



OBEC VOLFARTICE

Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Váš
dopis: Číslo jednací: Počet listů dokumentu/příloh: Vyřizuje/telefon: Volfartice:
OÚV/376/2023 2/- Bernátová 27. 4. 2023

záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice“ ULK1123
zařazený dle § 4 odst. 1 písm. c) do kategorie II/49 přílohy č. 1 zákona
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších
předpisů

Dne 30. 3. 2023 byla na úřední desce Ústeckého kraje zveřejněna informace o dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).

V souladu s § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, tímto podáváme v zákonem stanovené lhůtě vyjádření.

K dokumentaci záměru uvádíme za Obec Volfartice, jako dotčený územně samosprávný celek, následující:

Záměr, jak uvádí dokumentace, je v prostoru Manušic napojen na přeložku I/9 v místě navrhované mimoúrovňové křižovatky Manušice.

Je třeba uvést, že pro přeložku I/9 nebyla rozhodnutím Libereckého kraje č.j. KULK 86377/2021 povolena výjimka ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Toto rozhodnutí bylo potvrzeno i Ministerstvem životního prostředí ČR (č.j. MZP/(2022/560/569).

Povolení výjimky mělo být podkladem pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. Nelze tedy předjímat, že MUK Manušice bude realizována, a tedy, že přeložku I/13 bude nač napojit.

Variantní řešení spočívající v mírných odkloněních v několika místech záměru, není, dle našeho názoru, variantním řešením, které bylo požadováno v připomínkách vznesených ve zjišťovacím řízení. Jedná se o prakticky totožné varianty s dílčími úpravami trasování, které, domníváme se, neznamenají významnou změnu z hlediska vlivů na životní prostředí. CHKO České Středohoří ve svém připomínce považuje posouzení různých variant vedení přeložky za zcela nezbytné. Variantní trasování by se mělo, dle CHKO vyhnout mimo jiné **sesuvným územím u Volfartic, oblasti Černého rybníka**. Obě navržené varianty se však v těchto územích „překrývají“, neliší se od stavu dokumentace předložené ve zjišťovacím řízení, k oblasti Černého rybníka se přibližuje ve vzdálenosti několika desítek metrů (dle dokumentace 20 – 40 metrů).

Prognóza intenzit dopravy (Valbek, březen 2022) je, dle našeho názoru, zpracována bez znalosti místních dopravních „zvyklostí“. Trasa Česká Lípa – Horní Libchava – Volfartice

není obyvateli České Lípy a okolí přednostně využívána k cestě do směru Děčín. Jedná se spíše o ojedinělé případy. Proto zpochybňujeme předpoklad snížení intenzit dopravy v letech 2035 a 2050 na silnici III/2627 (o cca 1400). Domníváme se, že intenzita dopravy se naopak zvýší, v důsledku možnosti napojení se na přeložku I/13 na křižovatce Volfartice.

Napojení silnice III. třídy **na křižovatku Volfartice** je také velmi problematické. Silnice III. třídy vedoucí ze středu obce do míst uvažovaného napojení prochází hustou zástavbou podél silnice, bez možnosti vybudovat chodníky, a to především proto, že silnice nedosahuje ve většině trasy ani šíře 6 metrů pro 2 jízdní pruhy.

Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2022)

U jednotlivých výp. bodů (5 bodů) v k.ú. Volfartice dojde, dle **emisního hodnocení z provozu silniční dopravy v okolí plánované přeložky I/13 (7.2.1)** u všech sledovaných bodů k výraznému zvýšení akustické zátěže, nejvíce v VO03, a to až o cca 23 dB - o 85% v denní době, o 100% v době noční.

Vzhledem k zákonitostem šíření zvukových vln v terénu (hluboké údolí), je třeba rozšířit akustické posouzení i na protější část vesnice, ne pouze u plánované přeložky.

Dle 7. 2. 2. - emisní hodnocení vybraných profilů posuzované komunikační sítě v širším zájmovém území (Žandov, Česká Kamenice, Kamenický Šenov, Velká Bukovina, Karlovka) se hluková zátěž sníží max. o 6 dB, a to pouze v jednom případě, průměrně pak o cca 3dB v denní i noční době, naopak, u dvou bodů se zátěž mírně zvýší.

Příloha 8. 3. 11. Katastrální území Volfartice nekoresponduje s výsledky 7.2.1. pro obec Volfartice, resp. počítá, v případě realizace přeložky, se snížením dopravní zátěže v obci, což je zavádějící a z hlediska znalosti stávající dopravní situace (kdo obcí projíždí a kam jede...) nereálné.

V závěru akustického posouzení je mimo jiné uvedeno, jaký kladný vliv bude mít přeložka v širším zájmovém území, což je zde vyzdviženo přesto, že se jedná o minimální snížení hlukové zátěže (viz. výše). Naopak zde není uvedeno, že ve sledovaných bodech v zájmovém území dojde k výraznému navýšení hlukové zátěže.

Další připomínkou je rozdílné zpracování grafických výstupů (obrázky, mapy,...), kde je křižovatka Volfartice zobrazena „různě“, někde její podoba není znázorněna vůbec, objevuje se i zákres odpočívky, která, dle EIA, byla vypuštěna).

C.3.

Celkové hodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit.

V závěru této kapitoly není uveden předpoklad pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru v dotčeném území, jak ukládá zákon, vyjádření se týká pouze vlivu na „širší okolí“ v okolí stávající silnice I/13 v koridoru Děčín – Huntířov – Česká Kamenice – Kamenický Šenov – Nový Bor.

„V případě neprovedení záměru I/13 Děčín – Manušice by nedošlo k nápravě nevyhovujícího směrového a výškového řešení silnice I/13 vč. nápravy konfliktů s obytnou zástavbou. Tím by nedošlo k odvedení velké části tranzitní dopravy mimo stávající silnici I/13 ani minimalizaci souvisejících rizik – nehody vozidel, chodců a cyklistů s vozidly, imisní a

hlukové zátěže obce. U ostatních složek životního prostředí se ani v případě neprovedení záměru neočekává vývoj v podobě jejich zatížení nad únosnou míru.“

Lze uvést, že se jedná o jednostranné vyjádření, které není, dle našeho názoru, pádným argumentem k vydání souhlasného stanoviska k záměru.

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

V závěru kapitoly se uvádí, že záměr nebude mít významný vliv pro lidské zdraví, vliv na rekreační potenciál území je zcela bagatelizován. Jako pozitivní sociální a ekonomické vlivy je uváděno zcela obecně, že záměr bude mít vliv na zlepšení životních podmínek obyvatel u stávající I/13 (není dotčené území).

V období výstavby „nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel“ – zřejmě míněno obyvatel u záměru přeložky, to je, dle předkladatelů, jediný vliv na naše občany. **Proti tomuto tvrzení se musíme, jako zástupci občanů dotčených stavbou, rázně ohradit a vyjádřit svůj nesouhlas.**

- rekreační potenciál území

„Prostupnost většiny turistických stezek, které se v okolí nacházejí, zůstane i po realizaci posuzovaného záměru zachována.“

Co však zachováno nezůstane, je síť polních a lesních cest, které budou stavbou přerušeny (trasa bude oplocena). Tím bude místním občanům i rekreatantům, kteří tvoří nezanedbatelnou část (sezónních) obyvatel na území obce Volfartice, znemožněn přímý vstup do oblastí luk a lesů, které užívají ke své rekreaci.

Výrazně bude také omezen, v některých případech i znemožněn, přístup vlastníků ke svým nemovitostem – polím, lukám a lesům, což povede k omezení či znemožnění obhospodařování zemědělské a lesní půdy.

Na km 19,49 je plánován most na polní cestě – **jako jediný pro přístup k zemědělským pozemkům za přeložkou, stávajících přístupových je 5.**

Od silnice III. třídy je „nájezd“ v pravém úhlu k hlavní silnici, v šířce osobního vozidla, najíždění zemědělské techniky v tomto místě je nemyslitelný. Navazující komunikace je komunikace účelová s hlinitým povrchem, není uzpůsoben pohybu těžké zemědělské techniky, která se v obci a na okolní zemědělské a lesní půdě v současnosti téměř denně pohybuje.

Krajinný ráz

Na území CHKO, v tomto případě CHKO České středohoří, má hodnocení krajinného rázu vyšší prioritu, než na území mimo chráněná území. Dochované hodnoty krajinného rázu jsou přímo předmětem ochrany CHKO. Materiál **Preventivní hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří** mimo jiné uvádí, že na území CHKO by neměly být budovány nové silnice, s výjimkou obchvatů sídel na hlavních tazích.

Nesouhlasíme se závěrem zpracovaného posouzení, doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované stavby jsou naprosto nedostačující a neodpovídající vážnosti zásahu do krajinného rázu.

Geologická, geotechnická a hydrogeologická rizika

Na trase v území Volfartic se nacházejí 3 prameniště a dále rozsáhlý meliorační systém, který trasa rozděluje.

Například v úseku 18,25 – 18,33 je pramen, prameniště, sesuvné území, drenážní systém, nejasné geologické poměry. Dochází zde tedy ke kumulaci rizik.

Jak se s tímto záměr konkrétně vypořádá, není uvedeno.

V dokumentaci je např. problematika odtoku a zasakování srážkových vod řešena pouze na obecné úrovni konstatováním, že bude řešeno..., to neodpovídá závažnosti problému, jehož vliv tak nelze posoudit.

„Soubor skutečností, které mohou ztížit a zdražit plánovanou stavbu zahrnuje významná i menší rizika. Nejdůležitější v tomto směru jsou svahové deformace.“

Na území Volfartic je registrovaný rozsáhlý sesuv č. 199, který trasa přímo protíná. Opět není řešeno, s odkazem na následné stavební řízení.

Máme za to, že již ve fázi EIA měly být zpracovány podrobné geologické, geotechnické a hydrogeologické posudky a v návaznosti na jejich výsledky měla být navržena opatření pro záměr, jak z hlediska ochrany vod tak i sesuvných území. O to ostatně bylo žádáno již v rámci zjišťovacího řízení.

Absence těchto průzkumů může mít za následek složitější technologické řešení stavby, vyšší ekonomické náklady, v neposlední řadě nutnost většího záboru půdy.

„Záměrem je silniční stavba, která představuje v každé podobě a řešeném území negativní vliv na chráněné zájmy, který je v tomto případě umocněn skutečností, že se jedná o území CHKO České středohoří.

Záměrem dojde k záboru části přírodních biotopů a stanovišť, vlivu na ÚSES, vlivu na VKP, vlivu na krajinný ráz, vlivu na samotné chráněné území, přičemž některé dotčené části lze kvalitativně klasifikovat jako území II. zóny CHKO.

Dále dojde k dotčení celé řady druhů rostlin a živočichů a k vlivu na biodiverzitu včetně ovlivnění migrace.“ (Mgr. Radim Kočvara – Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody).

Veřejný zájem

Posuzovaný záměr není z hlediska naší obce z výše uvedených důvodů zájmem veřejným. Veřejným zájmem obce je naopak, mimo jiné, **ochrana přírody** včetně dodržení zákonné ochrany režimu chráněných rostlin a živočichů, zachování krajinného rázu (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) a dále **zachování a zlepšování stavu životního prostředí v obci a okolí**. Takto definovaný veřejný zájem nabývá na významu i z hlediska již nastávajícího dopadu klimatických změn na krajinu a sídla, kde bude potřeba zvýšit zadržování srážkových vod a snížit jejich odtok a důsledně chránit množství a kvalitu pitných vod.

Navrhujeme vydání nesouhlasného stanoviska pro záměr přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice.

Požadujeme nařídit veřejné projednání podle § 17 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů, v zákonem určené lhůtě.

Mgr. Marie Bernátová
starostka obce