plnění hygienických limitů hluku.

Podmínka č. 27) – vychází z dokumentace EIA a směřuje k ochraně vod.

Podmínka č. 28) – je formulována zpracovatelem posudku a zajišťuje migraci živočichů.

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

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě předložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Na základě dokumentace, posudku a obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posouzení vlivů na životní prostředí se krajský úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat. V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na Evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a hlukovou situaci, případné další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo lze očekávat jistá zdravotní rizika v průběhu výstavby záměru. Bude se jednat především o zvýšení emisí znečišťujících látek do ovzduší a zvýšení hlukové zátěže způsobené dovozem stavebního materiálu a stavebních strojů, pouze v menší míře z důvodu provádění stavebních prací. Tyto negativní vlivy je možné účinně eliminovat zařazením vhodných organizačních opatření, např. výběrem vhodných dovozních tras, zajištěním sypkých materiálů či vypínáním motorů dopravních mechanismů v době jejich nečinnosti, případně dalšími opatřeními. Po uvedení záměru do provozu dojde k snížení zdravotních rizik obyvatelstva, a to především z důvodu odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území obce.

Z hlediska hluku vyhodnocení vychází z dokumentu Hluková studie – aktualizace, kde je v závěru konstatováno, že převedení převážné části dopravy z centra města na obchvat povede k výraznému snížení hlukové zátěže v okolí původní silnice I/13. Pokles v denní i v noční době v některých místech bude více než o 5 dB.

Pro ochranu některých obytných lokalit (Větrov, Na Hágu) bude nutno v obou variantách vybudovat protihlukové stěny. U varianty 4 je nutné vybudovat protihlukové stěny ve větším rozsahu. Délka navržených PHS ve variantě 4 je cca o 35 % větší než ve variantě 2. Celková plocha PHS je ve variantě 4 cca o 50 % větší než ve variantě 2. Z tohoto hlediska je varianta 2 mírně výhodnější než var. 4. S navrženými protihlukovými stěnami nepřekročí hluk ze silniční dopravy po trase obchvatu nikde v chráněném venkovním prostoru obytných budov v jeho blízkém okolí ani na hranici plochy pro bytovou výstavbu hygienické limity, to je $LA_{eq,16h} = 60$ dB v denní době a $LA_{eq,8h} = 50$ dB v noční době.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou do návrhu závazného stanoviska formulována další doporučení.

Z hlediska ovzduší vyhodnocení vychází z dokumentu Rozptylová studie – aktualizace, kde je v závěru konstatováno, že ze znečišťujících látek, emitovaných do ovzduší ve výfukových plynech automobilů, byly hodnoceny látky charakteristické pro automobilový provoz – oxid dusičitý, tuhé znečišťující látky a z organických látek benzen a benzo(a)pyren. Hodnocení imisního příspěvku dopravy bylo provedeno pro emisní faktory a předpokládané složení vozového parku ve výhledovém roce 2029 (předpokládaný rok realizace záměru) a rok 2045. Imisní příspěvky posuzované automobilové dopravy budou nízké, maximálně na úrovni jednotek procent příslušných imisních limitů, a to i v případě denních koncentrací PM10, jejichž koncentrace se v současné době pohybuje v lokalitě maximálně kolem 70 % hodnoty imisního limitu. Vliv automobilového provozu na imisní situaci v jejím okolí nebude významný, blízká obytná zástavba bude emisemi z provozu na obchvatu silnice I/13 v navrženém řešení zasažena v přijatelné míře a ani v součtu se stávajícím imisním pozadím zde nebudou s dostatečnou rezervou ohroženy příslušné imisní limity.

Pokles imisní zátěže v intravilánu města Frýdlant, kterým je v současné době silnicí I/13 vedena, bude významný, a to na úroveň 30-40 % situace bez realizace obchvatu.

Na zatěžování okolí stavby emisemi v období výstavby se podílí především emise z dopravy vyvolané stavební činností přitěžující ostatní dopravu na veřejných komunikacích (zajišťující přepravu materiálů ze staveniště a na staveniště) a emise z prostoru staveniště (provoz stavebních mechanismů, a především šíření prachu z odkryté stavební plochy při provádění zemních prací). Stavební doprava bude do místa výstavby komunikace přijíždět v trase budované komunikace, vyhne se proto v podstatě obytné zástavbě obcí Větrov a Frýdlant. V ostatních úsecích silnice I/13 bude stavební doprava představovat pouze přetížení stávající dopravy. Je-li odhadovaná intenzita nákladní dopravy kolem 1 000 až 1 500 NA na silnici I/13, pak přetížení v desítkách nákladních vozidel za den je pouze zvýšení počtu nákladních vozidel cca o jednotky procent, tedy není významné a také přetížení imisní zátěže z dopravy mimo prostor stavby nebude významné. Emise znečišťujících látek stavebních strojů ze spalování motorové nafty při provozu těchto mechanismů budou nižší, než emise z budoucího průjezdu 500 až 700 těžkých nákladních automobilů za den po nové komunikaci. Imisní příspěvek stavebních mechanismů v době výstavby komunikace tak bude nižší, než je předpokládaný imisní příspěvek budoucí automobilové dopravy. Z hlediska prašnosti v průběhu stavebních prací budou hlavní znečišťující látkou tuhé znečišťující látky. Prach se může do okolí šířit z odkryté stavební plochy, z eventuálních deponií výkopku a z provozu nákladních automobilů v ploše stavby.

V této fázi přípravy se neuvažuje se osvětlením záměru. Pokud bude záměr během výstavby nebo provozu osvětlen, pak bude muset plnit požadavky české technické normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení, případně následující obecná opatření k zamezení výskytu světelného znečištění (metodický pokyn k předcházení a snižování světelného znečištění“ č.j.: MZP/2023/710/2146) jsou součástí podmínek tohoto stanoviska.

Vlivy na klima

Z hlediska vlivu na klima zejména na mikroklimatické podmínky řešeného území s ohledem na půdu a její produkční vlastnosti dokumentace uvádí, že je třeba přihlédnout ke kombinaci nízké zranitelnosti širšího území k rizikům projevů změny klimatu, a také k relativně dostatečnému zastoupení vegetačních prvků v okolí. Celkový vliv záměru na klima (včetně na zmírňování změny klimatu) lze proto považovat za velmi slabý. To pochopitelně neznamená, že by nebylo vhodné případné projevy dále snižovat, především kvalitním projektem vegetačních úprav.

Vlivy na povrchové a pozemní vody

Negativní ovlivnění jakosti vod bude spojeno především s rizikem úniku závadných látek do vodního prostředí, které je vázáno především na období výstavby. Po uvedení záměru do provozu riziko možných havárií klesá. Vzhledem k tomu, že dešťová voda odváděná z povrchu komunikace bývá znečištěna řadou látek škodlivých vodám, bude technické řešení odvodnění uzpůsobeno tak, aby nedocházelo k úniku těchto látek do okolních vodotečí. Záměr výslovně počítá např. se zařazením dešťových usazovacích nádrží (DUN). Pro dočištění po případné havárii musí být možnost zařadit nad odtok z DUN do recipientů ještě filtrační člen s náplní např. fibroilu. Technická opatření pro převedení komunikace přes křížené vodoteče (mosty, propustky) budou v souladu s platnými normami kapacitně dostatečná a umožní zachovat všechny funkce dotčených vodotečí. Zároveň je třeba zachovat funkčnost melioračních systémů, pokud budou navrženou stavbou dotčeny. Dokumentace dále upřednostňuje zasakování srážkových vod. Odvodnění komunikace bude provedeno tak, aby došlo k maximálnímu zadržení vody v krajině. Na základě hydrogeologického posouzení bude navrženo přednostně zasakování srážkových vod ze záměru např. pomocí zasakovacích pásů nebo jiných zasakovacích objektů. Celkový vliv záměru na vody a vodní režim je tedy hodnocen jako převážně slabý nepříznivý, avšak s potenciálně nepříznivými projevy na vodní zdroj Frýdlant – Řasnice. Těmto projevům lze nicméně v dalším postupu

projektové přípravy efektivně předejít dodržáním a rozpracováním navržených opatření uvedených v tomto stanovisku.

Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska vlivů na půdu je převaha záboru navržena na půdě III. a IV. třídy ochrany 89 % (u varianty 2), resp. 79 % (u varianty 4) celkového záboru ZPF. Půdy zařazené do II. třídy ochrany budou zasaženy pouze okrajově (cca 1 % pro obě varianty), půdy I. třídy ochrany zasaženy nebudou. Obě varianty jsou v tomto ohledu srovnatelné. Vliv záboru půdy lze hodnotit jako mírně negativní, dlouhodobý. Nepředpokládá se zásah záměru do větších lesních celků. Dojde k zásahu do několika menších remízků, z nichž dva se nacházejí na lesních pozemcích. Předpokládaný zábor PUPFL je cca 0,4 ha. Vliv na lesní půdy bude jen velmi slabý.

Riziko znečištění půdy hrozí v období výstavby únikem ropných látek v případě vzniku havarijních situací. V období provozu bude docházet k rozptylu kontaminantů z komunikace do okolí. Jedná se zejména o posypové soli ze zimní údržby a aromatické a alifatické uhlovodíky vzniklé především nedokonalým spalováním pohonných hmot. Kontaminaci půdy okolních pozemků je možné omezovat vhodně zvolenými výsadbami v okolí komunikace. Ty zabraňují pronikání škodlivých látek do širšího okolí a vytvářejí podmínky pro biodegradaci organických polutantů. Tyto dřeviny musí být odolné proti zasolení a emisím z automobilové dopravy (zejména NOx). Vliv na znečištění půdy je hodnocen jako mírně nepříznivý.

Až na výjimky (hlubší zářezy na horní hraně svahů údolí Smědě) záměr neuvažuje hluboké zářezy pevného horninového prostředí nebo jiné zásahy do zemské kůry. Vzhledem k svému charakteru (běžná silniční stavba) nebude mít záměr znatelné vlivy na horninové prostředí.

Celkový vliv záměru na půdu a horninové prostředí je hodnocen jako málo významný.

Realizací záměru se nepředpokládá ovlivnění geologických podmínek a horninového podloží. V zájmovém území se nenacházejí chráněná ložisková území, ložiska nerostných surovin, dobývací prostory ani poddolované území. Na severním okraji území se nachází schválené prognózní zdroje šterkopísků, tedy nevyhrazených nerostů. Trasa navržené přeložky do této plochy zasáhne pouze okrajově. Celkový vliv záměru na ostatní přírodní zdroje je nevýznamný.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Dle přírodovědného průzkumu nebyly přímo v silničním koridoru zjištěny žádné zvláště chráněné druhy rostlin, některé ze zjištěných druhů sice patří do červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich 2012), jde ovšem o druhy, které v regionálním měřítku neplatí za vzácné. Do navržených tras nezasahují žádné významné botanické lokality, na rostlinstvo v území bude mít připravovaná stavba spíše jen malý, při zohlednění kácení mimolesních dřevin případně až středně významný vliv. Z faunistického hlediska je však dotčené území relativně hodnotné, vyskytuje se zde řada zvláště chráněných druhů ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Při porovnání předložených variant vyznívá o něco příznivěji severní varianta 4, a to kvůli menšímu územnímu dopadu, kdy velká část variantně navržené trasy probíhá víceméně v ose stávající silnice a zároveň se vyhýbá citlivým biotopům v nivě Olešky.

Obchvat kříží na několika místech významné krajinné prvky a skladebné části územních systémů ekologické stability. Vodní toky budou dotčeny jen okrajově – např. zaústěním srážkových vod. Přímý zásah do žádného z toků záměr nepředpokládá, do koryt vodních toků v žádném případě zasahováno nebude. Všechny nové mosty – přes Smědou i Řasnici, případně přes Olešku (var. 2) nebo Větrovský potok (var. 4) počítají se založením mimo koryto vodního toku a nezhorší např. migrační propustnost vodotečí. Lesy jako VKP ze zákona jsou dotčeny jen ve velmi malé míře.

Část silnice prochází přes CHKO Jizerské hory. Var. 4 prochází územím CHKO v délce necelého 1 km, var. 2 v délce cca 2,75 km, z hlediska vlivu na území CHKO je tak výrazně vhodnější varianta

4. Maloplošná zvláště chráněná území v okolí nebudou ovlivněna vůbec, nebo jen zcela zanedbatelně. Vzhledem k zařazení dotčeného území nejen do okrajové IV. zóny, ale i do III. zóny CHKO, a k dotčení krajinného rázu, který patří mezi důležité cíle ochrany, nelze vliv na CHKO považovat za zanedbatelný. Na druhou stranu, identifikované vlivy záměru na ostatní cíle ochrany CHKO lze hodnotit jako převážně mírné či slabé, jen výjimečně až středně závažné.

Celkový vliv záměru na biologickou rozmanitost řešeného území (tj. na faunu, flóru a ekosystémy) je hodnocen jako středně významný až významný (i když třeba jen pro lokální populace). Řadu vlivů na jednotlivé druhy či druhové skupiny (obojživelníky, netopýry, bezobratlé) lze podstatně snížit dodržáním podmínek tohoto stanoviska. Vliv na soustavu NATURA 2000 byl vyloučen.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Ze závěru dokumentu Vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz vyplývá, že v hodnoceném místě krajinného rázu byly identifikovány významné přírodní, kulturní, estetické a další hodnoty, které budou projektovanou stavbou převážně slabě, výjimečně až středně silně negativně dotčeny. V případě liniové stavby, kterou navrhovaná přeložka silnice je, lze uvedené vlivy přinejmenším zčásti (případně i výrazně) zmírňovat především vhodně zvolenými výsadbami zeleně podél tělesa komunikace a vhodným projektovým řešením mostu přes Smědou (konstrukce s co možná nejnižší niveletou vozovky). Je nutné také věnovat pozornost drobným objektům sakrální architektury a předejít možné kolizi s nimi.

Z hlediska intenzity zásahů do krajinné zeleně (kácení dřevin) je hodnocen vliv varianty 2 jako slabý až středně silný (netýká se však nejcharakterističtější liniové zeleně, určující strukturu krajiny); vliv varianty 4 je hodnocen jako středně silný (nikoli silný nebo stírající, avšak zasahuje mj. krajinářsky hodnotný porost starých jasanů na kamenném snosu severně od Větrova i velmi staré lípy na svahu údolí Smědé). Z hlediska intenzity zásahu do krajinné struktury okolo sídelního útvaru Větrov je vliv varianty 2 na krajinný ráz hodnocen jako středně silný (nikoli silný nebo stírající), vliv varianty 4 je hodnocen jako slabý. Z hlediska potenciální kontaminace krajinné scény s jedinečnou singularitou – hradem Frýdlant mostem přes údolí Smědé v pohledech od jihovýchodu je vliv záměru v obou předložených variantách na dominantní scenérii hradu a zámku Frýdlant hodnocen jako slabý až středně silný, přičemž je v obou variantách prakticky srovnatelný (niveleta mostu ve var. 2 je jen o necelý 1 m níže, než ve var. 4). Navržená opatření jsou součástí podmínek tohoto stanoviska.

Zpracovatel posudku upozornil na dokumentaci opomenuté vyhodnocení trasy záměru ve variantě 4 v prostoru místní části Větrov, kde vyžaduje pravděpodobné demolice nebo alespoň přemostění v blízkosti budovy bývalé školy a objektů pro bydlení. Zároveň rozděluje Větrov na 2 části. Tento vliv (v případě demolice vlastně devastující) lze podle názoru zpracovatele posudku hodnotit jako silný až velmi silný. Z uvedeného důvodu upřednostňuje variantu 2 a k ní je dále uložena následující podmínka: V rámci dalšího stupně přípravy záměru zpracovat detailní posouzení vlivů na krajinu v prostoru rušení vazeb jednotlivých honů na sídlo Větrov. Dle technických možností zachovat historickou cestní síť, jakožto významný znak kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu a navrhnout průchodnost polních cest přes těleso silnice a např. zvýraznění plůžiny výsadbou. Toto posouzení projednat s AOPK ČR – Správa CHKO Jizerské hory.

Z migrační studie vyplývá, že zájmové území náleží z hlediska výskytu a migrací velkých savců do oblasti mimořádného významu – charakter navazujících ploch navíc činí migraci větších savců (kategorie A a B) velmi pravděpodobnou. Posuzovaná silnice patří mezi frekventované silnice klasického typu – dělicí účinek je dán především intenzitou dopravy, svojí konstrukcí silnice nepředstavuje výraznou překážku (pokud není oplocená). Tato silnice je pro zvěř tedy průchodná především v dobách se sníženou intenzitou provozu. Na fragmentaci krajiny bude mít řešený úsek významný vliv, stejně jako má vliv komunikace I/13 ve stávající podobě. Lze konstatovat, že plánovaná stavba bude mít významný bariérový efekt pro živočichy vyskytující se v daném území

shodně jako stávající komunikace. Při rekonstrukci nebo výstavbě nových úseků těchto silnic je třeba realizovat veškerá opatření pro usnadnění migrace fauny. Navržená opatření jsou součástí podmínek tohoto stanoviska.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Dle dokumentace obě varianty předpokládaly demolici jednoho objektu. Dále bylo konstatováno, že po konzultacích zpracovatele Dokumentace s projektantem demolice není nevyhnutelná, trasu v obou variantách je možno upravit tak, aby s objektem nekolidovala a demolice nebyly třeba.

Dle zpracovatele posudku údaje uvedené v dokumentaci byly platné v době zpracování technické studie. Vzhledem k odlišným údajům ve 2 vyjádřeních úřadu územního plánování (Varianta 2 (modrá) – Obchvat je navržen tak, aby nevyvolal žádné demolice stávajících objektů. Varianta 4 (fialová) – Při vedení trasy dle varianty 4 dojde k demolicím stávajících objektů v MČ Větrov), byla problematika vlivů na hmotný majetek v době zpracování posudku konzultována se zástupcem města Frýdlant se závěrem, že demolice, případně vedení záměru přes objekt bývalé školy a most poblíž objektů pro bydlení nepřipadají z hlediska města Frýdlant v úvahu. Z tohoto hlediska považuje zpracovatel posudku negativní vlivy záměru na hmotný majetek ve variantě 4 spíše jako velmi významné na rozdíl od dokumentace, která vliv hodnotí jako málo významný.

V zájmovém území nelze vyloučit výskyt archeologických nálezů, je proto třeba respektovat požadavky památkové péče z hlediska archeologických průzkumů a nálezů daných zákonem č. 20/1987 Sb., v platném znění. Opatření je součástí podmínek tohoto stanoviska.

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

Riziko havárií nelze při výstavbě a provozu záměru nikdy zcela vyloučit. Nepředpokládá se však, že by záměr byl zdrojem významných rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví nebo životní prostředí. Relevantní opatření jsou součástí podmínek tohoto stanoviska.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

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

Dle zpracovatele posudku je technické řešení záměru v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné za předpokladu splnění podmínek, které navrhl zahrnout do stanoviska.

Pořadí variant

Dokumentace z hlediska znečištění ovzduší a vlivu na hlukové poměry hodnotí obě varianty při dodržení navržených opatření jako rovnocenné. Z hlediska délky a plochy navržených PHS je varianta 2 mírně výhodnější. Z hlediska záboru ZPF hodnotí obě varianty jako srovnatelné. Část silnice prochází přes CHKO Jizerské hory. Var. 4 prochází územím CHKO v délce necelého 1 km, var. 2 v délce cca 2,75 km, z hlediska vlivu na území CHKO je tak výrazně vhodnější varianta 4. Z hlediska krajinného rázu dokumentace hodnotí jako vhodnější variantu 4. Z hlediska kácení dřevin a vlivu na zvláště chráněné druhy živočichů je dle dokumentace vhodnější varianta 4. Dle zpracovatele posudku ovšem podle přílohy H.VIII. dokumentace je spíše vhodnější varianta 2 s mnohem menším výskytem dotčených dřevin.

Z hlediska prvků ÚSES, migračního koridoru velkých savců a dále též křížení vodních toků hodnotí obě varianty jako srovnatelné. Souhrnně dokumentace doporučuje k realizaci variantu 4 za předpokladu splnění všech navržených opatření ke zmírnění a kompenzaci nepříznivých vlivů (včetně lokálních úprav trasy sledujících minimalizaci dopadů). Jako příznivější z hlediska vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí se tedy jeví úprava varianty 4. Jako podmíněně akceptovatelná je hodnocena varianta 2, a to za předpokladu splnění všech navržených opatření ke zmírnění a kompenzaci nepříznivých vlivů (včetně lokálních úprav trasy sledujících minimalizaci dopadů). Podmínkou je zároveň splnění předpokladu, že pro tuto variantu budou uděleny výjimky ze zákazů podle zákona č. 114/1992 Sb.

Dle názoru zpracovatele posudku je však z důvodu demolice objektů vhodnější varianta 2.

Krajský úřad s ohledem na výše uvedené považuje z hlediska vlivů na životní prostředí obě varianty za akceptovatelné, a to za předpokladu splnění podmínek tohoto stanoviska.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Krajský úřad obdržel k dokumentaci celkem 7 vyjádření, a to od DSÚC, dotčených orgánů státní správy. Veřejnost se k záměru nevyjádřila.

Ke zveřejněné dokumentaci se vyjádřily následující dotčené orgány:

- Město Raspenava, vyjádření ze dne 4. 1. 2024
- Obec Dětřichov, vyjádření ze dne 3. 1. 2024
- AOPK ČR, Správa CHKO Jizerské hory, vyjádření ze dne 4. 1. 2024
- Česká Inspekce životního prostředí, OI Liberec, vyjádření ze dne 3. 1. 2024
- MŽP, Odbor výkonu státní správy III, vyjádření ze dne 21. prosince 2024
- Krajská hygienická stanice LK se sídlem v Liberci, vyjádření ze dne 5. 1. 2024
- Městský úřad Frýdlant, odbor stavebního úřadu a životní prostředí, vyjádření ze dne 5. 1. 2024

Níže je popsána podstata těchto vyjádření a stručný komentář příslušného úřadu s tím, že podrobné vypořádání uplatněných vyjádření je uvedeno v části V. posudku:

Oba DSÚC neměly k dokumentaci žádné připomínky.

Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec upozorňuje na zákonné požadavky, nutnost dodržení navržených opatření v kapitole D.IV dokumentace, nutnost zpracování plánu opatření pro případy havárie a povodňového plánu pro období výstavby. Všechny tyto požadavky krajský úřad zahrnul do podmínek 3) -5) tohoto stanoviska.

Krajská hygienická stanice LK se sídlem v Liberci se záměrem souhlasí, avšak z hlediska posouzení zdravotních rizik požaduje k ochraně chráněných venkovních prostor staveb v době výstavby zahrnout mezi opatření „Po výběru varianty, se znalostí organizace výstavby, navrženého stavebního postupu a rozsahu stavební techniky zpracovat aktualizovanou akustickou studii. V případě, že tato studie prokáže nebo bude indikovat překročení hodnoty hygienického limitu, navrhnout adekvátní protihluková opatření. Tyto požadavky krajský úřad zahrnul do podmínek 9), 25) a 26) tohoto stanoviska.

Městský úřad Frýdlant, odbor stavebního úřadu a životní prostředí z hlediska zájmů chráněných vodním zákonem kromě zákonných požadavků upozorňuje, že technické řešení zvolené varianty musí respektovat limity v území. Trasa obchvatu prochází záplavovým územím Smědě a Řasnice a ochranným pásmem vodního zdroje Řasnice (PHO 2. stupně vnitřní a 3. stupně), křížení s vodními

toky, křížení s vodárenským vodním tokem a tyto skutečnosti je třeba zohlednit při zpracování dokumentace stavby.

Upozorňuje, že v závislosti na zvolené variantě bude nutné podrobně prověřit dotčená zastavěná území z hlediska možného ohrožení zásobování obyvatelstva pitnou a užitkovou vodou (lokální vodní zdroje k jednotlivým stavbám). Požadavky krajský úřad zahrnul do podmínky 2) tohoto stanoviska. Z hlediska úřadu územního plánování popsal obě varianty z pohledu ZÚR LK (Aktualizace 2021), z pohledu ÚP Frýdlant a ÚP Raspenava. K dokumentaci neměl dalších připomínek.

AOPK ČR, Správa CHKO Jizerské hory se neztotožňuje s textem a závěry Dokumentace EIA v kapitole D.I.8. - Vlivy na krajinu v hodnocení varianty 2. Vliv na krajinný ráz lokality hodnotí jako silný. Uvedenému by měly v dokumentaci odpovídat i Opatření pro fázi přípravy a provádění záměru (viz kap. D.IV.), tzn. i v případě zvolení varianty 2 zachovat historickou cestní síť, jakožto významný znak kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu a navrhnout zprůchodnění polních cest přes těleso silnice a např. zvýraznění plužiny výsadbou. Dále upozorňuje, že dokumentace neřeší variantu s oploceným průběhem obchvatu I/13. Stejně kapacitní silnice I/13 mezi Svárovem a Mníškem je zcela oplocena, s oplocením počítá i úsek Mníšek – Dětrichov a lze předpokládat, že se tak z důvodu bezpečnosti provozu stane i na řešeném úseku. V dokumentaci by tak měla být řešena i alternativa s oplocením. Případná a pravděpodobná realizace oplocení silnice by znamenala výrazné snížení migrační prostupnosti krajiny a také zásah do prvků ÚSES, konkrétně do omezení lokálního biokoridoru 1406/L033. Dále požadovala do dokumentace doplnit mapový podklad ÚSES, ze kterého bude zřejmý rozsah dotčení jednotlivých prvků. V rámci hodnocení ÚSES požadovala doplnění dokumentace v tom smyslu, že bude uvedeno označení jednotlivých prvků ÚSES dle platného územního plánu města Frýdlant. Označení „první“ a „druhý“ biokoridor je nepřesné a zavádějící. Na základě výše uvedených připomínek z hlediska krajinného rázu a návrhu zpracovatele posudku krajský úřad stanovil příslušná opatření do podmínek 11), 12), 13) a 28) tohoto stanoviska, a to jak pro variantu 2 tak pro variantu 4. K problematice možného budoucího oplocení krajský úřad stanovil podmínku 19). Výkres ÚSES si vyžádal zpracovatel posudku a zahrnul ho do přílohy č. 3 posudku.

MŽP, Odbor výkonu státní správy III z hlediska ZPF požadovalo dopracování dokumentace, a to doplnění kapitoly D.IV. o opatření směřující k prevenci, vyloučení a snížení významných negativních vlivů na zemědělskou půdu. Dále za nedostatek dokumentace považuje také nenavržení nutných opatření na zadržení vody v krajině ve smyslu ustanovení § 4 odst. 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu. Požaduje také zapracování těchto opatření do příslušné kapitoly dokumentace (D. IV.). Tyto kompenzace je nutno navrhnout zejména za předpokládané odvedení srážkových vod z navrhované komunikace do vodních toků. Jako příznivější preferuje variantu 4 z hlediska celkového záboru zemědělského půdního fondu. K uvedeným požadavkům MŽP krajský úřad stanovil závazné podmínky č 7) a 24). tohoto stanoviska.

Relevantní připomínky jednotlivých odborů Krajského úřadu libereckého kraje byly zapracovány do podmínek tohoto stanoviska 1), 7), 24).

Veškeré požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních k dokumentaci a jejímu doplnění byly detailně vypořádány v posudku v kapitole V. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru LBK722 v části Posudek. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska.

Krajský úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a podrobněji, než je uvedeno výše, odkazuje na vypořádání připomínek k dokumentaci, které je součástí posudku s tím, že některá čísla podmínek byla změněna tak, jak je uvedeno v odůvodnění stanovených podmínek tohoto stanoviska. Posudek je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Liberecký

Obec: Dětrichov (546607), Frýdlant (564028), Raspenava (564371)

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

Platnost tohoto závazného stanoviska je **7 let** ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

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

RNDr. Jitka Šádková

vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Města Frýdlant a Raspenava, obec Dětrichov (jako dotčené územní samosprávné celky) **žádáme** ve smyslu § 16 odst. 2 cit. zákona **o neprodlené zveřejnění tohoto závazného stanoviska na úřední desce**. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň žádáme města Frýdlant a Raspenava a obec Dětrichov o písemné vyrozumění o datu vyvěšení v co nejkratším možném termínu** (informaci můžete zaslat také elektronicky na adresu: petr.cech@kraj-lbc.cz). Závazné stanovisko je zveřejněno též na internetových stránkách Libereckého kraje a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách www.cenia.cz/eia pod kódem LBK722.

Rozdělovník

Dotčené územně samosprávné celky:

1. Liberecký kraj – *zde vnitřním sdělením*
2. Město Frýdlant DS
3. Město Raspenava DS
4. Obec Dětřichov DS

Dotčené správní úřady:

1. Městský úřad Frýdlant, odbor stavebního úřadu a životní prostředí DS
2. AOPK, regionální pracoviště Liberecko DS
3. Krajská hygienická stanice LK DS
5. Česká inspekce životního prostředí DS
6. MŽP, OVSS III, oddělení Liberec DS

Oznamovatel:

1. Ředitelství silnic a dálnic ČR DS

Zpracovatel dokumentace:

1. RNDr. Ondřej Bílek, Geo Vision spol. s r. o. DS

Zpracovatel posudku:

1. RNDr. Vladimír Ludvík DS

Na vědomí:

1. Povodí Labe, státní podnik DS

DS – doručováno do datové schránky