



*Oznámení záměru podle zákona
100/2001 Sb. o posuzování vlivů
na životní prostředí v rozsahu
přílohy č. 3*

ZKAPACITNĚNÍ OBCHVATU CHLUMČAN SILNICE I/7



*Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
145 05 Praha 4
P.O.Box 21*

Podklad k podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska

Zpracovatel dokumentace: VIA service s.r.o.



Zakázka č.	15-04-08
------------	----------

Oznámení záměru podle § 6 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na
životní prostředí
v rozsahu přílohy č. 3

Zkapacitnění obchvatu Chlumčan silnice I/7

Podklad k podání žádosti o prodloužení platnosti
stanoviska

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

Výtisk č.	1
Počet stran	121
Počet příloh	6
Datum dokončení	V/2008



Oznámení je zpracováno v souladu s přílohou č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých zákonů.

Obsah:

ÚVOD	3
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	7
A.1. Obchodní firma	7
A.2. IČ	7
A.3. Sídlo	7
A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	7
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	7
B.I. Základní údaje	7
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	7
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	7
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	8
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	8
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	8
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	10
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	11
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	12
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	12
B.II. Údaje o vstupech	13
B.II.1. Půda	13
B.II.2. Chráněná území	13
B.II.3. Ochranná pásma	13
B.II.4. Voda	14
B.II.5. Ostatní surovinové a energetické zdroje	14
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	16
B.III. Údaje o výstupech	18
B.III.1. O vzduší	18
B.III.2. Odpadní vody	20
B.III.3. Odpady	23
B.III.4. Ostatní	25
B.III.5. Doplnující údaje	27
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	27
C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	27
C.1.1. Územní systém ekologické stability	27
C.1.2. Chráněná území	30
C.1.3. Krajina resp. krajinný ráz	32
C.1.4. Klima	34
C.1.5. O vzduší	35



C.1.6. Voda	36
C.1.7. Půda	40
C.1.8. Horninové prostředí	46
C.1.9. Fauna a flora	50
C.1.10. Hlukové pozadí	54
C.1.11. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	54
C.1.12. Obyvatelstvo a území hustě osídlená	55
C.1.13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	55
C.1.14. Hmotný majetek	55
C.1.15. Ochranná pásma	56
C.1.16. Ostatní	56
C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	57
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	60
D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	60
D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	95
D.3. Údaje o možných nepříznivých vlivech překračujících státní hranice	98
D.4. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů	98
D.5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů	105
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	105
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	106
F.1. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	106
F.2. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	107
LITERATURA	107
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	109
H. PŘÍLOHY	114
Fotopříloha	
Grafická prezentace výsledků rozptylové studie dle aktualizovaných dat z DÚR	
Mapa – Situace širších vztahů	
Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace	
Stanovisko orgánů ochrany přírody pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.	



ÚVOD

Stavba „Zkapacitnění obchvatu Chlumčan silnice I/7“ představuje záměr, který již byl posouzen v procesu EIA (posuzování vlivů na životní prostředí) a ke kterému Krajský úřad Ústeckého kraje vydal dne 12.11.2005 pod zn. 307/05/ŽPZ/57 souhlasné stanovisko s doporučením přípravy záměru ve variantě B (tj. realizace rychlostní komunikace R7 v nové trase v plné šířce kategorie R 25,5/100 a pro doprovodnou komunikaci využití podstatné části stávající silnice I/7).

Tato stavba silnice R7 v úseku kolem Chlumčan je napojena na navazující stavby silnice R7, ve svém počátečním úseku je směrově upravena v souvislosti se změnou stavby obchvatu Sulec a končí napojením na již vybudovaný obchvat Loun. V současné době oznamovatel a investor ŘSD ČR má na tuto stavbu zpracovanou DÚR, která upřesňuje údaje a závěry v posouzené Dokumentaci EIA a zajišťuje navazující správní řízení.

Předkládané Oznámení bylo vyžádáno Ministerstvem životního prostředí ČR jako podklad k podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska (viz příloha). Tato výzva navazovala na písemnou žádost investora z 10/9/07 o prodloužení platnosti stanoviska dle § 10 zákona č. 100/01 Sb. Podstatou tohoto „nového“ Oznámení je popis záměru, životního prostředí v zájmovém území a hodnocení vlivů. Pozornost je věnována již pouze variantě B, která byla doporučena závěrečným stanoviskem Krajského úřadu Ústeckého kraje. Jsou posouzeny případné změny v jednotlivých složkách životního prostředí zájmového území a v technickém řešení záměru. Tam, kde k významným změnám nedošlo, vychází hodnocení vlivů záměru z původní Dokumentace EIA. Naopak tam, kde ke změnám došlo, jsou tyto skutečnosti zohledněny v hodnocení. Oznámení také zpracovává podmínky souhlasného stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje.



Souhrn konstatovaných změn (pakliže byly) oproti předchozí Dokumentaci EIA

kapitola	komentář
A.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola A. Údaje o oznamovateli bez faktických změn.
B.I.1.- B.I.9.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 jsou kapitoly B.I.1.- B.I.9. bez faktických změn.
B.II.1.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 došlo v kapitole B.II.1. Půda k dílčímu zvýšení záboru ZPF, který však není s ohledem na celkovou délku trasy významný a děje se v rámci identických BPEJ.
B.II.2.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola B.II.2. Chráněná území bez faktických změn.
B.II.3.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola B.II.3. Ochranná pásma bez faktických změn.
B.II.4.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola B.II.4. Voda bez faktických změn.
B.II.5.	Změny v kapitole B.II.5. Ostatní surovinové a energetické zdroje oproti předchozí dokumentaci EIA jsou zcela nevýznamné a splývají s pozadím resp. přesností výpočtů.
B.II.6.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu k žádné změně. Pouze byly použity jiné údaje o dopravních intenzitách, vycházející z novějšího sčítání. Tato skutečnost byla zohledněna v akustické studii, která byla zpracována v DÚR a výsledky převzaty do tohoto Oznámení a dále byly tyto vyšší dopravní intenzity zohledněny v rozptylové studii, zpracované v rámci tohoto Oznámení.
B.III.1.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole B.III.1. Ovzduší k žádné faktické změně. Jak již bylo výše uvedeno, byly pouze použity jiné údaje o dopravních intenzitách, vycházející z novějšího sčítání. Tato skutečnost byla zohledněna v rozptylové studii, zpracované v rámci tohoto Oznámení.
B.III.2.	Změny v kapitole B.III.2. Odpadní vody jsou oproti předchozí dokumentaci EIA zcela nevýznamné a splývají s pozadím resp. přesností výpočtů.
B.III.3.	Díky přesným údajům z DÚR mohlo dojít v kapitole B.III.3. Odpady ve srovnání s předchozí dokumentací EIA k výraznému zpřesnění údajů o odpadech. Ve vztahu k posouzení vlivů je však opět možno konstatovat absenci negativního vlivu.
B.III.4.	Díky přesným údajům z DÚR a nově vypracované akustické studii mohlo dojít v kapitole B.III.4. Ostatní ve srovnání s předchozí dokumentací EIA k výraznému zpřesnění údajů o vlivech na akustickou situaci území.
B.III.5.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola B.III.5. Doplnující údaje bez změn.
C.1.1.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.1. Územní systém ekologické stability k žádné významné změně.
C.1.2.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.2. Chráněná území k žádné významné změně.
C.1.3.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.3. Krajina a krajinný ráz k žádné významné změně.
C.1.4.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.4. Klimatické charakteristiky k žádné významné změně.
C.1.5.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.5. Kvalita ovzduší k žádné významné změně.
C.1.6.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.6. Voda k žádné významné změně.
C.1.7.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.7. Půda k žádné významné změně. Odklon trasy není natolik významný, aby postihoval kvalitativně odlišné půdy.
C.1.8.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.8. Horninové prostředí k žádné významné změně.
C.1.9.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.9. Fauna a flora k žádné významné změně.
C.1.10.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.10. Hlukové pozadí k žádné významné změně.
C.1.11.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.11. Území historického, kulturního nebo archeologického významu k žádné významné změně.



C.1.12.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.12. Obyvatelstvo a území hustě osídlená k žádné významné změně.
C.1.13.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení k žádné významné změně.
C.1.14.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.14. Hmotný majetek k žádné významné změně.
C.1.15.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.15. Ochranná pásma k žádné významné změně.
C.1.16.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.16. Ostatní k žádné významné změně.
C.2.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny k žádné změně. Zpřesněné hodnocení vlivů na akustickou situaci a na kvalitu ovzduší je diskutováno v odpovídajících kapitolách. Detailně je diskutována problematika propustnosti území pro velké obratlovce.
D.I.1.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů k žádné změně.
D.I.2.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima k žádné faktické změně. Jak již bylo výše uvedeno, byly pouze použity jiné údaje o dopravních intenzitách, vycházející z novějšího sčítání. Tato skutečnost byla zohledněna v rozptylové studii, zpracované v rámci tohoto Oznámení. U žádné z modelovaných látek nehrozí nebezpečí významně negativního ovlivnění kvality ovzduší.
D.I.3.	V rámci DÚR byla vypracována nová zpřesňující akustická studie. Díky těmto údajům mohlo dojít ve srovnání s předchozí dokumentací EIA k výraznému zpřesnění dat o vlivech akustického tlaku na hlukovou situaci v zájmovém území. Závěry této nové hlukové studie potvrzují výsledky prezentované v předchozí Dokumentaci EIA.
D.1.4.1.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 zde nedošlo k žádné faktické změně. Údaje prezentované v kapitole D.1.4.1. Podzemní voda jsou díky datům pořízením pro DÚR oproti předchozí Dokumentaci EIA výrazně zpřesněny.
D.1.4.2.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 zde nedošlo k žádné faktické změně. V DÚR je rozpracována varianta odkanalizování doporučená v závěrečném Stanovisku. Údaje prezentované v kapitole D.1.4.2. Povrchová voda jsou oproti předchozí Dokumentaci EIA výrazně zpřesněny.
D.I.5.	Údaje prezentované v kapitole D.I.5. Vlivy na půdu jsou oproti předchozí Dokumentaci EIA výrazně zpřesněny, přičemž došlo k určitému navýšení záboru ZPF, nicméně v rámci stejných BPEJ. S ohledem na délku trasy nelze rozdíl považovat za významný.
D.I.6.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje k žádné podstatné změně. Díky údajům v DÚR je kvantifikace záboru prezentovaná v tomto Oznámení výrazně zpřesněna.
D.I.7.1.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.7.1. Vlivy na faunu k žádné změně. Komentář k ekoduktu je prezentován v posledním odstavci kapitoly č. C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny.
D.I.7.2.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.7.2. Vlivy na flóru k žádné významné změně. Změna oblouku silnice postihuje stejný typ stanovišť, tj. ornou půdu, jako v předchozím případě.
D.I.7.3.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.7.3. Vlivy na ekosystémy k žádné významné změně. Změna oblouku silnice postihuje stejné ekosystémy, tj. agroekosystém, jako v předchozím případě.
D.I.8.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz k žádné významné změně. Změna oblouku silnice není natolik výrazná, aby jakýmkoliv způsobem ovlivnila krajinný ráz zájmového území.
D.I.9.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky k žádné změně.
D.I.10.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.10. Vlivy na ÚSES, VKP, zvláště chráněná území a území navržená k zařazení do sítě Natura 2000 k žádné změně. Nadregionální biokoridor K21, lokální biokoridor č. 40 podél Cítolibského potoka a VKP Smolnický potok budou překlenuty mostními tělesy.
D.I.11.	Oproti předchozí dokumentaci EIA nedošlo v kapitole D.I.11. Vlivy záření k žádné změně.



D.I.12.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.12. Vlivy na dopravu, antropogenní systémy, jejich složky a funkce k žádné změně.
D.I.13.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.13. Vlivy navazujících a souvisejících staveb k žádné změně.
D.I.14.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.I.14. Ostatní vlivy k žádné změně.
D.II.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole D.II. k žádné změně. Hodnocení zůstává stejné.
D.III.	Kapitola D.III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice zůstává beze změn.
D.IV.	Suma navržených opatření presentovaných touto kapitolou je úplným seznamem podmínek definovaných Souhlasným stanoviskem vydaným k původnímu posouzení vlivu záměru na životní prostředí (č.j. 307/05/ŽPZ/57 z 12/11/2005). Dále jsou převzaty podmínky, které vyplynuly v rámci zpracování DÚR.
D.V.	Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 došlo v této kapitole k výraznému zpřesnění informací a snížení míry neurčitostí, což je zde také konstatováno.
E.	Porovnávána byla pouze doporučená varianta B s variantou nulovou. Výsledky srovnání nicméně vycházejí identicky jako v předchozí dokumentaci EIA.
F.1.	Kapitola F.1. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech zůstává beze změn.
F.2.	Kapitola F.2. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů zůstává bez faktických změn. Navíc je pouze konstatován přístup k prezentaci „opakujícího se“ Oznámení.
Literatura	Kapitola zůstává beze změn.
G.	Kapitola je netechnickým shrnutím tohoto Oznámení a jako taková zahrnuje všechny změny (pakliže byly) oproti předchozí Dokumentaci.
H.	V kapitole jsou nově presentovány grafické (mapové) výstupy z nově provedené rozptylové studie a jsou zde presentována vyjádření k souladu s ÚPD a k vyloučení vlivů na území Natura 2000.



A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. Obchodní firma

Ředitelství silnic a dálnic ČR

A.2. IČ

65993390

A.3. Sídlo

Na Pankráci 56
145 05 Praha 4

A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Michal Vojtíšek
náměstek ŘSD ČR pro výstavbu
Čerčanská 2023/12
140 00 Praha 4
tel.: 241084111

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola A. Údaje o oznamovateli bez faktických změn.

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

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

Dle zákona č. 100/01 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění - spadá stavba do kategorie II. (Záměr vyžadující zjišťovací řízení), bodu 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).*

Zkapacitnění obchvatu Chlumčan silnice I/7

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

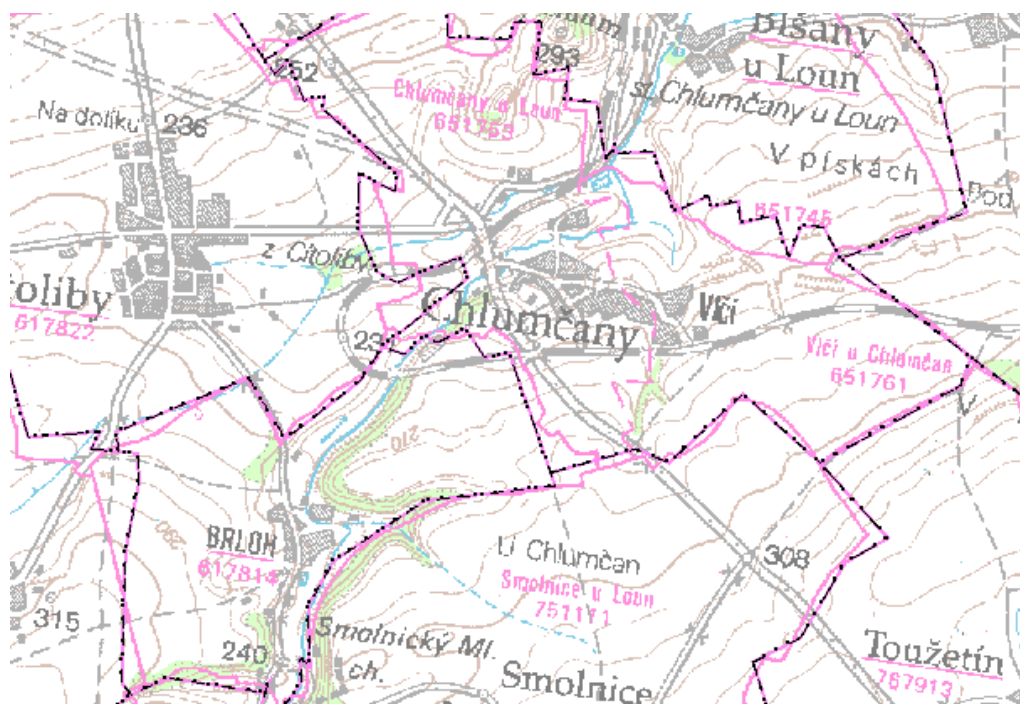
Kapacita komunikace: R 25,5/100
Délka úseku R7: cca 2.974 m



B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

NUTS II:	CZ04 Severozápad
Kraj (NUTS III):	CZ042 Ústecký kraj
obec	katastrální území
Chlumčany (566233)	Chlumčany u Loun (651753) Vlčí u Chlumčan (651761)
Smolnice (566721)	Smolnice u Loun (751111) (jen okrajově)
Cítoliby (542571)	Cítoliby (617822) (trasa vede těsně za hranicí k.ú)

Místo stavby: prostor jižně, západně a severozápadně od obce Chlumčany



Hranice územních jednotek

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

Předkládaný záměr se týká výstavby rychlostní komunikace R7 v úseku obchvatu obce Chlumčany. Záměr je v současné době uvažován pouze v jediné, doporučené variantě B, obcházející obec na západě.

S ohledem na konfiguraci terénu lze uvažovat s kumulací vlivů navazujících úseků R7 (které nejsou předmětem tohoto Oznámení) vzhledem k odkanalizování povrchu při přívalových deštích a jejich svedení do recipientů.

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

B.I.5.1 Zdůvodnění potřeby záměru

Posuzovaný úsek R7 je součástí programu výstavby rychlostní komunikace R7 Praha – Slaný – Louny – Chomutov. Tato komunikace patří k vymezeným tahům vybrané silniční sítě a má umožňovat spojení hlavního města Prahy s průmyslovou severní částí republiky a dále zajistit napojení na silniční síť SRN. Vybudování čtyřpruhové rychlostní komunikace R7



v úseku Chlumčan je zároveň navrhováno na základě „Globálního plánu revitalizace pánevních oblastí severozápadních Čech“ schváleného usnesením vlády č. 122 z roku 2000.

Hlavním konkrétním důvodem realizace stavby jsou vysoké dopravní intenzity na stávající komunikaci, která svými technickými a bezpečnostními parametry tomuto faktu neodpovídá. U stávající komunikace byla přípustná intenzita dopravních proudů vozidel překročena již v roce 2001.

B.I.5.2. Navržené varianty

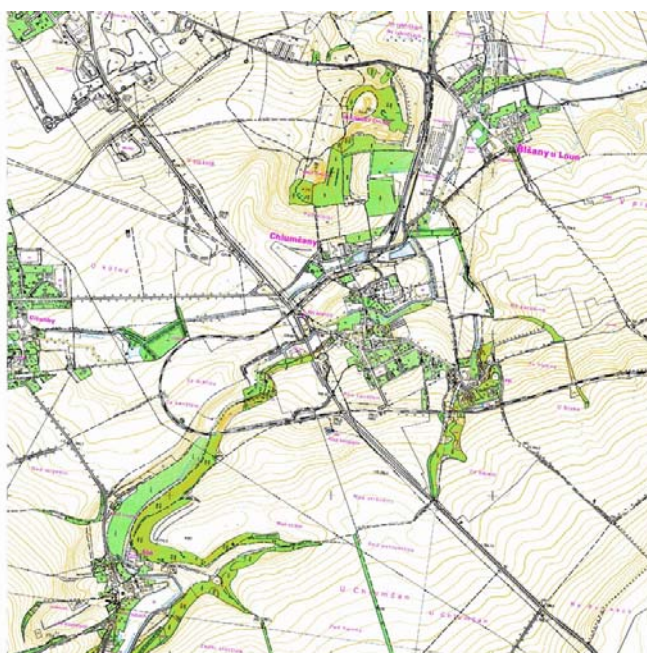
Vzhledem ke směrovému vedení navazujících úseků a ke geomorfologickým podmínkám v okolí obce Chlumčany byl navržen pouze jeden logický koridor. V rámci tohoto koridoru byly původně vytyčeny dvě varianty. V rámci předchozího uzavřeného procesu EIA byla závěrečným stanoviskem odboru životního prostředí a zemědělství Ústeckého kraje doporučena varianta B. Toto oznámení se proto zabývá pouze touto variantou.

Na začátku obchvatu Chlumčan navazuje na obchvat obce Sulec, který je připraven ve čtyřpruhovém uspořádání. Silnice klesá podélným sklonem k Chlumčanům, přičemž sleduje současné směrové řešení silnice až do místa, kde již navazuje na obchvat Loun. Tento obchvat, který je nyní vybudován v dvoupruhovém uspořádání, bude v etapové výstavbě zkapacitněn na uspořádání čtyřpruhové.

Jedná se o vybudování nové rychlostní komunikace v plné šířce kategorie R 25,5/100 a pro doprovodnou komunikaci bude využito podstatné části stávající sil. I/7.

Doprovodná komunikace je vedena mimo obec a tím odpadnou možná negativní stanoviska obyvatel obce ke zhoršení životního prostředí. Výškové řešení jak sil. I/7, tak doprovodné komunikace vychází příznivě a zcela vyhovují ČSN. Provedení kategorie R 25,5/100 celým úsekem je bezproblémové, a to bez nutnosti šířkově upravovat stávající mostní objekty. Bude možné zachovat čerpací stanici a stávající autobusové zastávky na sil. I/7, která se stane doprovodnou komunikací.

Oproti stavu, který byl posuzován v rámci procesu EIA, došlo v DÚR k mírné úpravě trasování silnice, a to díky změně tvaru křižovatky, kterou končí předchozí úsek. Trasa však stále vede identickými biotopy, jak tomu bylo původně. Ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí se jedná o změnu nevýznamnou.



Celková situace



B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

B.I.6.1. Stavebně technické řešení obchvatu a nově budovaných objektů

1. Popis stávajícího stavu

Stávající silnice I/7 v daném úseku je volné cca 9 m, přičemž šířka samotné vozovky činí 7 m. V úseku podjezdu pod železniční tratí Kralupy – Louny dosahuje podélný sklon silnice 6 %. Železniční podjezd umožňuje převedení silnice kategorie R 25,5. Další mosty v tomto úseku vybudované na silnici I/7 však jsou z prefabrikátů ŽMP a KA 67 a je nutné jejich snesení a vybudování minimálně nové nosné konstrukce. Nezbytnost realizace akce vyplývá ze zařazení do programu výstavby komunikace R7.

2. Technické řešení komunikace

Technické řešení spočívá ve využití stávající trasy I/7 jako doprovodné komunikace v úseku od mimoúrovňové křižovatky u Sulce po obchvat Loun. Rychlostní komunikace R 7 by pak byla nově vybudována v celé šířce v souběhu se stávající trasou silnice I/7. Toto řešení by nemělo žádný negativní vliv na souvisle zastavěné území obce Chlumčany oproti stávajícímu stavu.

Navržená trasa silnice R7 jde ve většině úseku stavby v nové trase mimo stávající silnici I/7, která bude sloužit jako doprovodná komunikace pro vozidla bez oprávnění pro silnice pro motorová vozidla. Původní silnice I/7 přejde po zprovoznění tahu R7 do vlastnictví Ústeckého kraje jako silnice II/607.

Staničení hlavní trasy silnice R7 je orientováno ve směru Praha – Louny. V začátku řešeného úseku navazuje trasa silnice R7 na stavbu úseku obchvatu obce Sulec. V konci řešeného úseku silnice R7 navazuje na již provozovaný úsek obchvatu Loun, a to v prostoru mimoúrovňové křižovatky Louny – východ. V závěrečném cca 0,6 km dlouhém úseku se proto dostává postupně do trasy původní silnice I/7 a tato bude v potřebném rozsahu přeložena.

V km 7,0 (resp. km 1,0 dle DÚR) je navržena kosodélná mimoúrovňová křižovatka se silnicí III/22932 (není součástí tohoto Oznámení), kde se trasa R7 začíná odklánět od původní silnice. Důvodem je především vymístění navržených křižovatkových větví mimo stávající silnici. Vykřížení obou komunikací je řešeno mostem na silnici R7 přes silnici III/22932. Úrovňové napojení větví mimoúrovňové křižovatky na silnici III. třídy je zajištěno dvěma malými okružními křižovatkami. V km 7,750 (resp. km 1,750 dle DÚR) je navržen rámový most přes regionální biokoridor. V dalším úseku trasa klesá maximálním povoleným sklonem 4,5 % a dostává se přitom postupně do zářezu hloubky až 18 m. Důvodem je potřeba vykřížit stávající trať ČD v km 8,830 (resp. km 2,830 dle DÚR) pod nově navrženým železničním mostem.

Za železničním mostem se navržená trasa silnice R7 znovu vrací do těsného souběhu se stávající silnicí I/7. Tento souběh je patrný zejména v místě překlenutí údolí Smolnického potoka, kde je navržený šestipolový most v maximální možné míře směrově, výškově i polohou pilířů kopírující stávající silnici I/7. Osová vzdálenost obou mostů je cca 40 m.

V dalším úseku se v důsledku těsného souběhu se stávající silnicí I/7 bude jednat o přisypání stávajícího náspu. Na silnici R7 jsou navrženy další tři mostní objekty – v km 0,500 (resp. km 3,500 dle DÚR) přes železniční trať ČD, v km 9,570 (resp. km 3,570 dle DÚR) přes Cítolibský potok a v km 9,660 (resp. km 3,660 dle DÚR) přes silnici III/22941 do Cítolib.



3. Doprovodná komunikace

Realizaci záměru v doporučené variantě B je možné současně získat nejen kvalitní a potřebám bezpečného provozu vyhovující rychlostní komunikaci, ale současně i velmi dobrou doprovodnou komunikaci s možností zachování stávajících napojení komunikací i okolních aktivit (čerpací stanice PHM, možnost obnovení provozu dříve velmi oblíbeného motorestu ap.).

Na doprovodné komunikaci bude využito stávajících mostů, které svými parametry pro tento účel vyhovují bez úprav.

4. Odvodnění komunikace

Odvodnění povrchu zpevněných ploch komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Srážkové vody budou odtékat do otevřených patních příkopů, zpevněných betonovými tvárnici, uloženými do pískového lože. V rovinatých úsecích bude sklon příkopů nejmenší dovolený, tj. 0,3 %.

Trasa navrhované komunikace neprochází pásmem hygienické ochrany vodních zdrojů.

Odvedení vod z komunikace je navrhováno silničními příkopy a v místech dostředného klopení vozovky středovou kanalizací. Příkopy budou zatravněné, případně zpevněné. Stávající otevřené odpady, které jsou bez stálého nebo s minimálním průtokem, budou rovněž případně upraveny zpevněním.

5. Bezpečnostní opatření

V nebezpečných úsecích a u jednotlivých překážek budou osazena ocelová svodidla.

6. Rekultivace ploch dotčených dočasným zábořem ZPF

Pozemky, které budou narušeny dočasným zábořem půdy budou rekultivovány tak, aby byly obnoveny biologické, chemické a fyzikální vlastnosti půdy.

7. Přeložky inženýrských sítí

km 7,0 – 8,5 (resp. km 1,0 – 2,5 dle DÚR) – **přeložka trasy venkovního vedení 22 kV**

Stávající trasa souběžného venkovního vedení koliduje s oběma variantami řešení budoucí komunikace a vedení bude proto upraveno tak, aby vyhovovalo ČSN 333300. Vedení je ve správě SČE Louny. Délka úpravy činí cca 1,5 km.

km cca 9,75 (resp. km 3,75 dle DÚR) – **přeložka plynového potrubí DN 300**

V prostoru údolí Smolnického potoka je za stávající situace vedeno plynové potrubí, které se může dostat do střetu s výstavbou pilířů mostního tělesa při realizaci obou variant.

8. Vegetační úpravy

Vegetační úpravy zahrnují kompletní ozelenění nově vybudované silnice R7 včetně náhradních výsadeb.

B.I.6.2. Úroveň navrženého technického řešení

V souladu s kategorizací silniční a dálniční sítě do roku 2030 bude rychlostní komunikace v řešeném úseku v kategorii podle připravované revize ČSN 73 6101: R 25,5/100.

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

Předpokládaný termín zahájení výstavby: po r. 2010

Předpokládaný termín dokončení výstavby: dva roky od zahájení

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

Kraj: Ústecký
Obec: Chlumčany (566233)
Smolnice (566721)
Cítoliby (542571)

Následující přehled uvádí stav zpracované územně plánovací dokumentace vztahující se k zájmovému území.

Druh územně plánovací dokumentace: Změny a doplňky Úpn SÚ Chlumčany – Vlčí
Území: k.ú. Chlumčany, k.ú. Chlumčany – Vlčí
Stav: Schválen
Zpracoval: Urbanistický ateliér Ústí nad Labem
Datum zpracování: 1995
Uloženo: Městský úřad Louny, odbor územního plánování

Vztah územně plánovací dokumentace k záměru

Územní plán Chlumčan se bez bližšího hodnocení zmiňuje o komplexní přestavbě silnice I/7 na čtyřpruh. V případě dalších obcí zasahuje I/7 do jejich katastrálních území pouze okrajově a jejich územní dokumentace (je-li nějaká) ji neřeší. Ve věci výstavby komunikace R7 uskutečnil investor několik jednání se zástupci obce, přičemž tito výrazně preferují variantu B (tj. variantu sledovanou tímto Oznámením).

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat**1. Městský úřad Louny – odbor výstavby**

- územní rozhodnutí podle ustanovení § 92 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- stavební povolení podle ustanovení § 115 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

2. Městský úřad Louny – odbor životního prostředí

- stavební povolení podle ustanovení § 15 zákona č.254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon)

3. Městský úřad Louny – odbor dopravy (speciální silniční úřad)

- stavební povolení podle ustanovení § 115 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 jsou kapitoly **B.I.1.- B.I.9.** bez faktických změn.



B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, dojde při realizaci záměru k významnému záboru půdy. Trvalý zábor vyjadřuje veškerou plochu zemědělské půdy, která bude odejmuta zemědělské výrobě.

Doporučená varianta B v původním trasování vyžadovala trvalý zábor ve výši cca 12,1 ha. V rámci změny oblouku došlo také ke změně rozsahu záboru, který nyní činí v odpovídajícím úseku cca 15,3 ha. Vedle trvalého záboru vznikne i potřeba dočasných záborů, které budou po dokončení stavebních prací rekultivovány.

Dočasný zábor vyjadřuje zabranou zemědělskou půdu nezbytně nutnou k provedení stavby. Jedná se o mezisklady sejmuté ornice (deponie zemin), prostory k dočasnému umístění stavebních objektů, přístupových cest, atd.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 došlo v kapitole **B.II.1. Půda** k dílčímu zvýšení záboru ZPF, který však není s ohledem na celkovou délku trasy významný a děje se v rámci identických BPEJ.

B.II.2. Chráněná území

Komunikace se nedostává do konfliktu s žádným maloplošným ani velkoplošným zvláště chráněným územím ani s jeho ochranným pásmem ve smyslu zákona 114/1992 Sb. Nejbližší maloplošné chráněné území je paleontologická lokalita lom v Březnu u Postoloprta (přírodní památka č. 1960). Nejbližší velkoplošné chráněné území je CHKO Český kras. Obě území jsou zcela mimo dosah jakýchkoliv vlivů.

V kontaktu s trasou se nenachází žádná lokalita zařazená do soustavy evropsky významných stanovišť - NATURA 2000 (SPA, SCI).

Trasa se nedostává do střetu s žádným chráněným ložiskovým územím.

Trasa mimoúrovňově protíná osu nadregionálního biokoridoru, který je v tomto prostoru zároveň chápán i jako funkční regionální biokoridor, dále protíná dva nefunkční lokální biokoridory, jeden úrovňově a druhý mimoúrovňově. Všechny tyto údaje však již platí i pro stávající silnici I/7.

V širokém okolí trasy se nikde nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani ochranné pásmo přírodních minerálních vod.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola **B.II.2. Chráněná území** bez faktických změn.

B.II.3. Ochranná pásma

Trasa se nedostává do střetu s pásmem hygienické ochrany vodních zdrojů.

Detaily o ochranných pásmech uvádí kapitola *C.2.12. Ochranná pásma*.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola **B.II.3. Ochranná pásma** bez faktických změn.



B.II.4. Voda

Období výstavby

Během výstavby komunikace bude třeba pokrýt potřebu především užitkové vody z místních zdrojů. Tato voda bude zapotřebí pro stavební práce spojené s betonováním, úpravou zpevněných ploch a provozem stavebních strojů. Bude kryta z místních zdrojů povrchové vody – Smolnického potoka a z veřejného vodovodu. Čerpání vody podzemní se neplánuje. Potřeby pitné vody bude kryta z místního vodovodu, přičemž se bude jednat o zanedbatelné množství.

Období provozu

Během provozu nebude komunikace vyžadovat žádné lokální zdroje vody k pokrytí provozních účelů.

Souhrn

Lze konstatovat, že výstavba ani provoz silnice nebudou mít zvláštní nároky na spotřebu pitné či užitkové vody. Budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti a nevznikne potřeba otevírání a čerpání nových zdrojů vody.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola **B.II.4. Voda** bez faktických změn.

B.II.5. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Období výstavby

Kromě pohonných hmot a mazadel nebudou během výstavby použity suroviny, materiály či nástroje mající potenciálně negativní vliv na životní prostředí či negativně ovlivňující zdraví obyvatel.

Pohonné hmoty a mazadla budou na stavbu dopravována v barelech. K přečerpávání bude docházet jak mimo zájmové území, tak také v něm. Bude proto třeba věnovat pozornost nebezpečí úniků. Množství nelze předem stanovit.

Spotřeba materiálu na výstavbu samotného povrchu vozovky (bez náspů) při mocnosti 0,6 metru bude přibližně následující:

$$\text{délka vozovky} = 2.974 \text{ m} \times \text{šířka} = 25,5 \text{ m} \times \text{mocnost } 0,6 \text{ m} = 45.502 \text{ m}^3$$

Nejedná se o množství, které by svým přemístěním znamenalo vybočení z mezí typických pro daný typ stavby a daný region. Nebude mít v regionu ani zásadní vliv na čerpání těchto materiálů a nevznikne potřeba otevírání nových lomů. Přičemž se bude jednat o následující suroviny: kámen, šterk, makadam, asfaltový beton či živičná směs.

Lze předpokládat, že ani další stavební materiály: betonové a ocelové profily mostního tělesa nebudou představovat problém pro životní prostředí.

Detailní výpočet skrývky orníční a podorníční vrstvy zeminy pod navrhovaným silničním tělesem byl proveden v SW Inroads.

Staničení (km)	Délka úseku (m)	Mocnost orníční vrstvy (m)	Celková mocnost humózních vrstev (cm)	Třída těžitelnosti
1,38 – 2,03	650	40	100	2



2,03 – 2,53	500	40	50	2
2,53 – 2,77	240	0	25	2
2,77 – 2,83	60	0	90	2
2,83 – 2,90	70	40	50	2
2,90 – 3,16	260	25	30	2
3,21 – 3,28	70	0	60	2
3,32 – 3,64	320	45	55	2
3,73 – 4,08	500	55	100	2
4,08 – 4,40	320	45	55	2

Na základě detailního záborového elaborátu, zpracovaného v rámci DÚR lze očekávat přebytek 179.088 m³ zeminy. Celkový přebytek ornice bude činit cca 159.915 m³. Jelikož výše uvedené hodnoty zohledňují i přilehlý úsek R7 – km 0,00 – 1,38, bude faktický přebytek posuzovaného úseku nižší. Tento přebytek orné půdy bude použit pro další zemědělskou činnost, případně pro úpravu naspů, resp. svahů. Lze doporučit kontrolu zeminy, zda není kontaminována, či dotčena starou ekologickou zátěží. V tomto případě by bylo nutno uložení na skládku nebezpečného odpadu či do zařízení určeného k regeneraci kontaminovaných substrátů.

Období provozu

Jediný surovinový zdroj během provozu komunikace je posypový materiál používaný v zimním období. Lze uvažovat použití rozmrazovacího média s převážujícím podílem NaCl, a to v množství 1 – 2 kg/m² za rok (resp. za zimní období). V případě větších dopravních intenzit (nad 7.000 za den) dokonce 2 – 3 kg/m² za rok (resp. za zimní období). Jiné zdroje uvádějí cca 15 t/km u dvoupruhových silnic a 25 t/km u čtyřpruhových silnic a nejnovější šetření prováděné na dálnici D11 hovoří o 16 t/km čtyřpruhové silnice za klimatických podmínek typických pro nížinu.

Následující tabulka sumarizuje odhad množství posypového materiálu, které bude aplikováno na čtyřpruhovou vozovku o aktivní šířce (4 x 3,5 m) za rok (resp. za zimní období). Jedná se o vzdálenost mezi sousedními úseky R7 – obchvat Sulce až obchvat Loun.

Celkové množství aplikovaného NaCl, jehož původem bude vozovka R7 v posuzovaném úseku

Délka trasy (m)	Aktivní šířka (m)	Množství NaCl *	Množství NaCl **	Redukce na aplikaci solanky
2.974	14	42 - 84 MT	47,5 MT	33,3 MT

Poznámka: * 1 – 2 kg/m² za rok (resp. za zimní období)

** 16 t/km za rok (resp. za zimní období)

Následující tabulka porovnává dvě varianty odkanalizování podle zaústění.

Množství NaCl splavovaného z povrchu vozovky R7, podle míst zaústění do recipientu s přihlédnutím k navazujícím úsekům R7, které nejsou součástí tohoto oznámení

Zaústění do recipientu	Odkanalizovaná trasa R7	Délka (m)	Aktivní šířka (m)	Množství NaCl *	Množství NaCl **	Redukce na aplikaci solanky
Varianta odkanalizování B						
Smolnický p.	km 6,0 – 9,1	3.100 (z toho 1.656 m mimo z.ú.)	14	43,4 – 86,8 MT	49,6 MT	34,72 MT
Cítilibský p.	km 9,1 – 10,9	1.800 (z toho 1.240 m)	14	25,2 – 50,4 MT	28,8 MT	20,16 MT



		mimo z.ú.)			
Poznámka:	* 1 – 2 kg/m ² za rok (resp. za zimní období)				
	** 16 t/km za rok (resp. za zimní období)				

Údaje z posledního sloupce byly převzaty do dalšího výpočtu.

Elektrická energie, zemní plyn a tepelná energie

Žádný z výše uvedených energetických zdrojů nebude během výstavby čerpán v míře přesahující průměr dané oblasti; provoz obchvatu pak bude zcela bez nároků.

Změny v kapitole **B.II.5. Ostatní surovinové a energetické zdroje** oproti předchozí dokumentaci EIA jsou zcela nevýznamné a splývají s pozadím resp. přesností výpočtů.

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

1) Silniční síť v zájmovém území

Celé širší území představuje důležité komunikační spojení mezi uhelným severočeským regionem a ostatními oblastmi republiky, zvláště pak mezi středními a severozápadními Čechami. Plánovaná koncepce rozvoje dopravní sítě a přepravních vztahů v území vychází z dlouhodobých záměrů, které jsou vázány na výhledové dopravní prognózy v oblasti nadregionálních vztahů v nadřazených trasách. Pro celkový vývoj v široké zájmové oblasti je, v rámci vnějších vazeb, rozhodující silniční komunikace I/7. Její trasa je situována v jihozápadní poloze od zastavěného území obce.

Vnější silniční síť:

Silnice III/22941 Cítoliby – Černčice zastupuje skupinu komunikačních tahů s lokální funkcí. Trasa je v územním plánu vedena ve stávající stopě a prochází intravilánem severní části Chlumčan za tratí ČD. Její kategorie zůstává S 7,5/60. Silnice nevykazuje mimo zastavěnou část obce podstatné dopravní závady a není navržena její směrová ani výšková změna.

Silnice třetí třídy III/00725a Chlumčany – Vlčí je prakticky celá v intravilánu obce. Silnice napojuje sídlo na nadřazený tah první třídy I/7. Po realizaci čtyřpruhu bude vazba na tento tah přerušena.

Místní silniční síť:

Kategorie místních komunikací je zastoupena soustavou obslužných MK, zpřístupňujících objekty bydlení, vybavenost, výrobní provozy ap. Do této skupiny dopravních tras jsou dále zařazeny průtahové trasy vnějších silnic, které mají v zastavěné části obce charakter místních komunikací.

Navrhované úpravy místních komunikací a silničních průtahů (viz Úpd):

- rekonstrukce krajince u Magmy a povrchu vozovky v křižovatce s místní komunikací vedenou do centra na silničním průtahu III/22941
- rekonstrukce krytu vozovky nájezdu silnice III/00725a na tah I/7
- úprava krytu vozovek na křižovatkách sil. III/00725a s místními komunikacemi v obci
- úprava narušených živičných krytů vozovek v centru obce
- rekonstrukce MK zpřístupňující hřbitov
- zpevnění vybraných prašných cest a místních komunikací v Chlumčanech živičnou úpravou
- zpevnění hlavních přístupových cest v části obce Vlčí
- návrh nových přístupových MK do nové zástavby rodinných domů



2) Železniční síť v zájmovém území

Železniční doprava je zastoupena tratí č.110 Slaný – Černčice – Louny, která je v území stabilizována.

Trasa rychlostní komunikace silnice I/7 v km 8,725 kříží jednokolejnou železniční trať Kralupy – Louny (km ČD 82,28995). Trať prochází nad silnicí I/7 mostním objektem ČD ev.č. 7-038. V km 9,422 kříží I/7 stejnou trať podruhé v km ČD 91,65086, tentokrát pod silnicí mostem 7-040a.

Předpokládané záměry:

- rekonstrukce přejezdu tratí na místní komunikaci spojující centrum obce s lokalitou pod malým Chlumem.
- zřízení nové zastávky ČD Chlumčany – Vlčí v jižní části obce
- v dlouhodobé výhledu obnova vlečky do bývalého cukrovaru

3) Ostatní dopravní síť v zájmovém území

Zemědělská doprava využívá nezpevněné polní cesty, které navazují na silniční síť. Pěší doprava je soustředěna do prostoru intravilánu obcí k objektům vybavenosti. Trasy určené pro chodce jsou vedeny podél komunikačních tahů. Problémy existují s dlouhodobým odstavováním vozidel. Navržena je výstavba parkoviště o kapacitě P 10 podél ulic poblíž centra obce a plocha o kapacitě nejméně dvou nákladních automobilů u komunikační spojky na Černčice.

Pro potřeby akustické a rozptylové studie byly použity intenzity dopravy poskytnuté hlavním inženýrem projektu. Jedná se zároveň o údaje použité v DÚR. Intenzity dopravy byly získány ze sčítání dopravy z roku 2005 a přepočteny na výhledový rok 2040. Ve srovnání s údaji použitými v původní Dokumentaci se jedná o hodnoty výrazně konzervativnější. Následující tabulka porovnává obě situace. Pro účely nové akustické studie (DÚR) resp. rozptylové studie byly použity hodnoty pro rok 2040.

Dopravní intenzity v zájmové oblasti (za 24 hod)

úsek	typ automobilu	nasčítáno r. 2000	prognóza r. 2010
silnice I/7 (4-0760)	data zohledněná v původní Dokumentaci EIA		
	osobní	9.249	13.319
	lehká nákladní	963	1.377
	těžká nákladní	1.277	1.826
	motocykly	36	33
	aktualizovaná data z DÚR		
	typ automobilu	nasčítáno r. 2005	prognóza r. 2040
	osobní	10.589	14.132
	lehká nákladní	1.532	1.639
	těžká nákladní	2.031	2.173
	motocykly	42	57

Stavbou budou přímo či nepřímo dotčeny následující komunikace a inženýrské sítě:

- stávající trasa I/7 v průtahu obcí využita jako doprovodná komunikace
- trať ČD Kralupy – Louny
- venkovní vedení 22 kV
- plynové potrubí v prostoru údolí Smolnického potoka



Detaily viz kapitola: *B.I.6.1. Stavebně technické řešení obchvatu a nově budovaných objektů.*

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu** k žádné změně. Pouze byly použity údaje o dopravních intenzitách, vycházející z novějšího sčítání. Tato skutečnost byla zohledněna v akustické studii, která byla zpracována v DÚR a výsledky převzaty do tohoto Oznámení a dále byly tyto vyšší dopravní intenzity zohledněny v rozptylové studii, zpracované v rámci tohoto Oznámení.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Zdroje znečištění ovzduší vlivem výstavby a provozu na rozšířeném obchvatu lze rozdělit na:

1) Liniové - Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, je třeba za zdroj znečištění ovzduší považovat celý obchvat. Nejzávažnějšími škodlivinami jsou oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO_x), uhlovodíky (C_xH_y) a prašný aerosol, případně i benzen. Vliv olova (Pb) bude vzhledem k nárůstu motorů s katalyzátory málo významný.

Hodnoty CO, NO_x resp. NO₂, C_xH_y a benzenu mající původ v dopravě obchvatu, byly zjištěny z předpokládaných intenzit dopravy řazených do kategorií (osobní automobily, lehké nákladní automobily a těžké nákladní automobily) a emisních faktorů vztahujících se k dané kategorii. Emise byly vypočítány pro jednotlivé dílčí úseky a modelem byla následně zjišťována jejich disperze do okolí. Zohledněn byl sklon vozovky, rychlost jízdy a předpokládané složení vozového parku. K výpočtu emisní bilance byly použity emisní faktory publikované na serveru MŽP.

Emisní faktory

látky		úsek								
		začátek – km 7,9			km 7,9 – 9,0			km 9,0 – konec		
		OA	LNA	TNA	OA	LNA	TNA	OA	LNA	TNA
stoupání										
CO		0,3704	0,2705	3,0107	0,5450	0,3279	3,8002	0,3704	0,2705	3,0107
NO _x		0,2565	0,3853	2,9418	0,3482	0,5346	4,1861	0,2565	0,3853	2,9418
benzen	g/km	0,0040	0,0012	0,0045	0,0051	0,0014	0,0052	0,0040	0,0012	0,0045
C _x H _y		0,0407	0,0716	0,2587	0,0520	0,0881	0,2986	0,0407	0,0716	0,2587
PM10		0,0034	0,0884	0,0794	0,0034	0,1226	0,1036	0,0034	0,0884	0,0794
klesání										
CO		0,1773	0,2676	2,0025	0,1220	0,2578	1,9654	0,1773	0,2676	2,0025
NO _x		0,1345	0,1995	1,1257	0,0948	0,1310	0,9032	0,1345	0,1995	1,1257
benzen	g/km	0,0036	0,0009	0,0050	0,0037	0,0009	0,0057	0,0036	0,0009	0,0050
C _x H _y		0,0366	0,0560	0,2856	0,0376	0,0573	0,3250	0,0366	0,0560	0,2856
PM10		0,0034	0,0576	0,0519	0,0034	0,0513	0,0530	0,0034	0,0576	0,0519

Poznámka: hodnoty viz server MŽP, vycházející z výpočtů pomocí SW MEFA



Sklonové parametry komunikace

úsek (km)	sklon (%)
varianta B	
začátek – km 7,9	+/- 2,30
7,9 – 9,0	+/- 4,50
km 9,0 – konec	+/- 1,59

Při stanovení celkového množství škodlivin emitovaných vlivem dopravy byly použity intenzity dopravy uvedené v kapitole *B.II.4. Nároky na dopravu a jinou infrastrukturu*.

Celkové množství emitovaných škodlivin (t/rok) vlivem automobilového provozu

Varianta	NOx	CO	CxHy	susp. částice	benzen
B	6,22	7,81	0,98	0,24	0,05

Následující tabulka uvádí výpočet množství škodlivin emitovaných automobilovou dopravou na jeden metr obchvatu.

Množství emitovaných škodlivin (g/sec/1m) vlivem automobilového provozu

úsek	NOx	CO	CxHy	susp. částice	benzen
varianta B					
začátek – km 7,9	0,0000887	0,0001129	0,0000144	0,0000036	0,0000008
7,9 – 9,0	0,0001065	0,0001326	0,0000165	0,0000042	0,0000009
km 9,0 – konec	0,0000887	0,0001129	0,0000144	0,0000036	0,0000008

Při zohlednění potřeby převozu rozhodujících množství zemin a stavebních materiálů spojených s rozšířením obchvatu byl proveden hrubý odhad množství plynných škodlivin emitovaných nákladními automobily. Odhad se opírá o emisní faktory pro těžké nákladní automobily (hodnoty viz server MŽP) při rychlosti 20 km/hod a vzhledem k částečnému pohybu v náročném terénu mimo vozovku byly hodnoty navýšeny o 30%. Údaje shrnuje níže uvedená tabulka. Časové či prostorové rozložení těchto škodlivin by však bylo pouhou spekulací.

Hrubý odhad celkového množství škodlivin (t) emitovaných v prostoru zájmového území vlivem automobilového provozu spojeného s výstavbou obchvatu v průběhu dvou let

varianta	NOx	CO	CxHy	susp. částice
B	0,41	0,65	0,15	0,02

Během delších suchých období se za provozu komunikace dále může projevit vliv zvýšené prašnosti, který by měl být řešen odpovídajícími provozními opatřeními ze strany správce komunikace - kropení.

2) Plošné - Potenciálním plošným zdrojem mohou být nezpevněné stavební plochy, z kterých se může šířit polétavý prach. Tento zdroj připadá v úvahu pouze ve fázi výstavby a jeho vliv je velmi omezený. Potenciální plošné zdroje (parkoviště techniky, mezisklad deponií, atd.) bude třeba umístit co nejdále od objektů obytné zástavby.

3) Bodové - Mohou se vyskytnout pouze ve fázi výstavby vlivem nahloučení stavební techniky a jejich význam je zanedbatelný.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **B.III.1. Ovzduší** k žádné faktické změně. Jak již bylo výše uvedeno, byly pouze použity jiné údaje o dopravních intenzitách, vycházející z novějšího sčítání. Tato skutečnost byla zohledněna v rozptylové studii, zpracované v rámci tohoto Oznamení.



B.III.2. Odpadní vody

1. Obecně

Během provozu na zkapacitněném obchvatu nebudou vznikat žádné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Jediné splaškové vody vzniknou v omezeném množství v průběhu výstavby ze sociálních zařízení. Jejich odstraňování se musí dít v souladu s Nařízením vlády ČR č. 61/2003 Sb. Dešťová voda, odtékající z povrchu komunikace, je dle ČSN 75 6101 klasifikována na základě původu a typu znečištění jako znečištěná dešťová voda odtékající ze znečištěných povrchů komunikací.

Hlavním zdrojem znečištění vody odtékající z povrchu vozovky budou chloridy obsažené v posypových solích během zimní aplikace.

2. Srážkové úhrny

Pro celé zájmové území jsou platné údaje z obce Lenešice: průměrný roční srážkový úhrn - 468 mm, průměrný srážkový úhrn za zimní období (listopad – březen) - 114 mm. Z těchto srážkových úhrnů bylo stanoveno celkové množství vody odtékající z povrchu vozovky, a to následujícím způsobem: objem odtékající vody = srážkový úhrn (m) x koeficient odtoku x plocha komunikace (m²). Koeficient odtoku zohledňuje množství vody vypařené do ovzduší. Pro zimní období činí 0,9, pro celý rok 0,8.

Následující tabulka uvádí bilanci srážkových vod odtékajících z povrchu vozovky do jednotlivých recipientů podle varianty odkanalizování. Zohledněny jsou i interferující úseky komunikace R7 ležící vně posuzovaného úseku, ale svým pravděpodobným odspádováním kumulující vlivy posuzovaného úseku.

Bilance srážkových vod odtékajících do recipientů z komunikace (zohledněny jsou i interferující úseky komunikace R7, ležící vně posuzovaného úseku)

Recipient	Délka trasy (m)	Zpevněná plocha (m ²)	Objem ročního odtoku (m ³)	Objem zimního odtoku	
				(m ³)	l. s ⁻¹
Varianta odkanalizování B					
Smolnický p. (1-13-04-014)	3.100 (z toho 1.656 m mimo z.ú.)	79.050	29.596	8.111	0,62
Cítolibský p. (1-13-04-017)	1.800 (z toho 1.240 m mimo z.ú.)	45.900	17.185	4.709	0,36

Poznámka: Zpevněná plocha = celková zpevněná plocha povrchu (jízdni pruhy + krajnice resp. chodník)

3. Kontaminace vody vlivem provozu na silnici

Původ látek znečišťujících dešťovou vodu

Zdroj znečištění	znečišťující látky
Výfukové plyny	Pb, Ni, sloučeniny N, fenoly, uhlovodíky, PCDD, PCDF, rez, částice
Otěr brzdových obložení	Cr, Ni, Cu, Pb, Zn, částice
Otěr pneumatik	Cd, Zn, rez, organické sloučeniny, pryž, S, Pb, Cr, Cu, Ni
Otěr povrchu komunikace	Si, Ca, Mg, asfalt, dehet, Pb, Cr, Cu, Zn, Ni, částice
Otěr značení komunikací	TiO ₂ , rozpouštědla
Úkapy motorů	Pb, Ni, Zn, organické látky, oleje, tuky, uhlovodíky, Cu, V, Cr
Koroze, obrus	Al, Cu, Fe, Co, Mn, Cd, Zn



Stavební hmoty	Minerální látky, pojiva (asfalt, vápno, cement), stavební hmoty
----------------	-----------------------------------------------------------------

Nákladní i osobní doprava zatěžuje dešťové vody dvěma dalšími skupinami závadných látek – PAH a nitrofenoly. Sloučeniny těchto dvou skupin jsou toxické, karcinogenní a stabilní jak ve vodě, tak v půdě (data viz Synáčková 2000).

Sloučeniny dusíku a fosforu

Obsah dusíkatých forem zjištěných různými autory v odpadní vodě z komunikací

Forma N	koncentrace
N-NH ₄ ⁺ (mg/l)	0,2 – 2,4
N-NO ₃ ⁻ (mg/l)	0,6 – 1,1
N-NO ₂ ⁻ (mg/l)	0,02 – 0,21
N _c (mg/l)	5,9 – 6,5
N _{org} (mg/l)	3,0

Průměrná koncentrace fosforečanů ve vodách z komunikací činila 1,5 mg/l. Další autoři uvádějí rozmezí P_c v odpadních vodách z komunikací v rozmezí 0,55 – 1,66 mg/l (data viz Synáčková 2000).

Látky organického původu

Průměrné hodnoty znečištění povrchových vod organickými látkami majícími původ v povrchu komunikací uvádí následující tabulka:

ukazatel	průměrná hodnota
CHSK _{Cr} (mg/l)	40 - 250
BSK ₅ (mg/l)	8 - 28
C _{org} (mg/l)	12 - 34

(data viz Synáčková 2000)

Ropné látky

Benziny, petroleje, mazací oleje a další výrobky z ropy patří ke skupině látek stanovovaných po extrakci jako nepolární extrahovatelné látky (NEL). Ve vodě jsou omezeně rozpustné, mohou se v ní proto vyskytovat v několika různých formách – volné, emulgované, rozpuštěné a nasorbované na pevných částicích unášených vodou. Obsah NEL v odpadních vodách z komunikací se obvykle pohybuje řádově v desetínách mg/l až v jednotkách mg/l. V dešťových vodách z dálnic se obsah NEL pohybuje od 0,001 mg/l do 3,1 mg/l. Přitom nebyl zjištěn výraznější rozdíl mezi letním a zimním obdobím. V době krátkodobých intenzivních dešťů byl zjišťován obsah NEL 100 – 400 mg/l. Na vozovkách mimo město byly naměřeny hodnoty v rozmezí 2 – 28 mg/l (data viz Synáčková 2000).

Polyaromatické uhlovodíky (PAH)

Vznikají při spalování pohonných hmot v motorech. V odpadních vodách z komunikací jsou součástí nerozpustných látek, na kterých jsou sorbovány. Představují závadné látky, některé mají karcinogenní vlastnosti (data viz Synáčková 2000).

Dioxiny

Termín dioxiny se vztahuje na 219 různých látek s podobnými vlastnostmi, ale s rozdílnou toxicitou. Tvoří je dvě skupiny sloučenin podobných strukturou avšak odlišných svými chemickými chováními – polychlorované dibenzodioxiny (PCDD) a polychlorované dibenzofurany (PCDF). Dioxiny vznikají při spalování pohonných hmot. Bylo však



prokázáno, že množství emisí dioxinů z mobilních zdrojů (dopravy) u nás významně klesá, jelikož se upustilo od přidávaných halogenových vynašečů olova do olovnatých benzinů.

Součástí znečištění odpadních vod z vozovek jsou také různá aditiva, přidávaná do automobilových benzinů. Jedná se především o methyl terc-butyl ether (MTBE). Jeho obsah v benzínu se pohybuje od 2 do 15 obj. %. Jedná se o látku často kontaminující podzemní vody v blízkosti komunikací s ohledem na její velmi dobrou rozpustnost ve vodě. MTBE je potenciální karcinogen (data viz Synáčková 2000).

Chloridy a sírany

Obsah chloridů v odpadních vodách z komunikací značně kolísá. Jejich zdrojem je zejména posypová sůl (NaCl, CaCl₂), používaná v zimním období. Jak bylo zjištěno, kolísá koncentrace chloridů v odpadních vodách z dálnic v letním období mezi 92 a 350 mg/l a v zimním období mezi 150 až 5635 mg/l.

Při počtu vozidel 700 – 7000 za den se obsah síranů pohybuje od 7 do 80 mg/l, při počtu vozidel nad 7000 za den od 250 do 500 mg/l (data viz Synáčková 2000).

Následující tabulka uvádí průměrné roční (resp. za zimní období) obohacení vody recipientů chloridovými anionty odtékajícími z vozovky pro doporučenou variantu odkanalizování. Výpočet vychází z předpokladu 60ti procentního obsah chloridových iontů v posypovém médiu. Metodický pokyn MŽP (Metodika k vyhodnocování vlivů liniových staveb na životní prostředí) uvádí, že 70% chloridů se šíří formou aerosolu na větší vzdálenost a skončí v jiném recipientu. Tato následná redukce byla do výpočtu zahrnuta.

Bilance chloridových iontů (Cl⁻) obohacujících recipienty v zimním období (XI – III)

Recipient	Posypový materiál (t/rok)	Množství Cl ⁻ (t/rok)	Objem zimního odtoku (listopad – březen) (m ³)	Koncentrace chloridů (g/l)
Varianta odkanalizování B				
Smolnický p.	34,72 MT	6,25*	8.111	0,77
Cítolibský p.	20,16 MT	3,63*	4.709	0,77

Poznámka: * Údaje popisují množství produkovaného Cl⁻, které skončí v daném recipientu při zohlednění 70ti procentního šíření formou aerosolu do jiných recipientů

Tento výpočet platí pouze v případě řízené aplikace solanky (roztok granulované posypové soli) a hodnoty jsou relevantní pro obě alternativní trasy komunikace R7.

Vedle chloridů, které jsou obsaženy v posypových solích, je třeba uvažovat i další znečišťující látky dostávající se do odtékající vody vlivem provozu vozidel a také jako součást posypových materiálů. Je třeba počítat s úniky ropných látek, s určitými emisemi olova a těžkých kovů. Jelikož se jedná o znečištění, které vzniká náhodně, je těžké předvídat jeho míru. Následující tabulka, vycházející z dlouhodobého šetření VÚD Žilina, poskytuje jen velmi hrubou představu o tomto znečištění dešťových vod rozděleným podle intenzity dopravy a z ní vyplývajícího množství posypových materiálů aplikovaných v zimním období.

Znečištění srážkových vod vlivem provozu komunikace

Znečišťující látka (mg/l)	BSK ₅	NEL	N-NO ₃ ⁻	N-NH ₄	Cl ⁻	Cu	Zn	Ni	Pb
koncentrace při zatížení 700 - 7 000 vozidel/den	1-12	0-0,4	0-70	2-5	70-4 500	0-0,035	0.01-0,3	0-0,03	0-0,03
koncentrace při zatížení > 7 000 vozidel/den	15	0,8	105	5	10 000	0,05	10,2	0,045	0-0,05



(data viz Vyhálek et al. 1999 – převzato ze Znečištění srážkových vod z pozemních komunikací, VÚD Žilina, 1990, + další zdroje)

Průměrné hodnoty obsahu kovů v odpadních vodách z komunikací

prvek	Koncentrace
Ag (µg/l)	< 10
Co (µg/l)	< 10
Cr (µg/l)	< 15
Fe (µg/l)	2260
Hg (µg/l)	< 3
Mn (µg/l)	160
V (µg/l)	< 12
Al (µg/l)	1590
Ca (mg/l)	13,09
K (mg/l)	< 3,2
Mg (mg/l)	1,3
Na (mg/l)	< 5170
B (mg/l)	0,31

(data viz Synáčková 2000)

Změny v kapitole **B.III.2. Odpadní vody** jsou ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 zcela nevýznamné a splývají s pozadím resp. přesností výpočtů.

B.III.3. Odpady

Stavba a provoz na zkapacitněném obchvatu budou doprovázeny vznikem odpadů typických pro komunikace této třídy.

Zatímco během výstavby vznikne velké množství odpadu za krátkou časovou jednotku, bude samotný provoz zatěžovat životní prostředí po malých dávkách, zato však neustále. Během provozu komunikace samozřejmě vznikne nebezpečí havarijních stavů (úniky ropných látek či jiných kontaminantů vlivem nehody, kontaminace zeminy, vodních toků) vyžadující sanační zásah s následným vznikem kontaminovaného odpadu. Tyto stavy je těžké předpovídat, provozovatel komunikace na ně však musí být připraven.

Dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů se za původce odpadů u liniové stavby rozumí dodavatel stavby pro období výstavby a organizace pověřená správou a údržbou komunikací pro období provozu. Původce odpadů se musí výše zmíněným zákonem řídit a při vzniku, nakládání, třídění a zneškodňování odpadů postupovat dle zařazení v katalogu odpadů (vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb.), vést jejich evidenci a zabezpečit je před odcizením a nežádoucím znehodnocením. Před zprovozněním komunikace musí provozovatel administrativně i organizačně zajistit rozšíření svého systému nakládání s odpady o objem odpadů, které budou vznikat při provozu na nové komunikaci.

V maximální možné míře je třeba odpady recyklovat či je nabídnout k využití jinému subjektu. Při výstavbě je možné využít jako stavební materiál technicky vhodné frakce recyklátu z betonů nebo z tříděných stavebních sutí. Účelem všech těchto opatření je minimalizace vzniku odpadů a jejich nevratného zneškodňování, které s sebou vždy nese rizika a zátěže pro životní prostředí. Tento proces by měl začít již ve fázi vybírání dodavatelů, jejichž služby by měly být posuzovány i z hlediska odpadové náročnosti. Tento přístup je nejen ekologický, ale i ekonomický.



Za běžné (nehavarijní) situace lze během výstavby resp. provozu uvažovat vznik následujících druhů odpadů:

Přehled odpadů vznikajících při výstavbě

č.	kód	kateg.	název dle katalogu odpadů	jedn.	množství
1.	020103	O	Odpad rostlinných pletiv	ks	487
2.	020103	O	Odpad rostlinných pletiv	m ²	5185
3.	020103	O	Odpad rostlinných pletiv	ks	632
4.	070299	O	Odpady blíže neurčené	kg	55,3
5.	170101	O	Beton	t	22
6.	170101	O	Beton	t	87
7.	170101	O	Beton	t	10
8.	170101	O	Beton	ks	152
9.	170102	O	Cihly	t	6
10.	170103	O	Tašky a keramické výrobky	ks	69
11.	170203	O	Plasty	t	27,4
12.	170302	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	t	7349
13.	170405	O	Železo a ocel	t	9,9
14.	170405	O	Železo a ocel	t	2
15.	170405	O	Železo a ocel	t	3
16.	170407	O	Směsné kovy	t	2,2
17.	170504	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	2
18.	170504	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	2125
19.	170504	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	14580
20.	170504	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	326820
21.	170802	O	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	t	1
22.	170508	O	Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 170507	t	390,5

Definování odpadů pro fázi provozu silnice je pouhým odhadem, bez kvantifikace.

č.	kód	kateg.	název dle katalogu odpadů
1.	020107	O	Odpady z lesnictví
2.	050105	N	Uniklé (rozlité) ropné látky



3.	130502	N	Kaly z odlučovačů oleje
4.	150102	O	Plastové obaly
5.	160103	O	Pneumatiky
6.	170302	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301
7.	190802	O	Odpady z lapáků písku
8.	200101	O	Papír a lepenka
9.	200201	O	Biologicky rozložitelný odpad
10.	200301	O	Směsný komunální odpad
11.	200303	O	Uliční smetky

Poznámka:

O – ostatní odpad

N – nebezpečný odpad

Díky přesným údajům z DÚR mohlo dojít v kapitole **B.III.3. Odpady** ve srovnání s údaji v předchozí dokumentaci EIA k výraznému zpřesnění údajů o odpadech. Ve vztahu k posouzení vlivů je však opět možno konstatovat absenci negativního vlivu.

B.III.4. Ostatní

1. Hluk

Záměr způsobí změnu akustické situace ve svém okolí od okamžiku zahájení stavebních prací. Situování trasy v území vůči obytné zástavbě a dalším objektům však umožňuje minimalizaci hlukové zátěže okolí tak, aby nebyly překročeny povolené limity a aby nebyla narušena pohoda bydlení obyvatel všech částí obce Chlumčany.

Zdroje hluku vznikajícího v souvislosti se záměrem lze rozdělit na dočasné, působící v průběhu výstavby a trvalé, které budou v provozu po zahájení výroby.

Hluk v průběhu výstavby

Hluk šířící se ze staveniště je závislý na množství, umístění, druhu a technickém stavu používaných strojů a zařízení, počtu jejich současných nasazení, charakteru prací a ve značné míře i na tom, zda se vedení stavby snaží hluk co nejvíce omezit. Navíc se hladina hluku mění v průběhu jednotlivých fází výstavby. Z výčtu těchto faktorů vyplývá, že přesnost odhadu hluku šířícího se z budoucího staveniště nemůže být příliš vysoká.

Předpokládá se výskyt zejména následujících zdrojů hluku :

- buldozery, rypadla a vrtné soupravy provádějící terénní a stavební práce (skrývku půdy, hloubení základů stavby)
- nákladní vozidla určená k manipulaci s materiály (odvoz vytěžených substrátů, návoz materiálu)
- kompresory, svářecí soupravy, brusky apod.)



Podle získaných údajů se ekvivalentní hladina akustického tlaku u první ze skupin pohybuje v rozmezí 100 až 115 dB, hodnota zbývajících se bude pohybovat mezi 70 - 100 dB ve vzdálenosti 1 m od obrysu stroje.

Základní hygienický limit pro přípustnou ekvivalentní hladina akustického tlaku A na hranici nejbližší obytné zástavby v okolí silnice je dle § 11 odst. 7 nařízení vlády 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění stanoven na 50 dB (A) v denní době a 40 dB (A) v noční době. Dle přílohy 3 část B téhož nařízení je pro hluk ze stavební činnosti přípustná korekce hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném venkovním prostoru, a to v závislosti na posuzované době. V době mezi 7 a 21 hodinou, kdy je prováděna naprostá většina stavebních prací, činí korekce + 15 dB (A).

Výše negativního ovlivnění okolí stavby hlukem bude záviset i na profesionalitě dodavatele stavby a úrovni jeho systému řízení, na zodpovědném výběru subdodavatelů a na kvalitě použitého strojového parku. Přesto lze – s ohledem na dosavadní zkušenosti s pohybem mechanismů a dobou jejich provozu při výstavbě obdobných areálů v ČR – předpokládat, že v nejbližší obytné zástavbě nebudou – i s ohledem na její vzdálenost od obytných objektů – překračovány limitní hladiny hluku dané hygienickými předpisy.

Vzhledem k tomu, že nejvíce je občany pocíťováno negativní působení hluku v nočních hodinách a o víkendech, je nutná odpovídající komunikace dodavatele prací zejména s občany Chlumčan, zajištěná prostřednictvím Obecního úřadu Chlumčany. V rámci technických možností bude vhodné časovat nejhluchnější etapy výstavby mimo období víkendů a vyloučit práci v nočních hodinách.

Hluk v průběhu provozu

V případě realizace stavby nové komunikace bude hlukovou situací v území ovlivňovat automobilový provoz na síti stávajících pozemních komunikací a automobilový provoz na nové komunikaci.

Na hladinu hluku vznikajícího při jízdě automobilu má vliv zejména druh a technický stav vozidel, kvalita pneumatik, intenzita a skladba dopravy, druh povrchu vozovky a jeho kvalita, povolená rychlost příp. její dodržování, stavební uspořádání okolní zástavby či terénu a příslušné výškové členění.

Akustická situace u chráněných objektů obce Chlumčany překračuje povolené hygienické limity. Důsledkem tohoto konstatování byl návrh protihlukových stěn v km 2,850 – 3,480 a km 3,120 – 3,430.

Útlum protihlukových stěn

Výpočtový bod	Hodnoty L_{Aeq} den/noc bez PHS	Hodnoty L_{Aeq} den/noc s PHS	Zlepšení stávajícího stavu
Ch-1	62,1/57,6*)	53,9/49,5	-10,5
Ch-2	55,0/50,5	50,3/45,9	-7,2
	62,6/58,1**)	56,9/52,5	-8,5
Ch-3	59,0/54,4	54,6/50,1	-5,9
	59,7/55,2	55,3/50,8	-5,8
Ch-4	65,0/60,4	52,9/48,4	-5,8
	68,9/64,3	55,3/50,8	-5,6
Ch-5	71,1/66,5	59,0/54,5	-6,0
	71,2/66,6	60,0/55,4	-5,3



Ch-6	57,0/52,4	54,0/49,5	+0,5
------	-----------	-----------	------

Za vybudovanými protihlukovými stěnami budou tudíž dodrženy limity pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní dobu. Pro noční dobu budou limitní hodnoty u nejbližších objektů překročeny. Nicméně oproti stávající situaci bude výsledný stav výrazně lepší, než je tomu nyní, a to o cca 5-10 dB. Překročení nočních limitů je způsobeno převážně dopravou na stávající komunikaci, která ovšem po zprovoznění R7 poklesne pod 20% stávajícího stavu a je tudíž dobrý předpoklad pro dodržení i nočních limitů. Tato skutečnost bude verifikována aktuálním měřením po uvedení R7 do provozu.

2. Vibrace

Vzhledem k velmi komplikovanému kvantitativnímu vyhodnocení vibrací není jejich vliv v dokumentaci vyhodnocen. V průběhu výstavby mohou být zdrojem vibrací především trhací práce při hloubení zářezů. Vzhledem ke vzdálenosti uvažované stavby od obytné zástavby není negativní vliv vibrací vyvolaných tímto způsobem pravděpodobný.

Vzhledem ke vzdálenosti od obytné zástavby nepředpokládáme, že by vibrace, mající původ v provozu na nové komunikaci, mohly působit rušivě.

3. Záření radioaktivní a elektromagnetické

Po dobu výstavby a provozu komunikace se nepředpokládá nárůst radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Nelze samozřejmě vyloučit přepravu radioaktivních materiálů po přeložce během jejího provozu, nicméně tato záležitost podléhá zvláštním předpisům.

Díky přesným údajům z DÚR a nově vypracované akustické studii mohlo dojít v kapitole **B.III.4. Ostatní** ve srovnání s předchozí dokumentací EIA k výraznému zpřesnění údajů o vlivech na akustickou situaci území.

B.III.5. Doplnující údaje

Bez doplňujících údajů.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 je kapitola **B.III.5. Doplnující údaje** bez změn.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Územní systém ekologické stability

C.1.1.1. Biogeografické poměry

Biogeografické poměry jsou vyjádřeny vlastnostmi a charakteristikami biogeografických regionů. Biogeografické regiony odpovídají biogeografické diferenciaci



České republiky, která pokrývá co nejuplněji škálu stávajících i potenciálních přírodních ekosystémů.

Biogeografický region (bioregion) je individuální jednotkou biogeografického členění krajiny na regionální úrovni. V rámci bioregionu se vyskytuje identická vegetační stupňovitost. Biocenózy bioregionu jsou ovlivněny jeho polohou a mají charakteristické rysy, dané zvláštními podmínkami pro postglaciální migraci druhů rostlin i živočichů. V rámci bioregionu se tak většinou již nevyskytují jiné rozdíly v potenciální biotě než rozdíly způsobené odlišným ekotopem. Bioregion je vždy vnitřně heterogenní, zahrnuje charakteristickou mozaiku nižších jednotek - biochor a skupin typů geobiocénů. Bioregion je převážně jednotkou potenciální bioty, nevychází tedy z aktuálního stavu krajiny, zpravidla však má specifický typ a určitou intenzitu antropogenního využívání. Bioregiony tak, stručně řečeno, zahrnují zpravidla výrazně odlišné krajiny.

Biochora je ekologicky heterogenní typologická jednotka, tvořená typickou kombinací ekosystémů (skupin typů geobiocénů), která se v rámci určitého sosiekoregionu zpravidla typicky opakuje. Biochory jsou charakterizovány inventářem skupin typů geobiocénů, jejich uspořádáním, složitostí a kontrastností ekologických podmínek.

Skupina typů geobiocénů - sdružuje ekologicky podobné přírodní suchozemské ekosystémy, se všemi od nich vývojově pocházejícími společenstvy, která se mohou střídát na ploše těchto trvalých ekologických podmínek.

Zájmové území pokrývá jeden bioregion Řipský (1.2), který vytyčují relativně jednotné prostorové rámce složení přírodní bioty dané geografickou polohou uvnitř biogeografické podprovincie.

V zájmovém území jsou zastoupeny následující biochory:

- 2BE – pokrývá naprostou většinu zájmového území
 - 2RE – do zájmového území zasahuje od severozápadu
- (údaje viz Ing. Kopecká, AOPK Praha a RNDr. Culek, Brno)

C.1.1.2. Stupeň ekologické stability

Následující tabulka dává představu o tom, jak ekologicky stabilními územími prochází trasa.

Zastoupení stupňů ekologické stability

stupeň ekol. stability	5	4	3	2	1	0
Zájmové území	---	3,35 %	5,9 %	5,28 %	85,47 %	---

Poznámka:

0 - plochy ekologicky výrazně nestabilní, 1 - plochy ekologicky velmi málo stabilní, 2 - plochy ekologicky málo stabilní, 3 - plochy ekologicky středně stabilní, 4 - plochy ekologicky velmi stabilní, 5 - plochy ekologicky nejstabilnější

C.1.1.3. Síť lokálního, regionálního a nadregionálního ÚSES

Územní systém ekologické stability v zájmovém území a v jeho těsné blízkosti byl zpracován v následujících materiálech:

- I. **Mapy regionálního a nadregionálního ÚSES ČR** – zpracovává regionální a nadregionální ÚSES, jedná se o neschválený materiál



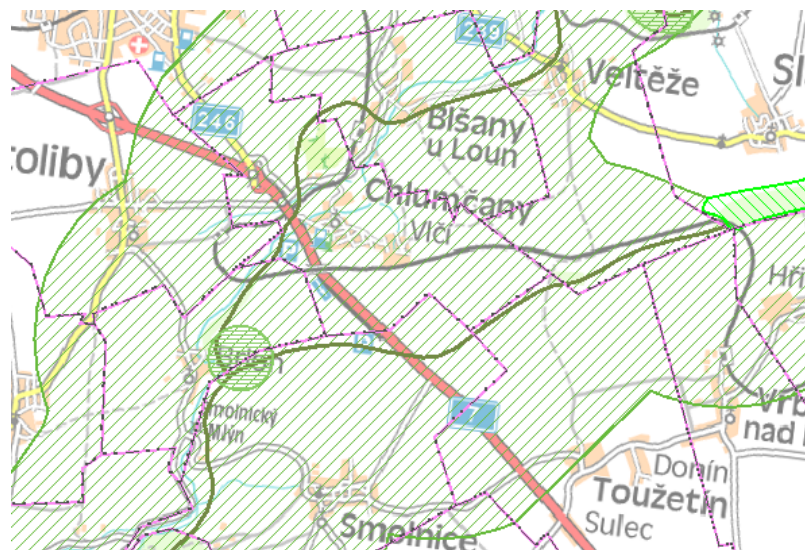
- II. Územní plány obcí v trase obchvatu** - v rámci zájmového území jsou zde většinou uváděny všechny tři úrovně ÚSES, kvalita zpracování není vždy nejlepší, ale jedná se o schválené materiály.

ÚSES v zájmovém území a v jeho těsné blízkosti

č.	označení dle zdroje	název	funkčnost/ vymezenos t	poznámka
1	RBc 1799	Brloh	N, V	mimo trasu
2	NBk 21		F,V	trasy procházejí ochranným pásmem a protínají obě větve osy
3	RBk bez označení	Smolnický potok	F,V	rasy mimoúrovňově kříží
4	LBc bez označení	Malý chlum	F,V	na hranici Z.Ú.
5	LBc bez označení	Blšanský chlum	FV	mimo Z.Ú.
6	LBc bez označení	Pod hájem	FV	mimo Z.Ú.
7	LBk bez označení	Cítolibský potok	NV	Trasy mimoúrovňově kříží
8	RBk bez označení	Cítolibský potok	FV	funkční začíná být až blíže k obci
9	LBc bez označení		FV	mimo Z.Ú.
10	LBc bez označení	rybník Žabinec	FV	
11	LBc bez označení	rybník Markový	FV	
12	LBc bez označení	Blšany	NV	mimo Z.Ú.
13	LBc bez označení	násep železniční trati	NV	mimo Z.Ú.
14	LBk bez označení	Vlčí potok	FV	trasa úrovňově kříží
15	LBc bez označení	Vlčí	NV	mimo Z.Ú.
16	LBc bez označení	Za hájem	FV	trase vede v těsné blízkosti

Poznámka:

- LBk = lokální biokoridor, RBk = regionální biokoridor, RBc = regionální biocentrum, NBk = nadregionální biokoridor, Na = navrženo, V = vymezeno, F = funkční, N = nefunkční
- Silným písmem jsou vyznačeny ty prvky, které kříží trasa



Regionální a nadregionální ÚSES

RBk 3*. Zatímco jižně od silnice I/7 je funkční, na druhé straně je nefunkční a uhýbá směrem k severu, kde vstupuje do lokálního biocentra Malý chlum **LBc 4***. O něco severněji (mimo zájmové území) leží lokální biocentrum Blšanský chlum **LBc 5***. Naopak jižně proti proudu Smolnického potoka leží lokální biocentrum Pod hájem **LBc 6***.

Další biokoridor vymezuje Úpd Chlumčan podél Cítolibského potoka, přičemž jihozápadně od silnice I/7 je chápán jako lokální **LBk 7***, na druhé straně silnice jako regionální **RBk 8***. Funkční začíná být až po několika stech metrech od silnice.

Popis sítě ÚSES v zájmovém území a v jeho těsné blízkosti

(* označuje vlastní číslování)

Po západním okraji obce Chlumčany prochází S - J směrem teplomilná doubravní osa biokoridoru **NRBk 21**. Celé území leží v ochranném pásmu tohoto nadregionálního koridoru. Tento prostor vyplněný Smolnickým potokem je v územním plánu chápán i jako regionální biokoridor



Poblíž obce Cítoliby je na tomto biokoridoru lokální biocentrum **LBc 9***, tvořené porostem stromů na bývalé rybníční hrázi. Po proudu tohoto potoka leží na severním okraji obce Chlumčany dva rybníky, které jsou vymezeny jako lokální biocentra – rybník Žabinec **LBc 10*** a rybník Markový **LBc 11***. Biokoridor pak pokračuje dále na sever k obci Blšany, kde vstupuje do lokálního biocentra Blšany **LBc 12***.

Násep železniční trati tvořící spojnici mezi lokálním biocentrem **LBc 9*** a **LBc 6*** je vymezen jako lokální biokoridor **LBc 13***.

Východně a severovýchodně od Chlumčan je podél Vlčího potoka vymezen lokální biokoridor **LBk 14***, který je mezi Chlumčany a silnicí I/7 funkční. Jeho funkčnost je omezena jižně od silnice I/7, kde vede starou úvozovou cestou zarostlou křovinami. Na tomto biokoridoru jsou vymezena dvě lokální biocentra – nefunkční biocentrum Vlčí **LBc 15*** a funkční biocentrum Za hájem **LBc 16***.

V nevelké vzdálenosti jižně od zájmového území v místě, kde se osa nadregionálního koridoru větví, leží regionální biocentrum **RBc 1799** Brloh. Jeho funkčnost je omezená.

V zájmovém území se nevyskytuje žádný interakční prvek.

Generel ÚSES byl zpracován v roce 1993 firmou LARECO Praha – Ing. Sklenička.

C.1.1.4. Významné krajinné prvky (VKP)

Významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje (zákon 114/1992 Sb.) orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. (viz zákon 114/1992 Sb.)

V zájmovém území se vyskytují pouze VKP daná výše zmíněným zákonem (viz následující tabulka):

- 1) tok Vlčího potoka
- 2) tok Cítolibského potoka
- 3) tok a niva Smolnického potoka
- 4) lesík na jižní hraně svahu na Smolnickým potokem

Žádné vyhlášené VKP se v zájmovém území nenacházejí.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.1. Územní systém ekologické stability** k žádné významné změně.

C.1.2. Chráněná území

Přítomnost resp. nepřítomnost chráněných území byla zjišťována z následujících zdrojů:

- Ústřední seznam ochrany přírody
- Mapa přírodních parků ČR
- Mapa chráněných území ČR
- Kopecká & Vasilová (ed): Seznam zvláště chráněných území ČR k 31.12.2002
- územní plány obcí v zájmovém území
- Portál veřejné správy ČR



C.1.2.1. Zvláště chráněná území (§ 14)

V zájmovém území či v jeho blízkosti se ve smyslu zákona 114/1992 Sb. nenachází žádné zvláště chráněné maloplošné či velkoplošné území (viz Ústřední seznam ochrany přírody).

Nejbližší maloplošné chráněné území je paleontologická lokalita lom v Březnu u Postoloprta (č. 1960).

Severně cca 8 km od zájmového území zcela mimo dosah potenciálních vlivů obchvatu začíná CHKO České středohoří.

C.1.2.2. Chráněná ložisková území

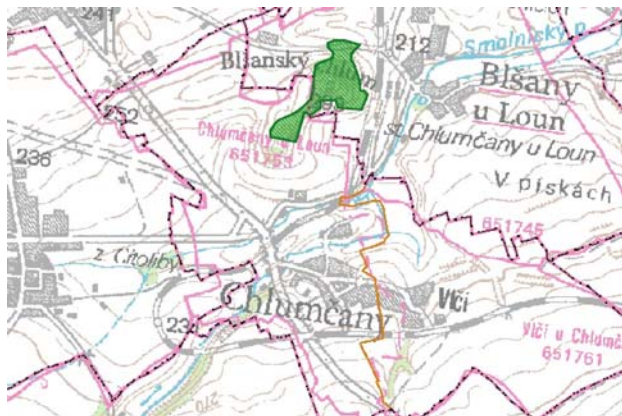
V zájmovém území se nenacházejí žádná chráněná ložisková území.

C.1.2.3. Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

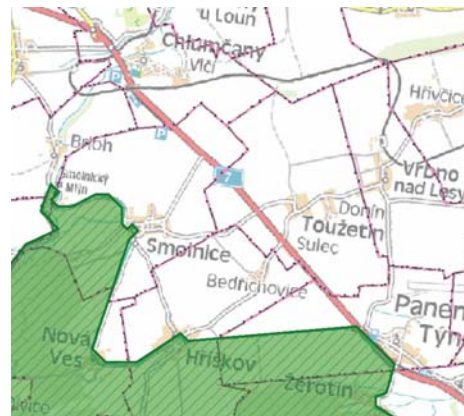
V zájmovém území ani v jeho blízkosti se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod.

C.1.2.4. Natura 2000 (§ 3, odst. p)

V zájmovém území se nenachází žádná lokalita zařazená do soustavy evropsky významných stanovišť - Natura 2000 (SPA či SCI).



**Pozice nejbližší evropsky významné lokality
č. CZ0423201 Blšanský chlum**



Hranice přírodního pakru Džbán

C.1.2.4.1. Evropsky významné lokality (§ 45a)

V zájmovém území či jeho nejbližším okolí se nenachází žádná evropsky významná lokalita. Nejbližším takovýmto územím je lokalita č. CZ0423201 Blšanský chlum více jak 600 m od trasy obchvatu, navíc odcloněna konfigurací terénu.

C.1.2.4.2. Ptačí oblasti (§ 45e)

V zájmovém území či jeho okolí se nenachází žádná ptačí oblast.

C.1.2.5. Přírodní parky (§ 12)

Do zájmového území nezasahuje žádný přírodní park. Nejbližším takovýmto územím je přírodní park č. 503 Džbán, jehož hranice probíhá cca 1,6 km JZ směrem.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.2. Chráněná území k žádné významné změně.



C.1.3. Krajina a krajinný ráz

C.1.3.1. Současný stav krajiny

Krajina při východní hranici zájmového území je tvořena po obou stranách výlučně velkými lány polí, samotná silnice I/7 je pak lemována malými velmi řídko rostoucími ovocnými stromy.

Před terénní vlnou silnice protíná křovinatý remíz se starou úvozovou cestou a korytem strouhy (Vlčí p.), která je po většinu roku vyschlá. Remíz je zarostlý křovinami, stromy jsou především jižně od silnice výjimkou. Přesto tento široký remíz, především severně od silnice až k Vlčí, plní významnou funkci biokoridoru v jinak polní krajině.

Směrem na Chlumčany je zájmové území opět pokryto výlučně poli s úplnou absencí jiného vegetačního krytu. Po stranách silnice I/7 roste několik malých stromů bez větší ekologické či krajinářské hodnoty, které jsou v zářezu vystřídány výsadbou nepůvodních druhů křovin.

Těsně před obcí Chlumčany (jihovýchodně) je monotónní polní krajina přerušena náspem trati ČD, který je hustě zarostlý křovinami i vzrostlými listnatými dřevinami. Jedná se opět o ekostabilizační prvek (refugium, biokoridor) výrazně zpestřující krajinu. V nevelké vzdálenosti severním směrem začíná intravilán obce Chlumčany. Na hraně terénního zlomu (východní svah Smolnického potoka) je u silnice I/7 benzinové čerpadlo a malý motorest.

Jinak plochá polní krajina je v rámci zájmového území protnuta údolím Smolnického potoka, jehož východní svah je tvořen prudkým zlomem, zatímco svah západní je pozvolný. Údolí je překlenuto mostním tělesem silnice I/7. Východní svah je od horní hrany hustě porostlý převážně listnatými dřevinami. Celé dno údolí má až k intravilánu obce charakter potoční nivy s hustým a neudržovaným porostem křovin a mladých náletových dřevin. Samotný potok je lemován vzrostlými olšemi a vrbami. Na dně údolí jižně od mostu je velké nově renovované hospodářské stavení (bývalý cukrovar). Intravilán obce Chlumčany začíná ve vzdálenosti několika desítek metrů severně od mostu. Do vesnice vede po západním svahu údolí komunikace, spojující vesnici se silnicí I/7.

Mírná terénní vlna, tvořící západní svah údolí je již opět pokryta výlučně zemědělskou půdou. Silnice I/7 zde vede po širokém náspu, kde roste několik ovocných stromů a křovin. Okolní rovinnou krajinu protíná trať ČD podcházející pod silnicí I/7. Náspy tratě jsou porostlé křovinami. Směrem od Cítolib vtéká od jihu do zájmového území Cítolibský potok. Při jižní hranici zájmového území roste skupina vzrostlých listnatých stromů, které zřejmě dříve porůstaly hráz dnes již zaniklého rybníka. Tvoří se zde také malá mokřina (vně zájmového území). Porost stromů se táhne podél potoka až k Cítolibům. Směrem dovnitř zájmového území břehový porost pokračuje také, po několika desítkách metrech se však vytrácí a poli směrem k silnici I/7 již protéká jako zcela zmeliorovaná napřímená strouha bez doprovodné vegetace. Paralelně (poněkud západněji) probíhá silnice Cítoliby – Chlumčany. Doprovodná vegetace této silnice v zájmovém území prakticky chybí, místy roste pouze několik keřů. U Cítolib (mimo zájmové území) se objevují ovocné stromy.

Východní břeh Cítolibského potoka severně od náspu silnice I/7 je tvořen prudkou strání, pod kterou vede trať ČD. Celý prostor včetně náspů tratě je hustě zarostlý křovinami a vzrostlými listnatými stromy. Porost zasahuje až těsně k náspu silnice I/7. Pod svahem tekoucí Cítolibský potok, je zde opět zmeliorován a napřímen. Vegetační kryt chybí. Přibližně po 200 metrech vstupují potok a trať paralelně do obce Chlumčany (poblíž pily) a jejich okolí je zde hustě zarostlé porostem vrb a olší. Poněkud níže po toku jsou dva menší rybníky. Celý prostor tvoří významný biokoridor mezi obcemi Chlumčany a Cítoliby, bohužel v polích okolo silnice I/7 na dlouhém úseku přerušeny.

Zájmové území při západním okraji je již zase zcela pokryto monotónními poli. Blšanský chlum, dominanta zdvihající se na severu (293 m/m), již leží mimo zájmové území.



C.1.3.2. Způsob využívání krajiny

Kromě samotného intravilánu obce Chlumčany je krajina zcela dominantně využívána k zemědělským účelům (rostlinná výroba).

C.1.3.3. Bydlení

Obytná zástavba je v rámci zájmového území koncentrována do obce Chlumčany. Její správní území obce je tvořeno dvěma katastrálními územími a má celkovou rozlohu 535 ha. Zastavěné území mimo nejstarší část osídlení je tvořeno téměř výhradně rodinnými domy vesnického typu. Na západním okraji obce je provoz pily. Přibližně 20 % objektů tvoří stavby určené převážně k rekreaci – sezónně využívané chalupy a stavení. Nejvíce těchto objektů je soustředěno v části Vlčí.

Jiné obce se v zájmovém území nevyskytují, zasahují sem pouze svými katastrálními územími Smolnice, Brloh a Cítoliby.

C.1.3.4. Rekreace

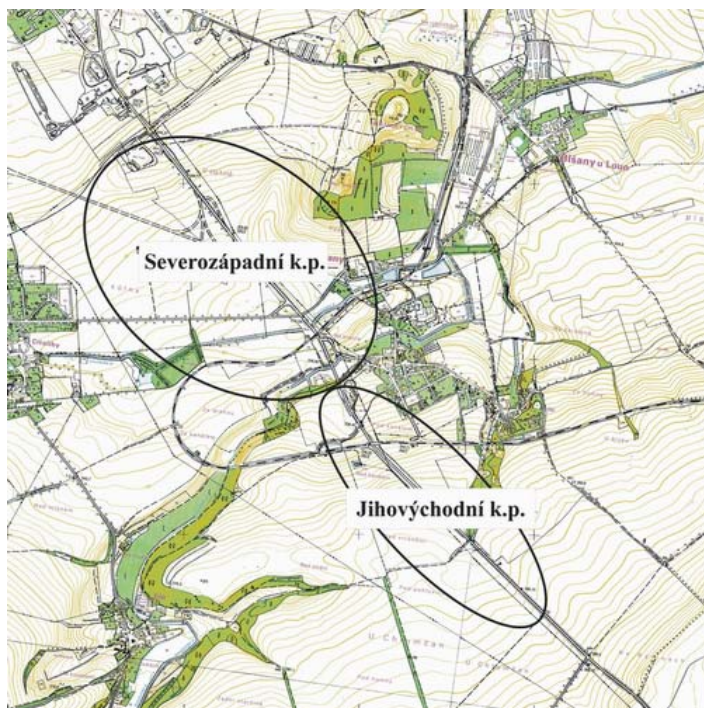
K rekreaci je využíváno malé území v údolí Smolnického potoka na východním okraji zájmového území. Na úpatí zalesněného svahu se zde v klidném místě nachází malá chatová osada. Další rekreační objekty se nacházejí již v souvisle zastavěném území obce Chlumčany.

C.1.3.5. Průmyslové a zemědělské aktivity

Zájmové území je malé a v podstatě leží z větší části mimo výraznější komerční aktivity. Kromě firmy Magma zde nejsou žádné významné průmyslové objekty. V zájmovém území a jeho okolí dominuje zemědělská výroba a s ní spojené provozy. Orná půda pokrývá většinu zájmového území.

C.1.3.6. Krajinný ráz

Krajinný ráz a způsob jeho ochrany je definován zákonem 114/1992 Sb. S přihlédnutím k typologizaci krajiny (Míchal 1990) lze krajinný ráz zájmového území zcela jednoznačně



Vymezení krajinných prostorů

přičítat k typu A (krajina silně pozměněná civilizačními zásahy, plně antropogenizovaná, dominantní až výlučný výskyt sídelních až industriálních nebo agroindustriálních prvků, v rámci ČR zaujímá 30 % území).

Zájmové území přináší k jedinému krajinnému celku (oblast krajinného rázu), v rámci kterého lze s ohledem na základní krajinnotvorné činitele (reliéf, voda, vegetace a využívání člověkem) vymezit dva krajinné prostory (místa krajinného rázu) dotčené výstavbou přeložky.

Přírodní aspekt krajinného rázu

Reliéf zájmového území je plochý, bez výrazných dominant,



postižený téměř úplným odlesněním. Terén se uklání od východu k Smolnickému potoku, západní svah od Loun je pak mnohem mírnější.

Plochosť okolní krajiny umožňuje daleký rozhled i z nízkých vyvýšenin a jejich estetický účinek umocňuje panorama izolovaných vrchů. Blšanský chlum, krajinná dominanta, leží severozápadně od zájmového území. V těsné blízkosti leží i kopec Malý chlum, na jehož úbočí jsou vysazeny vinice. Severní horizont uzavírá panorama Českého středohoří.

Ve středu zájmového území, v širokém údolí Smolnického a Cítolibského potoka leží obec Chlumčany.

Až na terénní deprese, místy vyplněné potoky, a zastavěné plochy všude dominuje orná půda. Meze s porosty křovin, aleje, solitérní stromy a další součásti mimolesní zeleně jsou v krajině zastoupeny výjimečně.

Vodní toky jsou drobné a jejich koryta byla v minulosti meliorována. V některých případech došlo až k degradaci na pouhé meliorační strouhy. Vodní plochy se omezují na nepočetné drobné rybníky. V rámci zájmového území se jedná pouze o dvě takovéto malé nádrže na okraji Chlumčan.

Kulturní aspekt krajinného rázu

V zájmovém území se nachází pouze jedna obec – Chlumčany. V okolní krajině se roztroušeně mezi velkými lány polí nacházejí další takovéto vesnice, již však mimo zájmové území. Město Louny je pohledově skryto za terénní vlnou. Intenzivní zemědělská činnost, především rostlinná výroba na velkých lánech polí, je odrazem vysoké bonity zemědělské půdy.

Zájmové území i jeho nejbližší okolí postrádají kulturní dominanty, které by zvyšovaly nízkou krajinářskou hodnotu. Ve volné krajině prakticky chybí drobná historicky hodnotná kulturní architektura.

Estetické aspekt krajinného rázu

Krajina v celém širokém území působí díky odlesnění a velkým lánům orné půdy neharmonicky. Je otevřená, chybí její horizontální a vlastně i vertikální rozčlenění přirozenou vegetací či vodním prvkem (výraznější vodní toky přirozeného charakteru či větší vodní nádrže).

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.3. Krajina a krajinový ráz** k žádné významné změně.

C.1.4. Klimatické charakteristiky

Zájmové území leží v mírně teplé klimatické oblasti T2 (Quitt 1971). Tuto oblast charakterizuje následující tabulka.

Klimatická charakteristika zájmového území dle Quitta (1971)

Charakteristika	Hodnota
Počet letních dnů	50 - 60
Počet dnů s teplotou 10°C a více	160 - 170
Počet mrazových dnů	100 - 110
Počet ledových dnů	30 - 40
Prům. teplota v lednu	-2 - -3
Prům. teplota v červenci	18 - 19



Prům. teplota v dubnu	8 - 9
Prům. teplota v říjnu	7 - 9
Prům. počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 - 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 - 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 - 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 - 50
Počet dnů zamračených	120 - 140
Počet dnů jasných	40 - 50

Následující tabulka uvádí průměrné teploty vzduchu (meteorologická stanice Lenešice).

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
-1,5	-0,2	3,7	8,6	14	16,9	18,8	17,9	14,1	8,6	3,3	0,2

Průměrná roční teplota = + 8,6°C

Průměrné měsíční úhrny srážek měřené v Lenešicích (průměr za období 1901 – 1690) uvádí následující tabulka:

Průměrné měsíční úhrny srážek (mm)

Stanice	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
Lenešice	23	22	23	31	56	65	79	55	33	35	25	21	468

Průměrné roční srážkové úhrny měřené na třech lokalitách uvádí následující přehled:

Cítoliby	475
Lenešice	468
Postoloprty	445

Odborný odhad větrné růžice pro lokalitu Chlumčany, okr. Louny

celková růžice											
m.s ⁻¹	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet	
1,7	2.12	6.31	6.44	4.98	3.22	6.79	10.11	5.71	30.99	76.67	
5,0	0.80	2.48	1.54	1.00	0.74	2.76	6.80	4.11		20.23	
11,0	0.09	0.20	0.02	0.02	0.03	0.47	1.09	1.18		3.10	
součet	3.01	8.99	8.00	6.00	3.99	10.02	18.00	11.00	30.99	100.00	

platná ve výšce 10 m nad zemí v %
(data zpracoval ČHMÚ)

Výše uvedená větrná růžice posloužila jako podklad pro rozptylovou studii.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole C.1.4. Klimatické charakteristiky k žádné významné změně.

C.1.5. Kvalita ovzduší

Na celkovou situaci znečištění ovzduší v zájmovém území má vliv především působení lokálních stacionárních a mobilních zdrojů. Čistota ovzduší je ovlivňována ale i přenosem škodlivin z okolního území a ostatních oblastí ČR (případně i přes hranice republiky). Vliv mobilních zdrojů lze spatřovat především v emisích NO_x a C_xH_y.



V zájmovém území ani v jeho těsné blízkosti se nenacházejí žádné významné stacionární zdroje znečištění ovzduší (nepočítáme-li elektrárnu ve vzdálených Počeradech). Jediným znečišťujícím zdrojem je automobilová doprava na stávající komunikaci I/7.

Přes katastrální území prochází vysokotlaký plynovod DN 300 PN 25 Most – Slaný. Z tohoto plynovodu do Chlumčan odbočuje plynovod DN 200 PN 25. Obec Chlumčany včetně části Vlčí je plynofikována.

Vzhledem k absenci významných zdrojů znečištění ovzduší a k dobrému provětrávání zájmového území (rozptylové podmínky jsou zde dobré což je patrné i z utváření okolní krajiny, která je zde otevřená) je imisní situace v zájmovém území bezproblémová.

Nejbližší stanice měření kvality ovzduší (ČHMÚ) je stanice č. 1026 v Lounech a č. 590 Smolnice. Tato druhá měřicí stanice je umístěna na okraji vesnice u pole a naměřené údaje lze použít i pro zájmové území. Roční průměrné koncentrace a maximální denní koncentrace zde naměřené uvádí následující tabulka:

stanice	SO ₂		NO _x	
	roční prům.	max.	roční prům.	max.
Louny	6,6 µg/m ³	34,1 µg/m ³	24 µg/m ³	84 µg/m ³
Smolnice	5,1 µg/m ³	41 µg/m ³	14 µg/m ³	50 µg/m ³

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.5. Kvalita ovzduší** k žádné významné změně.

C.1.6. Voda

C.1.6.1. Podzemní vody

Základní hydrogeologické údaje byly čerpány ze Surovinové studie okresu Louny, Souboru geologických a účelových map – ČGÚ a Základní hydrogeologické mapy ČR.

C.1.6.1.1. Hydraulické vlastnosti hornin zájmového území, typy kolektorů a jejich kvantitativní charakteristiky

Křídovou zvržen je možno rozdělit na dvě úrovně, hlubší cenomanskou, vázanou na průlinovou a puklinovou propustnost pískovcových hornin a turonskou zvržen podmíněnou převážně puklinovou propustností prachovců a jílovců. V horninách druhohorního stáří dochází ke střídání izolátorů a kolektorů a tím k rozlišování jednotlivých zvržen. Terciární sedimenty jsou silně rozpukané, přičemž některé pukliny jsou dobře, jiné velmi špatně propustné. Bazální uloženiny křídý cenomanského stáří představují jílovitopísčité sedimenty sladkovodního i mořského původu. Tato zvržen je bohatší než zvržen vyšší, turonská. Zvržen je dotována dešťovými srážkami i průsakem vody z potoků. Naopak vyšší vrstvy turonského stáří jsou propustnější než sedimenty cenomanu.

Horniny čtvrtohor tvoří jen slabou pokrývku na starších uloženinách, jsou však nejpřístupnější a proto v zásobování obyvatelstva hrají důležitou roli. V rámci zájmového území se jedná o fluviální šterky a hlinité deluviální sedimenty Smolnického potoka. V okolí jsou dále přítomny kvartérní hlíny zvětralinového původu a sedimenty naváté větrem. Jsou hlavními akumulátory dešťových srážek a jejich prostřednictvím jsou dotovány horniny v podloží. Kvalita kvartérních vod bývá ovlivňována kvalitou ovzduší a jejich vydatnost je závislá na srážkové činnosti. Jsou značně citlivé na možnost kontaminace nejrůznějšími haváriemi či vlivy zemědělské činnosti.



Z genetických typů kvartérních uloženin jsou nejvýznamnějším kolektorem fluviální uloženiny, které svou velmi dobrou propustností akumulují srážkovou vodu a dotují tak hlubší předkvartérní zvodně.

Hladina podzemní vody v deluviálních hlínách se vytváří v závislosti na obsahu jílovité složky a zpravidla komunikuje s předkvartérním horizontem. V antropogenních sedimentech se vytváří hladina podzemní vody podle konkrétní morfologické pozice a propustnosti ukládaných zemin.

Dlouhodobý specifický odtok podzemní vody v zájmovém území činí $1 - 2 \text{ l.s}^{-1} \cdot \text{km}^{-2}$. Aktuálním hydrogeologickým průzkumem v místě předpokládaného nejhlubšího zářezu nebyla podzemní voda průzkumnými vrty do hloubky 10 až 12 m vrty nezastižena. Pravděpodobný je občasný horizont na málo propustných polohách.

V zájmovém území se nacházejí následující typy kolektorů:

1) údolí Smolnického potoka

- průlinový kolektor kvartérních fluviálních štěrků s příměsí deluviálních, převážně hlinitých sedimentů

$$T \ 1 \cdot 10^{-5} - 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \text{ s}^{-1}$$

S_Y nelze stanovit

2) celý zbytek zájmového území

V nadloží pískovců kolektoru perucko-korycanského souvrství leží regionální izolátor písčitých slínovců bělohorského souvrství.

- průlinovo-puklinový kolektor pískovců perucko-korycanského souvrství

$$T \ 9,2 \cdot 10^{-5} - 8,2 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \text{ s}^{-1}$$

$S_Y \ 0,41$

- regionální izolátor svrchno-křídových slínovců, spongilitických nebo jílovito-vápnitých sedimentů bělohorského souvrství s převahou písčitých slínovců, jež funguje jako puklinový kolektor v přípovrchové zóně zvětralin a puklin

$$T \ 5,2 \cdot 10^{-5} - 7,4 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \text{ s}^{-1}$$

$S_Y \ 0,57$

.....
Poznámka:

Y = index transmisivity (průtočnosti) – srovnávací logaritmický parametr transmisivity daný vztahem $Y = \log \cdot 10^6 q$, kde $q = Q/s$. Z hodnoty Y lze odhadnout za příznivých podmínek koeficient transmisivity T (Jetel, Krásný 1968)

T = převládající hodnoty koeficientu transmisivity ($\text{m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$) zvodnělého kolektoru

Transmisivita = základní kvantitativní charakteristika zvodnělého kolektoru – transmisivita (průtočnost) vyjadřuje schopnost zvodnělého kolektoru propouštět určité množství podzemní vody a přibližně tak naznačuje jeho vodohospodářskou využitelnost.

s_Y = velikost směrodatné odchylky indexu transmisivity hovoří o plošné proměnlivosti transmisivity

.....

C.1.6.1.2. Kvalita podzemních vod

Z hlediska využitelnosti pro zásobování pitnou vodou lze podzemní vody v zájmovém území charakterizovat jako vyhovující, nevyžadující kromě dezinfekce a mechanického odkyselení úpravu.



C.1.6.1.3. Termominerální vody

V zájmovém území se nevyskytují žádné vývěry termominerálních vod a ani nikde poblíž není ochranné pásmo přírodních léčivých vod.

C.1.6.1.4. Pramenné jevy

V zájmovém území se nevyskytují žádná prameniště či vývěry. V obci Vlčí je pouze malý pramen.

C.1.6.1.5. Umělé hydrogeologicky významné objekty

V zájmovém území se nacházejí následující vrty:

Název	poznámka
studna u bývalého cukrovaru	funkční
studna ve Vlčí	funkční, ale bude odstavena
studna v Chlumčanech	funkční, ale bude odstavena

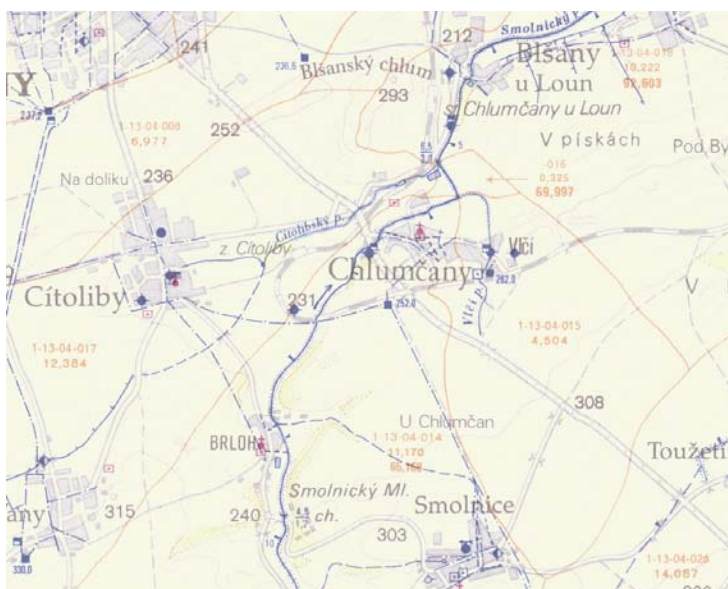
C.1.6.1.6. Využití podzemních vod

Vodohospodářský význam (předpokládané využití podzemních vod) zájmového území lze charakterizovat jako střední až nízký s možností odběrů pro jednotlivé domy případně pro celou obec. U jednotlivých vrtů se dá očekávat vydatnost studní při snížení cca 5 m v rozhraní $0,05 - 5 \text{ l.s}^{-1}$.

C.1.6.2. Povrchové vody

C.1.6.2.1. Hydrografie

Hydrograficky zájmové území náleží do povodí Ohře (1-13-04). Území je odvodňováno Smolnickým potokem, který pramení nad Pochvalovem, (1-13-04-014 a 1-13-04-016), teče k severu přes Vinařice směrem k Brlohu do Chlumčan, Blšan a Obory, kde se vlévá do Ohře. Při severním okraji Chlumčan se do něj od východu vlévá Vlčí potok (1-13-04-015) a několik desítek metrů po proudu od západu Cítolibský potok (1-13-04-017).



Výřez z hydrologické mapy

(Q_{20}), opevnění je do výše Q_{20} . Zástavba není povodňovými průtoky ohrožována, další úpravy nejsou navrženy.

C.1.6.2.2. Vodní toky

Smolnický potok je na správním území Chlumčany – Vlčí upravený v kamenné dlažbě až k soutoku s Cítolibským potokem s kapacitou koryta pro provedení pětileté povodně (Q_5). Povodňovými průtoky není stavba ohrožována. Úprava z roku 1963 je dobrém stavu, vyžaduje běžnou opravu.

Cítolibský potok je upraven od rybníka v Bažantnici po bývalé zahradnictví v Chlumčanech. Upraveno je celkem 850 m, úprava je z roku 1983. Koryto je dimenzováno na provedení dvacetileté povodně



Vlčí potok je upraven v délce 242 m proti proudu od zaústění do Smolnického potoka. Úprava je z roku 1983, část trasy je zatrubněna. Další úpravy se nenavrhují.

Povodí drobných toků

Číslo hydrologického pořadí	Tok	Plocha povodí/Celková plocha povodí k danému profilu (km ²)
1-13-04-014	Smolnický p. k soutoku s Cítolibským p.	92,63/65,168
1-13-04-017	Cítolibský p.	12,384
1-13-04-015	Vlčí p.	4,504

Hydrologické údaje profilu Smolnický potok – ústí do Ohře

Smolnický potok v profilu vyústění do Ohře má plochu povodí 92,63 km², průtok $Q_d = 0,27 \text{ m}^3/\text{s}$, $Q_{355} = 0,02 \text{ m}^3/\text{s}$, $Q_{100} = 75 \text{ m}^3/\text{s}$.

Specifický povrchový odtok činí v zájmovém území $7,291 \text{ l.s}^{-1} \cdot \text{km}^{-2}$.

C.1.6.2.3. Vodní nádrže

V zájmovém území se nacházejí pouze umělé vodní nádrže. V obci Chlumčany jsou dva rybníky. Průtočný rybník Žabinec na Cítolibském potoce (pozemek č. parc. 101) má plochu 0,55 ha. Eventuální rekonstrukce přichází v úvahu až po vyřešení zneškodňování odpadních vod z Cítolib a Líšťan. Markový rybník (pozemek č. parc. 142/4) o ploše 1,1 ha je v dobrém stavu po rekonstrukci. Nový rybník je navržen na místě mokřiny v sousedství fotbalového hřiště pod soutokem Vlčího a Smolnického potoka. Rybník o velikosti 0,5 ha by bylo možné bočně napájet z Vlčího i Smolnického potoka. Požární nádrž ve Vlčí (č. parc 45/3) vyžaduje opravu.

C.1.6.2.4. Vodní hospodářství v zájmovém území

V zájmovém území se nenacházejí žádné významné podzemní zdroje pitné vody, které by přesahovaly místní rámce. Povrchová voda v zájmovém území neslouží jako zdroj pitné vody.

Vodovod je v obci Chlumčany od r. 1960. Původní zdroje ve Vlčí – studna a pramen byly v r. 1977 posíleny o studnu v Chlumčanech. V současné době je ve výstavbě napojení obce z Cítolib na horní tlakové pásmo vodovodu Louny přes vodojem $2 \times 250 \text{ m}^3$ (lokalita Nad kanálem). Stávající zdroje budou po napojení na vodovod Louny odstaveny. Studna je také jižně od mostu u objektu bývalého cukrovaru.

V zájmovém území se nenacházejí žádná pásma hygienické ochrany vodních zdrojů (dle Základní vodohospodářské mapy ČR).

Kanalizace v obci je jednotná a byla vybudována v letech 1960 – 1970 v akci Z. Jako materiál byly použity roury DN 300. Jedinými objekty na kanalizaci jsou dešťové vpusti. Do kanalizace jsou svedeny dešťové vody i splaškové vody od obyvatelstva. Splaškové vody jsou do kanalizace vypouštěny přes septiky nebo jímky s přepadem. Kanalizace není soustavná, do Smolnického potoka je několik výústí.

Odkanalizování stávající silnice I/7 není vyhovující, což se negativně projevuje v případě autonehod nekontrolovanými úniky ropných látek.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.6. Voda** k žádné významné změně.



C.1.7. Půda

C.1.7.1. Zemědělský půdní fond

C.1.7.1.1.

Pedologická charakteristika

Půdy, které se nacházejí v zájmovém území, se vyvíjely v podmínkách teplého a suchého klimatického regionu. Přes určitou geomorfologickou členitost je území po pedologické stránce celkem jednoduché a skladbou základních taxonomických jednotek geneticko-agronomické klasifikace půd a na ně navazujících subtypů ne příliš rozčleněné.

C.1.7.1.2. Půdotvorný substrát

Převažujícími horninami jsou klasické sedimenty, pískovce, prachovce a slínovce, místy vápenité nebo glaukonické. Kvartérní pokryv je zastoupen sedimenty fluviálního, deluviálního, eolitického a antropogenního původu.

C.1.7.1.3. Produkční potenciál půd

Východní a střední část ZÚ	- vysoký produkční potenciál zemědělských půd
Údolí Smolnického potoka	- nízký produkční potenciál zemědělských půd - půdy potenciálně ovlivněné zvýšenou hladinou podzemní vody či periodickou stagnací povrchové vody
Západní okraj ZÚ	- střední až vysoký produkční potenciál zem. půd - půdy potenciálně ovlivněné zvýšenou hladinou podzemní vody

C.1.7.1.4. Chráněná, poškozená a ohrožená území (data viz Půdně interpretační mapa ČR)

- zalesněný příkrý svah Smolnického potoka (dotčený stavbou mostu)
- v nivě Smolnického potoka jsou plochy zemědělské půdy potenciálně kvalitativně ovlivněné periodickými záplavami
- riziko erozních procesů je vysoké v údolnici Smolnického potoka, kde se nacházejí pozemky zařazené do ZPF mající sklon nad 7°
- potenciální erozní procesy lze očekávat na dlouhých mírně svažitých pozemcích s kulturou orné půdy
- dále dochází k půdním smyvům v místech nezatravněných údolnic a v lokalitách soustředěného povrchového odtoku

C.1.7.1.5. Vyhodnocení ZPF

Vyhodnocení ZPF bylo provedeno podle Metodického pokynu MŽP ČR, odboru ochrany lesa a půdy. Na základě tohoto pokynu byla veškerá zemědělská půda začleněna do pěti tříd.

Přítomnost půdních jednotek v zájmovém území po jednotlivých oblastech:



1. Východní část zájmového území od počátku tras po okraj údolí Smolnického potoka.

Půdy v této části zájmového území mají v rozhodující míře nadprůměrnou produkční schopnost. Téměř v celé délce mezi km 9,00 a údolím Smolnického potoka vede trasa stávající i navržené komunikace po rovinnatých pozemcích jejichž půdní pokryv je tvořen černozeměmi na spraši, středně těžkých s příznivým vodním režimem. Jde o půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany ZPF a lze je odejmout pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu (I. tř.) resp. půdy zastavitelné jen podmíněčně s ohledem na územní plánování (II. tř.) Na menší rozloze se v této části zájmového území vyskytují i rendziny, středně těžké až těžké, se šterkem, s dobrými vláhovými poměry. Tyto půdy jsou zařazeny do III. třídy ochrany ZPF.

BPEJ	Tř	Reg	Hlavní půdní jednotka	Utv. povrchu	Skeletovitost/ hloubka
Východní část zájmového území od počátku tras po okraj údolí Smolnického potoka.					
1.01.00	1	T1	Černozemě (typické i karbonátové) na spraši, středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem.	rovina všesměrná	do 10 %, hluboká
1.01.10	2	T1	Černozemě (typické i karbonátové) na spraši, středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem.	mírný svah, všesměrná	do 10 %, hluboká
1.01.12	2	T1	Černozemě (typické i karbonátové) na spraši, středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem.	mírný svah, všesměrná	od 10 % do 25 %, hluboká
1.08.50	4	T1	Černozemě, hnědozemě i slabě oglejené, vždy však erodované, převážně na spraších, zpravidla ve vyšší svažitosti.	střední svah, expozice na sever	do 10 %, hluboká
1.19.01	3	T1	Rendziny a rendziny hnědé na opukách, slínovcích a vápenitých svahových hlínách, středně těžké až těžké, se šterkem, s dobrými vláhovými poměry, avšak někdy krátkodobě převlhčené.	rovina všesměrná	do 25 %, středně hluboká
1.19.04	4	T1	Rendziny a rendziny hnědé na opukách, slínovcích a vápenitých svahových hlínách, středně těžké až těžké, se šterkem, s dobrými vláhovými poměry, avšak někdy krátkodobě převlhčené.	rovina všesměrná	od 25 % do 50 %, středně hluboká
1.19.14	4	T1	Rendziny a rendziny hnědé na opukách, slínovcích a vápenitých svahových hlínách, středně těžké až těžké, se šterkem, s dobrými vláhovými poměry, avšak někdy krátkodobě převlhčené.	mírný svah, všesměrná	od 25 % do 50 %, středně hluboká

2. Údolí Smolnického potoka a západní část zájmového území po napojení tras na obchvat Loun.

V údolnici Smolnického potoka se v úseku zahrnutém do zájmového území vyskytují převážně svažitě půdy (nad 12 °), středně těžké až těžké, jejich vláhové poměry jsou závislé na srážkách. Tento typ půd je zařazen do V. třídy ochrany ZPF a patří tedy mezi půdy s velmi nízkou produkční schopností, které jsou pro zemědělskou výrobu postradatelné. Na západní straně na údolnici nivu navazuje pás rendzin zařazených do IV. třídy ochrany ZPF a z východní strany pak pás černozemě na slinitých a jílovitých substrátech, s lehčí ornici a těžkou spodinou, občasně převlhčené, zařazené do III. třídy ochrany ZPF. Na západním okraji zájmového území se nacházejí lužní půdy na nivních uloženinách, jílech a slínech, těžké a velmi těžké, obvykle se sklonem převlhčení (I. tř. ochrany).



BPEJ	Tř	Reg	Hlavní půdní jednotka	Útv. Povrchu	Skeletovitost/ hloubka
Údolí Smolnického potoka a západní část zájmového území po napojení tras na obchvat Loun.					
1.06.10	3	T1	Černozemě typické, karbonátové a lužní na slinitých a jílovitých substrátech, těžké půdy, avšak s lehčí orníci a těžkou spodinou, občasné převlhčené.	mírný svah, všesměrná	do 10 %, hluboká
1.19.11	4	T1	Rendziny a rendziny hnědé na opukách, slínovcích a vápenitých svahových hlinách, středně těžké až těžké, se šterkem, s dobrými vláhovými poměry, avšak někdy krátkodobě převlhčené.	mírný svah, všesměrná	do 25 %, středně hluboká
1.41.78	5	T1	Svažité půdy (nad 12°) na všech horninách, středně těžké až těžké s různou šterkovitostí a kamenitostí nebo bez nich, jejich vláhové poměry jsou závislé na srážkách.	území s výrazným svahem, exp. na sever	od 25% do 50%, mělká až hluboká
1.60.00	1	T1	Lužní půdy na nivních uloženinách, jílech a slínech, těžké a velmi těžké, obvykle se sklonem k převlhčení.	rovina, všesměrná	do 10 %, hluboká
1.01.10	2	T1	Černozemě (typické i karbonátové) na spraši, středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem.	mírný svah, všesměrná	do 10 %, hluboká

Při zařazení ploch s daným kódem BPEJ do jednotlivých tříd přednosti v ochraně bylo vycházeno z Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR z 12.6.1996 o odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu. Tyto údaje jsou také v databázi BPEJ Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půd, Praha – Zbraslav. Půdy jsou členěny do pěti kategorií :

- I. třída – zahrnuje bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých.
- II. třída – zahrnuje zemědělské půdy, které v rámci jednotlivých klimatických regionů mají nadprůměrnou produkční schopnost.
- III. třída – zahrnuje půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany.
- IV. třída – sdružuje půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů a jen s omezenou ochranou.
- V. třída – zahrnuje zbývající bonitované půdně ekologické jednotky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, šterkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné.

BPEJ a příslušné třídy přednosti v ochraně zemědělské půdy vyskytující se v zájmovém území

BPEJ	Třída ¹⁾	Třída ²⁾
1.01.00	1	1
1.01.10	2	2
1.01.12	2	2
1.06.10	3	3
1.08.50	4	4
1.19.01	3	3
1.19.04	4	4
1.19.11	4	4
1.19.14	4	4



1.41.78	5	5
1.60.00	1	1

- 1) Zatřídění dle údajů Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půd, Praha - Zbraslav
- 2) Zatřídění dle metodiky MŽP (Metodický pokyn odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR z 1/10/96)

Pětimístný kód BPEJ charakterizuje vlastnosti půdy.

A.BB.CD

A = příslušnost k danému klimatickému regionu

V zájmovém území se nacházejí půdy příslušející k regionům 1, který nese následující charakteristiku :

Region 1

symbol = T1

charakteristika = teplý, suchý

suma teplot nad 10° C = 2600 – 2800

průměrná roční teplota = 8 - 9° C

průměrný roční úhrn srážek v mm = 500

pravděpodobnost suchých vegetačních období = 40 - 60 %

vláhová jistota = 0 - 2

B = hlavní půdní jednotka (HPJ). Jedná se o účelové seskupení půdních forem příbuzných ekonomických vlastností, které jsou charakterizovány genetickým půdním typem, subtypem, půdotvorným substrátem, zrnitostí, výraznou sklonitostí, hloubkou půdního profilu, skeletovitostí a stupněm hydromorfizmu.

V zájmovém území se nacházejí následující HPJ:

- HPJ 01 Černozemě (typické i karbonátové) na spraši , středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem.
- HPJ 06 Černozemě typické, karbonátové a lužní na slinitých a jílovitých substrátech, těžké půdy, avšak s lehčí ornici a těžkou spodinou , občasně převlhčené.
- HPJ 08 Černozemě, hnědozemě i slabě oglejené, vždy však erodované, převážně na spraších, zpravidla ve vyšší svažitosti
- HPJ 19 rendziny a rendziny hnědé na opukách, slínovcích a vápenitých svahových hlínách , středně těžké až těžké , se štěrkem, s dobrými vláhovými poměry, avšak někdy krátkodobě převlhčené.
- .HPJ 41 Svažité půdy (nad 12 °) na všech horninách, středně těžké až těžké s různou štěrkovitostí a kamenitostí nebo bez nich , jejich vláhové poměry jsou závislé na srážkách.
- HPJ 60 Lužní půdy na nivních uloženinách , jílech a slínech, těžké a velmi těžké , obvykle se sklonem k převlhčení.

C = sklonitost a expozice daného pozemku. Vyjadřuje kombinaci sklonitosti a expozice ke světovým stranám, jakožto stanovištní podmínky vyjadřující utváření povrchu pozemku.



Kódování sklonitosti (S)

Kód	Kategorie	Charakteristika
0	0 - 1°	Úplná rovina
1	1 - 3°	Rovina
2	3 - 7°	Mírný svah
3	7 - 12°	Střední svah
4	12 - 17°	Výrazný svah
5	17 - 25°	Příkrý svah
6	25°	Srás

Kódování expozice (E)

Expozice vyjadřuje polohu území BPEJ vůči světovým stranám ve čtyřech kategoriích:

Kód	Kategorie	Charakteristika
0	Rovina (0 – 1°)	Expozice všesměrná
1	Jih (JZ – JV)	
2	Východ a západ (JZ – SZ a JV – SV)	
3	Sever (SZ – SV)	

Samostatně se uvažuje expozice jižní v klimatických regionech 0, 1, 2, 3, 4, 5 jako negativní, zbývající expozice se slučují bez rozlišení. V klimatických regionech 6, 7, 8, 9 se samostatně uvažuje expozice severní jako negativní a expozice východ – západ a jih se uvažují jako sobě rovné.

V soustavě BPEJ je kombinace sklonitosti (S) a expozice (E) kódovaná takto:

Kód	Kategorie sklonitosti	Kategorie expozice
0	0 – 1	0
1	2	0
2	2	1
3	2	3
4	3	1
5	3	3
6	4	1
7	4	3
8	5 – 6	1
9	5 – 6	3

V zájmovém území se nacházejí půdy s následující hodnotou této veličiny:

- 0: rovinaté území se sklonem do 3° a se všestrannou expozicí
- 1: území s mírným svahem (3 - 7°) se všesměrnou expozicí
- 5: území se středním svahem (7 – 12°) s expozicí na sever
- 7: území s výrazným svahem (12 – 17°) s expozicí na sever

D = skeletovitost a hloubka půdy.

V zájmovém území se nacházejí půdy s následující hodnotou této veličiny:

- 0: skeletovitost do 10% (půda bezskeletovitá), hluboká
- 1: skeletovitost do 25% (půda slabě skeletovitá), středně hluboká



- 2: skeletovitost od 10 do 25 %, půda je hluboká
- 4: skeletovitost od 25 % do 50 %, půda je středně hluboká
- 8: skeletovitost od 25 % až nad 50 %, půda je mělká až hluboká

C.1.7.2. PUPFL

Půdy určené k plnění funkcí lesa jsou v zájmovém území zastoupeny pouze v jednom prostorově omezeném úseku. Jde o pruh lesa na prudkém svahu východním svahu v údolí Smolnického potoka. Plocha je ohraničena tělesem stávajícího přemostění tohoto potoka, údolní nivou v níž leží bývalý Cukrovar a zorněnými pozemky.

Porost tvoří z 95 % 70 letý porost jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*) do něhož je v úseku přiléhajícím k mostnímu tělesu, na horní hraně svahu, dosazena borovice černá (*Pinus nigra*) a níže pod ní i několik jedinců modřínu opadavého (*Larix decidua*). Na náspu komunikace při okraji mostu roste hustý porost mladých jasanů. Právě část porostu s borovicí bude v případě realizace stavby smýcena a vyjmuta z LPF.

C.1.7.2.1. Přírodní lesní oblast

Celé zájmové území leží na západním okraji plošně rozsáhlé přírodní lesní oblasti Polabí (PLO 17). Tato oblast přes svou velkou rozlohu zahrnuje pouze 3,89 % lesního půdního fondu na území státu. Ve vzdálenosti několik km západně od zájmového území probíhá na linii v úseku Kluček – Lenešice hranice s PLO 2 – Podkrušnohorské pánve, část Mostecká a Žatecká pánev (příloha č.1 k vyhlášce č. 83/1996 Sb.,)

C.1.7.2.2. Lesní vegetační stupeň

Zájmové území leží v **dubovém lesním vegetačním stupni** (do 350 m.n.m.). Na minimální ploše se v zájmovém území nachází les ležící v **dubo(vo) bukovém vegetačním stupni**.

C.1.7.2.3. Edafické (půdní) kategorie

V zájmovém území se vyskytují následující edafické (půdní) kategorie :

B - kategorie „ bohatá “

L – kategorie „ lužní “

C.1.7.2.4 Lesní typy

1B

Bohatá habrová doubrava (svah v údolí Smolnického potoka)

3L

Jasanová olšina (malá plocha v údolí Smolnického potoka mezi mostem a okrajem obce)

C.1.7.2.5. Kategorizace lesů

V okolí nově navržené komunikace se nenacházejí lesy, které by v souladu s § 8 zákona 289/95 Sb., o lesích a o změně některých zákonů byly zařazeny mezi lesy zvláštního určení.

Jako doplňující informace pro hodnocení lesních porostů může posloužit přítomnost, resp. nepřítomnost ekologicky významných (vzácných a ohrožených) lesních stanovišť. Za tato vzácná či ohrožená lesní stanoviště lze považovat následující edafické kategorie :

- a) vyšší hodnota – X, Z, J, L, U, T, G, R



b) nižší hodnota – Y, A, V, O, Q

Porovnáme-li tyto edafické kategorie se situací v posuzovaném území, zjistíme, že se zde vyskytuje pouze na velmi omezené ploše kategorie L.

C.1.7.2.6. Vliv imisí

Zařazení lesů do pásem ohrožení imisemi se řídí vyhláškou MZe ČR č. 78/96 Sb. o stanovení pásem ohrožení lesů pod vlivem imisí. Podle údajů získaných z Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů (se souhlasem vlastníka lesa) se však lesy pod vlivem imisí v zájmovém území nenacházejí.

C.1.7.2.7. Současné lesní porosty v zájmovém území

č.	lesní typ	oddělení	díl/porost/psk	druh	věk	Plocha (ha)	%	imise
1.	1B5	602	B a 2	JV	15		60	0
2.	1B5	602	B a 2	JS	15		40	0
Plocha porostní skupiny celkem						0,05	100	
3.	1B5	602	B a 7	JV	70		45	0
4.	1B5	602	B a 7	MD	70		30	0
5.	1B5	602	B a 7	JS	70		20	0
6.	1B5	602	B a 7	BOC	70		5	0
Plocha porostní skupiny celkem						0,72	100	
7.	1B5	602	B a 10a	SM	100		70	0
8.	1B5	602	B a 10a	OL	100		30	0
Plocha porostní skupiny celkem						0,06	100	
9.	3L1	602	B a 10b	JV	100		90	0
10.	3L1	602	B a 10b	OL	100		10	0
Plocha porostní skupiny celkem						0,06	100	
Celková plocha lesa						0,89		

C.1.7.3. Ostatní

Pozemky spadající do kategorie „ostatní“ tvoří jen menší část zájmového území, neboť se až na výjimky jedná o pozemky mající vztah k zastavěné ploše. V případě realizace varianty A by při stavbě nové komunikace byly využity násypy stávající komunikace, tzn. plochy již dříve vyjmuté z LPF a ZPF.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.7. Půda** k žádné významné změně. Odsklon trasy není natolik významný, aby postihoval kvalitativně odlišné půdy.

C.1.8. Horninové prostředí

C.1.8.1. Geomorfologické členění a charakteristika zájmového území

Provincie Česká vysočina

Soustava VI Česká tabule

Podsoustava (oblast) VIB Středočeská tabule

Celek VIB-1 Dolnooharská tabule

Podcelek VIB-1A Hazmburská tabule

Okrsek VIB-1A-c Cítolibská pahorkatina



C.1.8.2. Geomorfologická charakteristika

Celé území se nachází v celku Dolnooharské tabule (**VIB-1**), která je západní částí Středočeské tabule (**VIB**). Má ráz členité pahorkatiny s výškovou členitostí 50 – 150 m. Je tvořena svrchnokřídovými slínovci a písčítými slínovci, méně permskými sedimentárními horninami a třetihorními vulkanity. Vyznačuje se převážně destrukčním reliéfem, postiženým různě intenzivními neotektonickými pohyby ker, s rozsáhlými denudačními plošinami, svahy při zlomových liniích a vzácnými neovulkanickými suky.

V rámci tohoto celku se zájmové území nachází v podcelku Hazmburské tabule (**VIB-1A**) a okrsku Cítolibská pahorkatina (**VIB-1A-c**). Hazmburskou tabuli lze charakterizovat jako členitou pahorkatinu s výškovou členitostí tvořenou turonskými až koniackými slínovci a písčítými slínovci a třetihorními vulkanity. Okrsek Cítolibské pahorkatiny zasahuje jen malou částí do blízkosti Chlumčan. Je to členitá pahorkatina vzniklá na tektonicky silně porušených spodnoturonských písčítých slínovcích a spongilitech, středoturonských slínovcích a cenomanských pískovcích.

(data viz Demek a kol. 1987)

C.1.8.3. Geologické poměry zájmového území

Nejstarším geologickým útvarem v trase je **paleozoikum**. To je zde zastoupeno líňským souvrstvím permského stáří. Toto souvrství je odkryto pouze mimo zájmové území v krátkém úseku západně od Žerotínského potoka. Jedná se převážně o pestré, nejvíce načervenalé pískovce, prachovce a jílovce. Až k okraji kladenské pánve tvoří permské horniny podloží mladšího křídového útvaru.

Křídové uloženiny náleží jihozápadnímu křídлу české křídové pánve. Jsou stáří cenomanského, turonského a coniackého. Zastoupeno je zde souvrství bělohorské a jizerské. Křídový komplex je nezvrásněný, subhorizontálně uložený, místy porušený radiální kernou tektonikou. Převažujícími horninami jsou klastické sedimenty, pískovce, prachovce a slínovce, místy vápnité nebo glaukonitické. Dalšími litologickými typy jsou jílovce.

Kvartérní pokryv je zastoupen pestrá škálou sedimentů, fluviálního, deluviálního, eolického a antropogenního původu.

Fluviální sedimenty jsou terasy menších toků a dále aluviální výplně jejich údolí.

Terasy jsou v okolí zájmového území vyvinuty v několika stupních. Podle charakteru a procentuálního podílu klastické složky to jsou písky se štěrkem, písčité štěrky a štěrky dobře zrněné. Aluviální výplň údolí menších toků je tvořena písčítými hlínami a hlinitými písky s vložkami štěrků, jílu a bahnitými polohami.

Eolické sedimenty mají na celém území velké plošné rozšíření a dosahují i značných mocností. Při zemních pracích budou zastíženy jednak čisté, porézní vápenité spraše, jednak sprašové hlíny s kolísajícím podílem zvětralin skalního podkladu, převážně křídového stáří.

Deluviální sedimenty odpovídají svou litologií charakteru zvětralin skalního podkladu, jejichž přemístěním vznikly. Převážně se jedná o jílovité a písčité hlíny, méně jíly a písky. Téměř vždy obsahují úlomky zvětralých hornin skalního podkladu.

Antropogenní sedimenty jsou zde tvořeny především navážkami komunálního odpadu.

C.1.8.4. Inženýrsko-geologická charakteristika horninového prostředí v zájmovém území

Sedimenty druhohorního stáří jsou zastoupeny cenomanem a turonem a jsou výhradně sedimentárními horninami. Ve spodnějších polohách se vyskytují především pískovce, prachovce a jílovce, vyšší polohy jsou elinické a přecházejí do jílovitých vápenců. Zdravé a nezvětralé pískovce a arkózy bývají pevné, deskovitě odlučné a mají střední až vysokou



pevnost s hodnotami 15 – 100 MPa. Představují suchou, únosnou, dobře až obtížně rozpojitelnou základovou půdu. V závislosti na pevnosti a charakteru tmelu podléhají zvětrávacím procesům a mění se v písek, jílovitý písek až hlínu. Mocnost zvětralého pláště může být až 4 m, slabě navětralé horniny se však vyskytují v hloubkách desítek metrů.

Vápnité jílovce, slínovce a jílovité vápence mají nižší pevnost a patří mezi poloskalní horniny. Jsou řazeny do čtvrté až páté třídy a hodnoty pevnosti se pohybují v rozmezí 10 – 50 MPa. V navětralém stavu patří mezi dobré základové půdy se střední rozpojitelností. Jsou však méně odolné vůči větrání, rozpadají se tence deskovitě podle ploch vrstevnatosti a konečným produktem rozpadu jsou jílovité až jílovitopísčité hlíny v suchém stavu poměrně tuhé a pevné. Zvětrávání zasahuje do hloubky kolem 5 m. Z hlediska zakládání však mají řadu nepříznivých vlastností pro svou objemovou nestálost, rozbřídavost a náchylnost k sesouvání.

Kvartérní pokravné útvary mají pro zakládání staveb velký význam, poněvadž pokrývají prakticky všechny starší útvary a bezprostředně se dotýkají téměř všech staveb. Kvartérní terasové štěrky a písky se vyskytují ve více stupních. Jejich mocnost se pohybuje v rozmezí 2 – 10 m, zřídka více. Často bývají zahliněné a jejich vhodnost pro zakládání se tím zvyšuje. Pokud jsou suché, poskytují poměrně dobré a únosné základové půdy lehce až středně rozpojitelné a dobře propustné. Hladina podzemní vody se zpravidla vyskytuje jen při jejich bázi, sedimenty údolních teras však bývají často zvodnělé v celé mocnosti.

Spraše a sprašové hlíny pokrývají nesouvisle jak terasy, tak i sedimenty starších útvarů. Jejich mocnost se běžně pohybuje kolem 1 – 2 m, ojediněle až přes 5 m. Pro zakládání mají poměrně malou důležitost, poskytují podmíněčně vhodnou základovou půdu.

Na svahových sedimentech se projevuje složení hornin v jejich podloží. Jedná se převážně o hlinitopísčité sedimenty, vyskytující se na horninách písčitého sedimentárního původu a dále o horniny hlinitokamenité. Hlinitojílovité svahoviny pokrývají svahy křídových slínovců a jílovitých vápenců. Jejich mocnost bývá kolem 2 m, při úpatí svahů však podstatně vyšší. Svahové sedimenty představují nehomogenní základovou půdu v rozsahu jílovitých až kamenitých částí poměrně silně a nerovnoměrně stlačitelnou.

Pevnost všech kvartérních zemin bývá nízká, jsou řazeny do první až druhé třídy, v suchém a pevném stavu i do třídy třetí. Jedná se o zeminu sypké, rypné až kopné, jejich pevnost se pohybuje od nuly do max 10 MPa.

Široké okolí zájmového území je silně porušeno zlomovou tektonikou. Při severozápadní hranici zájmového území protíná trasu komunikace I/7 zlom zakrytý kvarterními usazeninami, další dva předpokládané zlomy protínají tuto komunikaci jižně od Chlumčan.

C.1.8.5. Geodynamické procesy

C.1.8.5.1. Říční a svahová eroze, akumulace

Významná říční a svahová eroze se v zájmovém území nevyskytuje. Významné nejsou ani recentní akumuláční procesy vlivem ukládání sedimentů.

C.1.8.5.2. Svahové pohyby

Svahové pohyby jsou časté v místech střídání zrnitostně odlišných hornin. Zvláště střídání jemnozrnných jílovců a pískovců způsobuje svahové pohyby typů plošných a proudových sesuvů často s rotačními smykovými plochami. Výskyty podzemních i povrchových vod, které se soustřeďují na vrstevních plochách, pomáhají vytvořit z vrstev jílu hladkou kluznou plochu, po které tvrdší lavice písku vlivem gravitace sjíždějí do údolí.

V zájmovém území se nachází několik sesuvů, které uvádí následující tabulka.



Sesuvy uvnitř či v těsné blízkosti zájmového území

č.	č. ze zdroje	map. list.	lokality	aktivita	délka x šířka (m)	plocha (m ²)
1	5923	12-12	Louny	A	10 x 5	0,0
2	5937	12-12	Chlumčany	P	150 x 100	1,4
3	516	12-12	Blšany	P	50 x 50	0,2

Poznámka: A = aktivní, P = potenciální

Číslo zdroje = registr sesuvných území (Geofond)

Sesuvy nepředstavují vzhledem ke svému umístění výraznější riziko či překážku pro obchvat.

C.1.8.5.3. Krasové jevy

V zájmovém území nebyly pozorovány žádné krasové jevy.

C.1.8.5.4. Zvětrávání

V zájmovém území se nevyskytují výrazné lokality s fosilním větráním ani kaolinizací.

C.1.8.6. Antropogenní procesy (důlní činnost, odvaly, skládky)

Poddolovaná území uvnitř či v těsné blízkosti zájmového území

č.	č. ze zdroje	map. list.	lokality	konec těžby	plocha (ha)	přesnost lokalizace	surovina
1	45	12-12	Brloh – U hlinky	před r. 1945	5,0	přesná	nepaliva
2	42	12-12	Brloh	před r. 1945	0,0	méně přesná	nepaliva

Číslo zdroje = registr poddolovaných území (Geofond)

V prostoru trasy obchvatu se nenacházejí žádné rekultivované skládky ani jiné staré ekologické zátěže.

C.1.8.7. Inženýrsko-geologické podmínky výstavby

V okolí Chlumčan budou v pláni a aktivní zóně zastíženy zvětraliny křídových hornin – jílovité písky a písčité hlíny s úlomky, případně i zvětralé slínovce, jílovce a pískovce. Tyto zeminy patří do IV až VI. skupiny.

V úseku mezi Chlumčany až k začátku obchvatu Loun jsou křídové horniny ve vápnitém vývoji a trasa půjde převážně po jejich zvětralinách. Ty řadíme do IV. a V. skupiny. (údaje viz Král a kol. 1996)

C.1.8.8. Radonové riziko

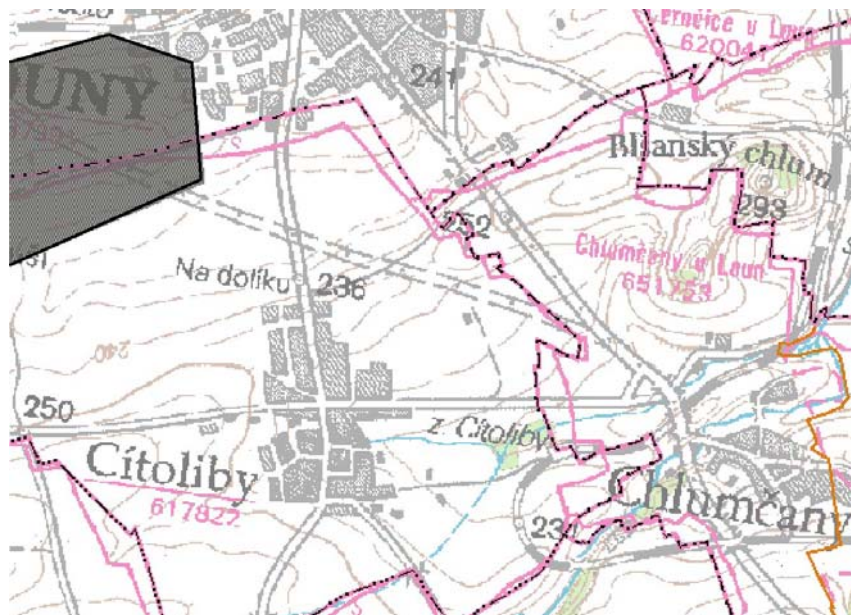
Z hlediska radonového rizika obsahují všechny horniny určité množství ²³⁸U. Jedná se o stopové množství uranu udávané v jednotkách ppm. Uran se přirozeným radioaktivním rozpadem mění na ²²⁶Ra. Následujícím členem rozpadové řady je radon ²²²Rn.

Radon je bezbarvý plyn nepostížitelný lidskými smysly. Uvolňuje se ze zrn podloží nebo různých materiálů do meziprostoru tedy dutin odkud může vnikat do sklepů a přízemí budov. Pohyb plynu je způsoben rozdílem teplot a tlaku mezi půdním vzduchem a vzduchem uvnitř budov.



Na akumulaci a výskyt radonu jsou náchylná území s pestrým vývojem kvartérních sedimentů a rovněž materiály říčních teras s vysokým podílem valounů granitoidů. Rovněž tektonické poruchy mají vliv na výskyt radonu.

Dle mapy radonového rizika převažuje v zájmovém území nízké až střední radonové riziko, jedná se však o velmi generalizovaný odhad. Vzhledem k velké mocnosti pokryvů je prozkoumanost dané oblasti velmi nízká, ale při aktuálním měření se nedá očekávat zjištění významných hodnot.



**Pozice nejbližšího zvláště chráněného území
č. 711160000 Zeměchy (Cementářské korekční suroviny)**

C.1.8.9. Přírodní zdroje

Zdroje vyhrazených nerostů (výhradní ložiska) jsou jako neobnovitelný zdroj a součást potenciálu území chráněna podle zákona 439/1992 Sb. (Horní zákon) před znehodnocením.

V prostoru obchvatu se nenacházejí žádná chráněná ložisková území či dobývací prostory rud, pevných

paliv či průmyslových hornin. Na území není žádná pískovna či hliniště. U Chlumčan v rokli na pravé straně stávající komunikace je menší opuštěný lom.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.8. Horninové prostředí** k žádné významné změně.

C.1.9. Fauna a flora

C.1.9.1. Obecná charakteristika zájmového území

Zájmové území je v naprosté většině pokryto agrocenózami velmi nízké ekologické stability. Jakákoliv přirozená vegetace je zde vzácností, dřeviny jsou výjimkou. V severní části zabírá velkou část intravilánu obce Chlumčany s roztroušenou zelení typickou pro okrajové části vesnic (zahrady, malé sady, malé remízky).

Územím protékají tři potoky se silně regulovanými břehy, což ve zvýšené míře platí o Cítolibském potoku, který v rámci zájmového území byl degradován na pouhou meliorační strouhu.

Jednoznačně biologicky nejcennější částí zájmového území je údolí Smolnického potoka, kde se ve výjimečné míře (výjimečné pro danou oblast) zachovala „přirozená“ vegetace a kde se zachovaly biotopy představující refugia pro organismy obklopené velkými lány zorněné půdy. Vzhledem ke svému liniovému charakteru se jedná o významný biokoridor usnadňující šíření organismů. Na místní poměry je poměrně hodnotné i území obklopující dva rybníky na západě obce a křovinatý remíz jižně od Vlčí. Určitý omezený význam jako refugium či migrační koridor mají náspy železniční trati. Vše ostatní je kulturní



step zanedbatelné zoologické či botanické hodnoty. Z živočichů zde převládají jednak synantropní druhy vyhledávající lidskou přítomnost a dále druhy s širokou ekologickou valencí, schopné přežít v intenzivně obhospodařované polní krajině.

Lokality s botanickou či zoologickou hodnotou, přesahující významem nejužší lokální rámeček, se zde nenacházejí.

C.1.9.2. Fauna

V agrobiocenózách, které tvoří většinu zájmového území, jsou z živočichů typičtí zejména zástupci bezobratlých živočichů - motýli, brouci, pavouci. Jedná se v naprosté většině případů o druhy s širokou ekologickou valencí, přizpůsobené životu v intenzivně obhospodařovaných polních kulturách a v jejich ochuzených bylinných lemech. Typickými ptáky jsou zde skřivan polní (*Alauda arvensis*), strnad obecný (*Emberiza citrinella*) a stehlík obecný (*Carduelis carduelis*). Z dravců v zájmovém území loví káně lesní (*Buteo buteo*) a poštolka obecná (*Falco tinnunculus*). Savce zastupuje ježek západní (*Erinaceus europaeus*), krtek obecný (*Talpa europaea*), rejsek obecný (*Sorex araneus*) a rejsek malý (*Sorex minutus*). Většina zjištěných druhů živočichů je vázána na porosty v údolí Smolnického potoka a na zahrady v intravilánu obce Chlumčany. Mezi plochy s vyšší úrovní biodiverzity patří i křovinatá rokle potoka Vlčí, násypy železniční trati a částečně i násypy (zářezy) stávající silnice I/7. Většina Drobné polní zvěře (zajíc, koroptev) je kritický nedostatek.

Následující tabulka sumarizuje informace o výskytu živočichů v zájmovém území a v jeho blízkosti. U ptáků se většinou jedná o pozorování jedinců hnízdících mimo zájmové území a částečně i o druhy protahující. Tabulka shrnuje převážně vlastní pozorování a v menší míře i literární zdroje. Vyznačena je přítomnost druhů chráněné dle vyhlášky MŽP ČR 395/1992 Sb.

Druh	Stupeň ohrožení	Poznámka
Ptáci (Aves)		
volavka popelavá (<i>Ardea cinerea</i>)		přelety
kachna divoká (<i>Anas platyrhynchos</i>)		nepřavidelně na malých nádržích na okraji obce
káně lesní (<i>Buteo buteo</i>)		lov na polních pozemcích
poštolka obecná (<i>Falco tinnunculus</i>)		pravděpodobné hnízdění v obci
krahujec obecný (<i>Accipiter nisus</i>)	SO	lov v intravilánu obce
bažant obecný (<i>Phasianus colchicus</i>)		řídce v nezastavěných částech zájmového území
holub domácí (<i>Columba livia</i> f. <i>domestica</i>)		Chlumčany
holub hřivnáč (<i>Columba palumbus</i>)		hnízdění na svazích v porostech na svahu u Smolnického potoka
hrdlička zahradní (<i>Streptopelia decaocto</i>)		Chlumčany
strakapoud velký (<i>Dendrocopos major</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
skřivan polní (<i>Alauda arvensis</i>)		polní pozemky
vlaštovka obecná (<i>Hirundo rustica</i>)	O	Chlumčany
jiříčka obecná (<i>Delichon urbica</i>)		Chlumčany
konipas bílý (<i>Motacilla alba</i>)		Chlumčany
střízlík obecný (<i>Troglodytes troglodytes</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
pěvuška modrá (<i>Prunella modularis</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
červenka obecná (<i>Erithacus rubecula</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
rehek domácí (<i>Phoenicurus ochrurus</i>)		Chlumčany
drozd kvíčala (<i>Turdus pilaris</i>)		výskyt v zimním období
drozd zpěvný (<i>Turdus philomelos</i>)		intravilán obce Chlumčany
kos černý (<i>Turdus turdus</i>)		Chlumčany, porosty na svahu u Smolnického



		potoka
pěnice černočelá (<i>Sylvia atricapilla</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
pěnice pokrovní (<i>Sylvia curucua</i>)		rokle mezi částí Vlčí a současnou trasou I/7
rákosník zpěvný (<i>Acrocephalus palustris</i>)		ruderní porosty v okolí Smolnického potoka
budníček menší (<i>Phylloscopus collybita</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
budníček větší (<i>Phylloscopus trochilus</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
sýkora koňadra (<i>Parus major</i>)		Chlumčany, porosty na svahu u Smolnického potoka
sýkora modřinka (<i>Parus caeruleus</i>)		Chlumčany, porosty na svahu u Smolnického potoka
brhlík lesní (<i>Sitta europaea</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
straka obecná (<i>Pica pica</i>)		Chlumčany, porosty na svahu u Smolnického potoka
havran polní (<i>Corvus frugilegus</i>)		výskyt v zimním období
špaček obecný (<i>Sturnus vulgaris</i>)		intravilán obce Chlumčany
vrabec domácí (<i>Passer domesticus</i>)		Chlumčany
vrabec polní (<i>Passer montanus</i>)		Chlumčany
pěnkava obecná (<i>Fringilla coelebs</i>)		Chlumčany, porosty na svahu u Smolnického potoka
konopka obecná (<i>Carduelis cannabina</i>)		intravilán obce Chlumčany
stehlík obecný (<i>Carduelis carduelis</i>)		intravilán obce Chlumčany
zvonek zelený (<i>Carduelis chloris</i>)		intravilán obce Chlumčany
zvonohlík zahradní (<i>Serinus serinus</i>)		intravilán obce Chlumčany
strnad obecný (<i>Emberiza citrinella</i>)		okolí lemů vegetace v údolí Smolnického potoka a rokly u část Vlčí
Savci (Mammalia)		intravilán obce Chlumčany
rejsek obecný (<i>Sorex araneus</i>)		intravilán obce Chlumčany
rejsek malý (<i>Sorex minutus</i>)		intravilán obce Chlumčany
bělozubka šedá (<i>Crocidura suaveolens</i>)		vegetace v údolí Smolnického potoka a rokly u část Vlčí
lasice kolčava (<i>Mustela nivalis</i>)		polní pozemky
hraboš polní (<i>Microtus arvalis</i>)		polní pozemky
myšice křovinná (<i>Apodemus sylvaticus</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
myšice lesní (<i>Apodemus flavicollis</i>)		porosty na svahu u Smolnického potoka
krysa potkan (<i>Rattus norvegicus</i>)		Chlumčany
zajíc polní (<i>Lepus europaeus</i>)		polní pozemky
krtek obecný (<i>Talpa europaea</i>)		intravilán obce Chlumčany
srnec obecný (<i>Capreolus capreolus</i>)		polní pozemky polní pozemky

Kategorizace podle vyhlášky 395/92 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona 114/92 Sb., na ochranu přírody a krajiny

KO – kriticky ohrožený druh

SO – silně ohrožený druh

O - ohrožený druh

V nejbližším okolí retenční nádrže situované při napojení stávající silnice na obchvat Loun se vyskytuje silná populace suchomilky *Helicella obvia*.

V zájmovém území, a především v předpokládané trase vozovky, nebyla nalezena žádná kupovitá mraveniště lesních mravenců rodu *Formica*.



C.1.9.3. Flóra

C.1.9.3.1. Potencionální přirozená vegetace

Potencionální přirozenou vegetací v tomto území tj. vegetací, která by s v určitém území a v určité časové etapě vytvořila za předpokladu vyloučení jakékoli další činnosti člověka je podle Neuhäuslové a kol. (2001) černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). Obsah mapovací jednotky tvoří stinné dubohabřiny s dominantním dubem zimním (*Quercus petrae*) a habrem (*Carpinus betulus*), s častou příměsí lípy (*Tilia cordata*, na vlhčích stanovištích *T. platyphyllos*), dubu letního (*Quercus robur*) a stanovištně náročnějších listnáčů (jasan – *Fraxinus excelsior*, klen – *Acer pseudoplatanus*, mlč – *A. platanoides*, třešeň – *Prunus avium*). Dobře vyvinuté keřové patro tvořené mezofilními druhy opadavých listnatých lesů lze nalézt pouze v prosvětlených porostech. Charakter bylinného patra určují mezofilní druhy.

Společenstvo je klimaxem na velké části území ČR a proto má nápadně velké spektrum jak jednotek maloplošně zastoupených, tak i kontaktních.

Melampyro-Carpinetum se vyskytuje ve výškách 250 – 450 m/m. Představuje klimaxovou vegetaci planárního až suprakolinního stupně s optimem výskytu ve stupni kolinním. V rámci uvedeného výškového rozpětí představuje jednotku značné ekologické variability. Osidluje různé tvary reliéfu – nížinné roviny, různě orientované svahy i mírné terénní deprese. Půdy vznikající větráním různých geologických substrátů od kyselých hornin po krystalické vápence, svahoviny, spraše nebo aluviální náplavy odpovídají různým typům. Nejčastější jsou kambizemě (eutrofní, mezotrofní nebo oligotrofní hnědozem) s různým množstvím živin a velkým rozpětím acidity nebo luvizem.

Melampyro-Carpinetum patří mezi společenstva ustupující vlivem lidské činnosti, zvláště převodem na jehličnaté kultury. Maloplošně zachované lesy víceméně přirozeného složení představují v současné době již většinou pouhé drobné fragmenty, ovlivněné eutrofizací v zemědělsky využívané krajině. Je však třeba bezpodmínečně zachovat i tyto drobné lesíky a doplňovat do odlesněné krajiny rozptýlenou zeleň přirozené druhové skladby. Vyšší podíl zeleně v krajině je nutným předpokladem fungování všech procesů v ekosystémech, bez nichž není možná úspěšná obnova krajiny. Je třeba biologicky meliorovat opakované monokultury pomocí melioračních dřevin (lípa, habr) a postupně je převést na porosty s převahou dřevin přirozených lesů. Je nutné zcela vyloučit kultury akátů, provázené silnou eutrofizací stanovišť a expanzí nitrofilních ruderalních druhů, zcela potlačujících druhy přirozených lesů.

(data viz Neuhäuslové a kol. 2001)

C.1.9.3.2. Aktuální vegetace

Řešené území je součástí Řípského bioregionu. Tomu odpovídá i zastoupení společenstev (biotopů). Fytogeograficky je území řazeno do teplé květenné oblasti - termofytika. Charakteristickými znaky jsou přítomnost xerotermní (tj. suchomilné a teplomilné) vegetace, intenzivní ovlivnění krajiny člověkem, spolu s redukcí lesa a jeho nahrazením agrocenózami.

Rovinaté, mírně zvlněné okolí obchvatu lze z floristického hlediska charakterizovat jako kulturní step. Převládají zde jednoznačně agrocenózy představované prakticky výhradně ornou půdou. Bloky polí v zájmovém území rozčleňuje silnice I/7, údolí Smolnického potoka násep železnice a intravilán obce Chlumčany. Polní meze prakticky chybí.

Bylinné patro mimo lány polí je tvořeno především zástupci ruderalních bylinných společenstev s merlíkem (*Chenopodium bonus-henricus*), kopřivou (*Urtica dioica*), pelyňkem (*Artemisia vulgaris*), pcháčem (*Cirsium arvense*), lebedou (*Atriplex nitens*) a dalšími. Vzhledem k blízkosti cenných společenstev v blízkém Českém středohoří zde byla zjištěna



terénním průzkumem přítomnost i řady cennějších bylin: divizna, kakost, řepíček, řebříček, mochny, ptačinec, kopretina, chrastavec, kmín luční, křen polní. Z travin je přítomen nejen pýr a třtina křovištní ale i jílek, bojínek, lipnice.

Na plochách orné půdy hojně rostou polní plevele: svízel přítula (*Galium aparine*), pcháč oset (*Cirsium arvense*), pryšec kolovratec (*Tithymallus helioscopia*), hluchvka nachová (*Lamium purpureum*), violka rolní (*Viola arvensis*), žabinec obecný (*Alsinulla media*).

V údolí Smolnického potoka tvoří stromové patro směs dřevin s přítomností javoru (*Acer platanoides*), dubu (*Quercus robur*), jasanu (*Fraxinus excelsior*) a olše lepkavé (*Alnus glutinosa*). Keřové patro je tvořeno hlohem (*Crataegus sp.*), ptačím zobem (*Ligustrum vulgare*) a bezem černým (*Sambucus nigra*). V bylinném patře dominuje kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), lopuch plstnatý (*Arctium tomentosum*), netykavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), hluchavka bílá (*Lamium album*), svízel přítula (*Galium aparine*) a kuklík městský (*Geum urbanum*).

V zájmové území se nenachází žádná botanicky cenná lokalita.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.9. Fauna a flora** k žádné významné změně.

C.1.10. Hlukové pozadí

Akustický tlak (hluk) je ve většině případů vnímán negativně až v situaci, kdy škodí bezprostředně, tedy znemožňuje komunikaci, snižuje sluchové vnímání, ruší ve spánku apod. Avšak jeho dlouhodobému působení je v městském prostředí vystavena značná část populace. Jeho negativní působení na zdraví jednotlivce je všeobecně podceňováno. Dlouhodobé působení hlukové zátěže na lidský organismus může vedle poruch a poškození sluchu vyvolat i celou řadu nespecifických onemocnění jako jsou stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku apod. Nadměrný hluk tedy ve svém důsledku vede ke zvyšování nemocnosti a na neposledním místě ke zkrácení věku postižené populace. Hluk přitom ale působí na každého jednotlivce rozdílně podle jeho individuální vnímavosti a citlivosti.

Hlavním hlukovým zdrojem v zájmové oblasti je jednoznačně hluk z automobilové dopravy. Dopravní hluk tvoří především provoz nákladních vozidel projíždějících po silnici I/7, v mnohem menší míře pak interferuje i hluk z dopravy osobní. Dalším hlukovým zdrojem je provoz na železniční trati ČD Kralupy – Podlešín, a železniční trati ČD Kralupy – Louny.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.10. Hlukové pozadí** k žádné významné změně.

C.1.11. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V údolí Cítolibského potoka severně od stávající silnice I/7 se na lokalitě Na brance nachází archeologická lokalita, kde byly učiněny sídlištní pravěké nálezy.

Kulturní památky:

Chlumčany

Nejstarší písemná zmínka o Chlumčanech pochází z r. 1316. Během 14 století se v držbě střídali drobní feudálové. Od r. 1433 až do r. 1547 patřily Chlumčany Lounům. Od r. 1605 do r. 1649 patřila obec k Cítolibům.



V místech zvaných „ Na brance " , kde se dnes kříží trasa silniční komunikace I/7 a železnice, stávala do poloviny 16 století tvrz. Dnešní barokní kostel sv. Klimenta byl postaven na místě bývalého, zřejmě románského kostela, který byl zbořen r. 1770. Dnešní Chmelařství bylo postaveno za Schwarzenberků v letech 1657 – 1656 jako cukrovar.

Vlčí

Nejstarší písemná zmínka pochází z r. 1318 za zemana Bohuslova. Jižně od obce ležela tvrz, která se však již od r. 1620 uvádí jako pustá, její zbytky byly patrné ještě před 100 lety. V roce 1565 se uvádí zpráva o obecním rybníku pod vsí a o vinicích pod Blšanským chlumem. V polovině minulého století se zde uvádí vrchnostenský dvůr, ovčín a hostinec. Sýpka ve dvoře pochází z r. 1706 a je dílem významného architekta P.I.Bayera. Zajímavou památkou v obci je kaple sv. Václava, postavená ve stylu italských románských kostelů v r. 1903. Stavbu postavil vlastním nákladem zdejší rodák Čeněk Sochor.

Kulturní památky: kostel sv. Klimenta, bývalý cukrovar, socha sv. Jana Nepomuckého

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.11. Území historického, kulturního nebo archeologického významu** k žádné významné změně.

C.1.12. Obyvatelstvo a území hustě osídlená

Trasa vede zemědělskou krajinou, kde jedinou koncentrovanou zástavbou je obec Chlumčany, která má 472 obyvatel. Tento bod je tudíž vůči zájmovému území irelevantní.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.12. Obyvatelstvo a území hustě osídlená** k žádné významné změně.

C.1.13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Bod je vůči zájmovému území irelevantní.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení** k žádné významné změně.

C.1.14. Hmotný majetek

Hmotný majetek v zájmovém území představují především obytné domy v obci Chlumčany, výrobní objekty firmy Magma na západním okraji obce a nově opravená velká nemovitost v údolí Smolnického potoka jižně od mostu. V místě, kde na západě začíná mostní těleso je po jedné straně vozovky malý motorest a po druhé benzinové čerpadlo a zchátralý objekt motorestu. Za hmotný majetek lze považovat i plynové potrubí vystupující nad úroveň terénu jižně od mostu.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.14. Hmotný majetek** k žádné významné změně.



C.1.15. Ochranná pásma

Obchvat Chlumčany se dostává do střetu s několika ochrannými pásmy. Sám má též ochranné pásmo podle silničního zákona.

Příroda

- v lesních průsecích jsou vlastníci pozemků a uživatelé nemovitostí povinni udržovat volný pruh pozemků o šířce 4 m
- lesa (pozemků určených k plnění funkce lesa) – 50 m od okraje lesa
- vodoteče mimo souvisle zastavěné území – 20 m
- rybníky a jiné vodní plochy přírodního charakteru 50 m od kat. hranice

Ochranná pásma ÚSES

- ochranná zóna nadregionálního biokoridoru NBk21 – celé zájmové území se nachází v této zóně

Ochranná pásma silničních a železničních komunikací (zákon 13/1997 Sb.)

- silnice I. třídy – 50 m od osy vozovky
- silnice II. třídy – 15 m od osy vozovky
- silnice III. třídy – 15 m od osy vozovky

Ochranná pásma elektrovedů (zákon 222/1994 Sb.)

- venkovní vedení el. VN od 1 kV do 35 kV - stávající - 10 metrů na každou stranu od krajnice vodiče
- nová - 7 metrů na každou stranu od krajního vodiče
- venkovní vedení el. VN od 35 kV do 110 kV – 12 m na každou stranu od krajnice vodiče
- kabelové vedení - 1 metr na každou stranu od krajního kabelu (sdělovací kabely)

Vodní hospodářství a plyn

- manipulační pruh kolem vodoteče – 6 m
- vodojem – 50
- hlavní vodovodní přípojka – 2 m od osy potrubí
- bezpečnostní pásmo VTL plynovodu DN 300 v šíři 20 m

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.15. Ochranná pásma** k žádné významné změně.

C.1.16. Ostatní

Odpady

V samotném zájmovém území vzniká jen minimální množství odpadů, a to pouze v obci Chlumčany. Jedná se o komunální odpad, případně odpad ze zemědělské činnosti. Komunální odpad je svážen a zneškodňován na skládce v Jirkově nebo Vrbičce. Rozmístřovány jsou i kontejnery na velkoobjemový odpad. Ve Vlčí je rekultivovaná skládka.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.1.16. Ostatní** k žádné významné změně.



C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

Zájmové území i jeho širší okolí je typickou zemědělskou oblastí, kde došlo k přeměně veškerých vhodných ploch na velké lány orné půdy. Rostlinná výroba je zde zcela převažujícím způsobem ekonomického využívání krajiny. Tomu odpovídá i vysoký stupeň odlesnění. V zájmovém území není žádný lesní celek a mimolesní zeleň je také značně potlačena. Výjimkou je pouze údolí Smolnického potoka a částečně i Vlčího potoka. Mezi lány polí jsou výjimkou i křovinaté remízy.

Osídlení je typicky venkovské, koncentrované do malých obcí. V rámci zájmového území leží pouze jediná obec – Chlumčany. Nejbližší koncentrovaná zástavba městského typu jsou Louny cca 4 km západně od zájmového území.

V oblasti se nenacházejí žádná maloplošná či velkoplošná chráněná území a fragmenty přirozenějších biotopů nejsou významné ani pro ochranu některých ohrožených druhů rostlin či živočichů.

Území nebylo využíváno k těžbě hornin a vzhledem k absenci doložených ložisek se zde s touto činností nepočítá.

Záměr nebude představovat antropogenní tlak, který by citelným způsobem zhoršil kvalitu zdejšího životního prostředí. Budou-li realizována kompenzační opatření spočívající především ve výsadbě stromů a dotvoření dnes nefunkčních prvků ÚSES, přispěje tento záměr v omezené míře i ke zlepšení životního prostředí v oblasti.

Záměr ve své podstatě představuje velkou liniovou stavbu, procházející kulturní zemědělskou krajinou více méně v souběhu se stávající silnicí. Vyhýbá se všem ekologicky stabilnějším územím a vede mimo přímý kontakt s obytnou zástavbou.

Tato stručná charakteristika záměru v hrubých rysech ukazuje na složky životního prostředí, kde lze očekávat významnější vliv. Jedná se o:

- ZPF
- ovzduší
- akustickou situaci
- zrychlený odtok vlivem zpevnění ploch
- fragmentace území

Téměř v celé délce mezi počátkem trasy a údolím Smolnického potoka vede trasa po rovinatých pozemcích, jejichž půdní pokryv je tvořen černozeměmi na spraši, středně těžkými s příznivým vodním režimem. Po pedologické stránce je zájmové území celkem jednoduché a skladbou základních taxonomických jednotek geneticko-agronomické klasifikace půd a na ně navazujících subtypů ne příliš rozčleněné. Rozhodující část zemědělských pozemků v zájmovém území je rovinatých. Náchylné k erozi jsou zejména svažitě půdy v údolí Smolnického potoka.

Půdy ve východní část zájmového území od počátku tras po okraj údolí Smolnického potoka části zájmového území mají v rozhodující míře nadprůměrnou produkční schopnost. Trasa zde vede po rovinatých pozemcích jejichž půdní pokryv je tvořen černozeměmi na spraši. Jde o půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany ZPF. Na menší rozloze se v této části zájmového území vyskytují i rendziny, středně těžké až těžké, se šterkem, s dobrými vláhovými poměry. Tyto půdy jsou zařazeny do III. třídy ochrany ZPF.

V údolnici Smolnického potoka se v úseku zahrnutém do zájmového území vyskytují převážně svažitě půdy, středně těžké až těžké. Tento typ půd je zařazen do V. třídy ochrany ZPF a patří tedy mezi půdy s velmi nízkou produkční schopností, které jsou pro zemědělskou výrobu postradatelné.

Na západní straně na údolnici nivu navazuje pás rendzin zařazených do IV. třídy ochrany ZPF a z východní strany pak pás černozemě na slinitých a jílovitých substrátech,



zařazené do III. třídy ochrany ZPF. Na západním okraji zájmového území se nacházejí lužní půdy, obvykle se sklonem převlhčení (I.tř. ochrany).

Půdy určené k plnění funkcí lesa jsou v zájmovém území zastoupeny zcela okrajově a to především v pruhu lesa na prudkém svahu východním svahu v údolí Smolnického potoka.

Kvalita ovzduší je dobrá, v oblasti se nenachází žádný významný zdroj znečištění ovzduší. Oblast je dostatečně provětrávána. Celkově dobrý stav nezhoršuje ani dálkový přenos z velkých zdrojů na severu v Mostecké pánvi. Vzhledem ke skutečnosti, že nově připravovaná silnice je trasována ve srovnání s existujícím stavem dále od obytné zástavby, bude důsledkem realizace záměru zlepšení ovzduší v Chlumčanech. Bude se jednat o změnu nevýraznou, nicméně pozitivní.

Hlavním hlukovým zdrojem v zájmové oblasti je jednoznačně hluk z automobilové dopravy. Dopravní hluk tvoří především provoz nákladních vozidel projíždějících po silnici I/7, v mnohem menší míře pak interferuje i hluk z dopravy osobní. Dalším hlukovým zdrojem je provoz na železniční trati ČD Kralupy – Podlešín, a železniční trati ČD Kralupy – Louny. Žádný jiný významný zdroj hluku se zde nenachází.

Na naprosté většině území obce je potencionální riziko obtěžování hlukem z komunikace velmi malé a nelze ho odlišit od rizika vyplývajícího z přirozeného hlukového pozadí. U posuzované komunikace budou na rozdíl od stávajícího stavu v nejexponovanějším místě vybudovány protihlukové stěny. Výsledný stav bude představovat výrazně lepší, než je stávající situace. Zlepšení bude v rozmezí cca 5-10 dB. Zpevněné plochy typu silnic nejsou v zájmovém území významné. Prochází tudy jediná silnice I. třídy (I/7) a je zde několik místních silnic III. třídy. Prochází tudy také železniční trať, tvořící oblouk. Její násypy jsou místy porostlé vyšší vegetací a zvyšují tak všeobecně velmi nízkou ekologickou stabilitu. Vlivem záměru nedojde ke zhoršení situace.

Vodní toky představují v zájmovém území pouze tři drobné vodoteče, z nichž nejvýznamnější je Smolnický potok. Tok Cítolibského potoka byl v rámci zájmového území z převažující části zcela napřímen a degradován na meliorační strouhu bez doprovodné zeleně. Dva menší rybníky se nacházejí na severozápadním okraji obce Chlumčany. Vzhledem k absenci průmyslových podniků jsou výše uvedené vodní toky a nádrže vystaveny pouze splachům z polí a pod Chlumčany pravděpodobně i únikům z odpadních vod domácností. Vlivem realizace záměru nedojde k významnému ovlivnění zmíněných toků, které jsou překlenovány mostními tělesy a dešťová voda ze zpevněných ploch je svedena do retenčních nádrží s dostatečnou kapacitou.

Nikde v okolí se nenacházejí žádné využívané zdroje podzemní vody, na které by záměr mohl mít negativní vliv.

Nebezpečí fragmentace území je vždy třeba vztáhnout k biotopům, které se podél liniové stavby nacházejí resp. k uvažované přítomnosti živočišných druhů, které tyto biotopy osidlují resp. se tudy pravidelně či náhodně přesouvají. Okolí zájmového území je v rozhodující míře tvořeno agrocénózami (= velkými lány orné půdy) a území o vyšší ekologické stabilitě jsou zde vzácná. Navrhovaná trasa nikde nedělí biotopy, které by představovaly stanoviště či migrační trasy takových živočichů, kde by fragmentace znamenala z ochranného hlediska vážný vliv. Z živočichů, kteří mohou pocítit přítomnost silnice v území se jedná prakticky pouze o myslivecky obhospodařovanou zvěř, kde nebezpečí fragmentace není environmentálním problémem. Přítomnost resp. nepřítomnost těchto druhů podléhá mysliveckému managementu populací. Pro malé a střední druhy živočichů bude v návaznosti na konfiguraci terénu a okolní biotopy vybudováno několik propustků, a to jak pod novou, tak i pod stávající silnicí. Ve srovnání s existujícím stavem se bude jednat o výrazné zlepšení. Realizace velkorysého a finančně neobyčejně nákladného ekoduktu, který by překlenoval silnici se s ohledem na okolní biotopy jeví jako „naddimenzovaný“. V podstatě by se jednalo o propojení dvou rozlehlých lánů polí. Z živočichů, kteří nejsou



schopni využít podchody pod silnicí navržené tímto Oznámením, by tak ekodukt mohl být potenciálně využíván prakticky jen srnčí zvěří, případně také prasaty. Oba tyto druhy bez problémů silnici podjedou pod nedalekými mostními tělesy silnice R7 přes Smolnický a Cítolibský potok. Jako výrazně účelnější se jeví cílená výsadba stromových a křovinných pásů, které jednak zabrání resp. zpomalí přístup zvěře na vozovku a které ji navedou pod zmíněné mosty.



Ukázka biotopů v okolí místa, kde byl požadován ekodukt. Na tento úsek I/7 resp. R7 po stranách navazují pouze rozlehlá pole (horní dva obrázky).

Obdobná je i situace v prostoru Vlčího „potoka“ (dolní obrázek).

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny k žádné změně.** Zpřesněné hodnocení vlivů na akustickou situaci a na kvalitu ovzduší je diskutováno v odpovídajících kapitolách. Detailně je diskutována problematika propustnosti území pro velké obratlovce.



D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

Obec Chlumčany představuje jediné trvalé osídlení v zájmovém území. Samotná realizace záměru nebude mít žádné negativní ani pozitivní vlivy na sociálně ekonomickou stabilitu území. Lze jen těžko počítat s tím, že pracovníci podílející se na výstavbě budou místní.

V průběhu stavby lze očekávat narušení těžko specifikovatelného, nicméně významného faktoru pohody vlivem výstavby (provoz stavebních mechanismů, znečištění povrchu vozovky, přítomnost cizích osob, hluk, emise škodlivin, omezení pohybu v krajině, omezení silničního provozu, narušení krajinného rázu ...). Obě navržené trasy však vedou mimo zastavěné území obce a tak tento vliv nebude významný. Citelněji se projeví pouze po dobu rozšiřování mostního tělesa resp. budování tělesa nového v objektu budovy bývalého cukrovaru v údolí Smolnického potoka a v rekreačních nemovitostech ležících při Smolnickém potoce

Tomuto narušení lze těžko zabránit, ale je nutné jej minimalizovat vhodnou organizací stavebních prací a především udržováním permanentního kontaktu s občany obce Chlumčany. Nejhluchnější či jinak obtěžující činnosti je třeba směřovat pokud možno mimo volné dny či mimo noční hodiny.

Další vlivy na obyvatelstvo (kupř. zdravotní) jsou uvedeny v kapitolách *D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima* a *D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky*.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů** k žádné změně.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Každá liniová stavba, respektive doprava, která ji provází, je zdrojem znečištění ovzduší. Jedná se o výfukové plyny ze spalování pohonných hmot. Vzhledem k potenciální toxicitě, možné detekovatelnosti a poměrně dobře známým účinkům na lidské zdraví či ekosystémy je třeba uvažovat následující plyny: NO_x resp. NO_2 , CO , suma uhlovodíků (C_xH_y) a benzen kde vedle zdravotně méně významných sloučenin vystupují do popředí především polycyklické aromatické uhlovodíky. Přes svoji toxicitu tvoří objemově méně podstatnou složku emisí ze silniční dopravy.

Pro posouzení míry znečištění ovzduší v daném území jsou zajímavé především roční průměry, které lépe zohledňují časový rozměr i povětrnostní vlivy. Hodnoty krátkodobých maximálních koncentrací jsou pak nástrojem k vzájemnému porovnání zatížení různých lokalit. Mnohem méně však popisují celkovou situaci, jelikož se většinou vyskytují po velmi krátkou dobu a vztahují se k nejhorší možné emisní situaci za nejhorších klimatických podmínek.



I když je délka posuzovaného úseku malá, lze vzhledem ke konfiguraci terénu a vedení trasy pod či nad úrovní terénu odlišit několik dílčích oblastí lišících se imisní zátěží. Tyto oblasti jsou více méně platné pro všechny škodliviny. Jedná se o:

- okolí trasy na jihu zájmového území
- prostor severně od hrany Smolnického potoka
- přechod mezi předchozími dvěma prostory

V rámci tohoto Oznámení byly opět vypracována rozptylová studie, která vychází z dopravních intenzit, definovaných v DÚR. Ve srovnání s dříve zpracovanou dokumentací EIA, ke které bylo již vydáno souhlasné stanovisko, se jedná o konzervativnější odhad. Přesto níže uvedené imisní hodnoty jasně hovoří o nevýznamném vlivu silnice na kvalitu ovzduší dané lokality.

1. Vypočtené koncentrace NO₂

1.1. Průměrné roční koncentrace

Nejvyšší hodnoty ročních průměrných koncentrací doprovázejí trasu obchvatu v oblasti, kde vede v terénním zářezu. V tomto prostoru byly modelem vypočteny hodnoty v rozsahu 2,8 – 4,8 µg/m³. Směre na obě strany od trasy koncentrace klasají a v obytné zástavbě Chlumčan lze očekávat koncentrace do 1,2 µg/m³, zcela vyjíměčně do 1,7 µg/m³.

Hodnota imisního limitu pro ochranu zdraví lidí ve výši 40 µg.m⁻³ NO₂ leží s dostatečnou rezervou nad modelovaným stavem a to i při zohlednění pozadí, které však je v území tvořeno v rozhodující míře právě silnicí.

1.2. Maximální krátkodobé koncentrace

Rozložení polí hodnot maximálních krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) kopíruje rozložení ročních průměrů. Nejvyšší hodnoty lze očekávat podél vozovky vedoucí zářezem a to maximálně do 55 µg.m⁻³, většinou však pod 25 µg.m⁻³. V obytné zástavbě Chlumčan většinou krátkodobé koncentrace nepřesahují 5,3 µg.m⁻³, pouze zcela vyjíměčně 9,7 µg.m⁻³.

Imisní limit krátkodobých maxim pro ochranu zdraví lidí ve výši 200 µg.m⁻³ NO₂ leží vysoko nad modelovaným stavem.

2. Vypočtené koncentrace CO

2.1. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr

Koncentrace CO nikde v zájmovém území, a to ani v těsné blízkosti trasy, nepřesahují 50 µg.m⁻³. V Chlumčanech pak až nepatrnou výjimku nepřesahují 5 µg.m⁻³. Jedná se o nízké hodnoty, což je mimo jiné patrné i z legislativního limitu, který činí 10.000 µg.m⁻³.

3. Vypočtené koncentrace C_xH_y

3.1. Průměrné roční koncentrace

Také průměrné roční koncentrace sumy uhlovodíků jsou vesměs velmi nízké. Samotnou trasu doprovázejí koncentrace maximálně do výše 1,9 µg.m⁻³. V obytné zástavbě leží všude pod 0,5 µg.m⁻³, na naprosté většině Chlumčan pak spíše ještě pod 0,35 µg.m⁻³.

Limit pro průměrné roční koncentrace sumy uhlovodíků není legislativou stanoven, hodnoty predikované modelem jsou však nízké.



3.2. Maximální krátkodobé koncentrace

Maximální krátkodobé koncentrace prostorově korespondují s ročními průměry – nejvyšší hodnoty doprovázejí vozovku a především v zářezu mohou krátkodobě dosahovat k $7,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Na většině území jsou však výrazně nižší a v obytné zástavbě nelze počekat výstyk krátkodobých maxim přes $0,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Limit pro maximální krátkodobé koncentrace sumy uhlovodíků není legislativou stanoven. Hodnoty nepředstavují zdravotní či environmentální problém.

4. Vypočtené koncentrace benzenu

4.1. Průměrné roční koncentrace

Nejvyšší hodnoty průměrných ročních koncentrací benzenu ($0,023 - 0,0043 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) doprovázejí silnice při jejím severovýchodním okraji. V Chlumčanech leží pod $0,11 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jedná se o velmi nízké koncentrace bez faktického vlivu na kvalitu ovzduší.

Limit pro roční průměrné koncentrace benzenu, který činí $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a leží zcela mimo modelované koncentrace.

4.2. Maximální krátkodobé koncentrace

Rozložení polí hodnoty maximálních koncentrací kopíruje roční průměrné koncentrace, přičemž nejvyšší krátkodobá maxima nepřesahují $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jedná se navíc o hodnoty, které lze očekávat pouze podél trasy, navíc velmi krátkodobě. V obytné zástavbě Chlumčan jsou modelem predikované krátkodobé koncentrace přibližně desetkrát nižší.

Limit pro maximální krátkodobé koncentrace není legislativou stanoven. Hodnoty nepředstavují zdravotní či environmentální problém.

Veškerá výše uvedená tvrzení se opírají o modelový výpočet, založený na určitých předpokladech intenzit dopravy uvažovaných pro danou lokalitu a dále na klimatických podmínkách specifikovaných větrnou (stabilitní) růžicí vypracovanou v ČHMÚ. Všechny hodnoty je tudíž třeba brát jako více či méně přesný odborný odhad zatížený těžko kvantifikovatelnou chybou. Jelikož byla při modelování v rámci nabízejících se dat použita vždy nejméně příznivá varianta, lze výsledný soud považovat za konzervativní. Realita bude s velkou pravděpodobností příznivější.

Není pravděpodobné, že vlivem provozu na R7 budou vznikat pachové látky či prach v koncentracích obtěžujících obyvatelstvo.

5. Hodnocení vlivu

Hodnocení vlivu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší bylo provedeno v souladu se zákonem o ovzduší č. 86/2002 Sb. resp. s nařízením vlády č. 350/2002 Sb.

Vlivy NO₂

Přirozené pozadí průměrných ročních koncentrací NO₂ se pohybuje v rozmezí $0,4 - 9,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Průměrné roční koncentrace ve venkovním prostředí měst se pohybují od 20 do $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a hodinová maxima v rozmezí od 75 do $1015 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Uvnitř budov s plynovým vytápěním mohou přesahovat průměrné hodnoty $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ po dobu několika dní. Jedn hodinová maxima mohou dosáhnout $2000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a po krátkou dobu dokonce ještě výše.



Efekt krátkodobých koncentrací

Data dostupná z toxikologických pokusů jen zřídka prokazují vliv akutních expozičních pod 1880 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1 ppm). Zdraví lidé vystavení za klidu či slabé námahy po dobu kratší jak dvě hodiny koncentracím vyšším než 4700 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2,5 ppm) vykazují jasné zhoršení plicních funkcí, přičemž nejsou ovlivněni koncentracemi nižšími než 1880 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1 ppm).

NO_2 zvyšuje bronchiální citlivost.

Nejcitlivějšími na přítomnost NO_2 jsou astmatici. Nejnižší koncentrace, která v laboratorních podmínkách vyvolala plicní odpověď u slabších astmatiků exponovaných po dobu 30 – 110 minut činila 560 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,3 ppm). Účinek může být posílen nízkými teplotami vdechovaného vzduchu. Nicméně tyto testy nebyly průkazné. Nicméně neexistují dlouhodobé epidemiologické studie, které by jasně stanovily koncentrace a doby expozičních, vyvolávající nepřijatelná zdravotní rizika u dětí či dospělých.

Efekt dlouhodobých koncentrací

Testy na zvířatech jasně prokázaly, že expozice koncentracím NO_2 pod 1880 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1 ppm) po dobu několika týdnů či měsíců ovlivňuje vratně i nevratně funkci plic, sleziny, jater a krve. Již koncentrace NO_2 pod 940 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,5 ppm) také zvyšují citlivost organismu na bakteriální a virové infekce plic.

Žádná ze studií nepodala průkazný odhad dlouhodobě významných hladin koncentrací ve vztahu k projevu poškození zdraví, ale dostupné výsledky jasně ukazují na vznik dýchacích potíží u dětí vystavených průměrným ročním hodnotám ve výši 50 – 75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ či vyšších.

Vlivy CO

Běžná pozadová koncentrace CO se pohybuje v rozmezí 0,06 až 0,14 mg/m^3 (0,05 – 0,12 ppm). V prostředí evropských měst ovlivněném dopravou se osmi hodinové průměrné koncentrace CO pohybují obvykle pod 20 mg/m^3 (17 ppm) s krátkodobými vzestupy k hodnotě 60 mg/m^3 (53 ppm). Koncentrace CO uvnitř automobilů bývají obvykle vyšší než v okolním venkovním vzduchu. Pouze pro srovnání zde slouží informace, že kouření tabákových výrobků v místnostech či uvnitř automobilů může zvýšit osmi hodinové průměry koncentrací CO na 23 – 46 mg/m^3 (20 – 40 ppm).

Vdechovaný CO proniká rychle skrz alveolární, kapilární a placentální membrány a vstupuje do krve. Přibližně 80 – 90% absorbovaného CO se slučuje s hemoglobinem a tvoří karboxihemoglobin (COHb), který je specifickým biomarkrem zasažení krve.

Slučování CO s hemoglobinem při tvorbě COHb zmenšuje schopnost krve vázat kyslík a předávat ho do okolních tkání. To jsou hlavní příčiny nedostatečného okysličení tkání již vlivem nízkých koncentrací CO. Toxické efekty CO se projevují především u orgánů a tkání s velkou spotřebou kyslíku jako kupříkladu u plic, srdce, kosterní svaloviny a vyvíjejícího se plodu. Těžká hypoxie způsobená akutní otravou CO může způsobit jak vratné krátkodobé neurologické potíže, tak častěji vážné a přetrvávající neurologické poškození.

Současné epidemiologické studie ukazují, že běžné expozice, kterým jsou organismy vystavovány v okolním prostředí, nemají vliv na vznik aterosklerózy lidí (infarkty).

Následující limity (doporučené WHO) zahrnující koncentrace a doby expozičních byly stanoveny tak, aby vlivem vdechovaného CO nedocházelo k překračování 2,5% hladiny COHb v krvi, a to i při mírné zátěži organismu.

- 100 mg/m^3 (= 100.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) (90 ppm) pro dobu 15 min
- 60 mg/m^3 (= 60.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) (50 ppm) pro dobu 30 min
- 30 mg/m^3 (= 30.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) (25 ppm) pro dobu 1 hod
- 10 mg/m^3 (= 10.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) (50 ppm) pro dobu 8 hod



Vlivy polycyklických aromatických uhlovodíků (PAH)

Polycyklické aromatické uhlovodíky (PAH) vznikají během nedokonalého spalování organických látek (uhlí, dříví, plyn, benzín, nafta), v případě automobilové dopravy – pohonných hmot. Díky hojnosti zmíněných zdrojů jsou přítomny téměř všude. Jedná se o směs stovek chemických látek včetně jejich derivátů jako nitro-PAH, heterocyklických PAH a oxidovaných produktů.

Data z pokusů ukazují, že PAH mohou v organismech vyvolávat množství odpovědí: mohou působit imunotoxicky, genotoxicky, karcinogenně či ovlivňovat reprodukci a ovlivňovat rozvoj arteroskleróz. Zdravotně závažný je především dobře prokázaný karcinogenní účinek některých PAH. Tyto vlivy jsou mimo jiné typické i pro výfukové plyny. Většina PAH (a samozřejmě i karcinogenní PAH) se váží na pevné částice.

Ačkoliv hlavním cestou do organismů je příjem potravy, část kontaminace se může dít vdechovaným vzduchem (resp. vdechováním pevných částic obsažených ve vzduchu). Hladina koncentrací PAH v ovzduší by tudíž měla být udržována na nejnižší možné úrovni. Přesné limitní hodnoty však neexistují.

Informace pocházejí z publikace WHO *Air Quality Guidelines for Europe (II. edition)*.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima** k žádné faktické změně. Jak již bylo výše uvedeno, byly pouze použity údaje o dopravních intenzitách, vycházející z DÚR. Tato skutečnost byla zohledněna v rozptylové studii, zpracované v rámci tohoto Oznámení. U žádné z modelovaných látek nehrozí nebezpečí významně negativního ovlivnění kvality ovzduší.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci event. další fyzikální a biologické charakteristiky

1. Vliv záměru na chráněné prostory staveb

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, a jeho novely č. 274/2003 v platném znění. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem.

Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

1.1. Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru

Chráněným venkovním prostorem se dle § 30 zákona č. 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostorů určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.



V následující tabulce jsou uvedeny hygienické limity v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb (doplněná tabulka z přílohy č. 3 Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.).

Hygienické limity v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru (základní hladina akustického tlaku $L_{Aeq,T}=50$ dB)

Druh chráněného prostoru	část dne	Hygienický limit v dB (pro počítání korekce k základní hladině akustického tlaku 50dB)			
		1)	2)	3) *	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	den	45	50	55	65
	noc	35 / 40 **	40 / 45	45 / 50	55 / 60
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	den	50	50	55	65
	noc	50	50	55	65
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	den	50	55	60	70
	noc	40 / 45 **	45 / 50	50 / 55	60 / 65
Ostatní venkovní prostor	den	50	55	60	70
	noc	40	45	50	60

Poznámka: *) šedou barvou je označena alternativa týkající se této stavby
 **) limitní hladina hluku pro silniční dopravu / železniční dopravu
 Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na drahách, kde se použije korekce -5 dB.

Vysvětlivky:

Ad1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozu služeb a dalších zdrojů hluku s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.

Ad2) Použije se pro hluk z pozemní dopravy ne veřejných komunikacích, s výjimkou účelových komunikací a drahách.

Ad3) Použije se pro hluk v okolí hlavních pozemních komunikací v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy.

Ad4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kde starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, případně rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdny trasy.

1.2. Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru pro hluk ze stavební činnosti

Hygienické limity (základní hladina akustického tlaku $L_{Aeq,T}=50$ dB)

denní doba	korekce (dB)	celkový limit (dB)
6,00 – 7,00	+10	60
7,00 – 21,00	+15	65
21,00 – 22,00	+10	60
22,00 – 6,00	+5	55



Pro dobu kratší než 14 hodin se hluk ze stavební činnosti vypočte ze vztahu:

$$L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + 10 \cdot \lg [(429 + t_1) / t_1]$$

kde:

t_1 - je doba trvání hluku ze stávající činnosti v hodinách v období 7,00 až 21,00 hod

$L_{Aeq,T}$ – je hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A stanovený podle § 11, odst. 3.

1.3. Hygienické limity hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb

Chráněným vnitřním prostorem se rozumí obytné a pobytové místnosti s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování. V následující tabulce jsou uvedeny nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb (doplněná tabulka z přílohy č. 2 Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.).

Hygienické limity hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (základní hladina akustického tlaku $L_{Aeq,T} = 50$ dB)

Druh chráněné místnosti	Doba působení	Korekce	Limit (dB)
Nemocniční pokoje	6,00 – 22,00 hod	0	40
	22,00 – 6,00 hod	-15	25
Lékařské vyšetřovny, ordinace	Celá doba	-5	35
Operační sály	Celá doba	0	40
Obytné místnosti	6,00 – 22,00 hod	0 ^{*)}	40 / 45 ^{**)}
	22,00 – 6,00 hod	-10 ^{*)}	30 / 35 ^{**)}
Hotelové pokoje	6,00 – 22,00 hod	+10	50
	22,00 – 6,00 hod	0	40
Přednáškové síně, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí, mateřských škol a školských zařízení		+5	45
Koncertní síně, kulturní střediska		+10	50
Čekárny, vestibuly veřejných úřadoven a kulturních zařízení, kavárny, restaurace		+15	55
Prodejny, sportovní haly		+20	60

Poznámka: ^{*)} Pro hluk z dopravy v okolí dálnic, silnic I. a II. třídy (dále jen „hlavní pozemní komunikace“), kde je hluk na těchto komunikacích převažující a v ochranném pásmu drah se počítá další korekce +5 dB. Tato korekce se nepoužije ve vztahu k chráněnému vnitřnímu prostoru staveb nevržených, dokončených a zkolaudovaných po dni nabytí účinnosti tohoto nařízení.

^{**)} Hodnoty v ochranném pásmu dráhy a v okolí hlavních komunikací

1.4. Hygienické limity pro hluk ze stavební činnosti uvnitř staveb

Pro dobu 7,00 – 21,00 se použije korekce +15 dB, limit je tedy 65 dB.

Pro dobu kratší než 14 hodin se limit stanoví ze vztahu:

$$L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + 10 \cdot \lg [(429 + t_1) / t_1]$$

kde:

t_1 - je doba trvání hluku ze stávající činnosti v hodinách v období 7,00 až 21,00 hod

$L_{Aeq,T}$ – je hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A stanovený podle § 10, odst. 2.

2. Vliv vibrací

Základní hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou

a) hladinou zrychlení vibrací $L_{awT} = 71$ dB, nebo



b) hodnotou zrychlení $a_{ew} = 0,0036 \text{ m/s}^2$

Hygienické limity vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb se vztahují na horizontální a vertikální vibrace v místě pohybu osob a k době působení zdroje vibrací.

Korekce základního hygienického limitu podle odstavce 1 jsou v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací upraveny v následující tabulce k Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Hygienické limity vibrací pro jednotlivé typy prostorů

Druh chráněného prostoru	Limit vibrací (dB), den / noc
Operační sály	71 / 71
Obytné místnosti	77 / 74
Pokoje pro pacienty	77 / 74
Učebny a pobytové místnosti jeslí, mateřských škol a školských zařízení	77 / 74
Ostatní chráněné vnitřní prostory staveb	83 / 83

1.4. Shrnutí vlivů

V rámci zpracování DÚR byla vypracována aktuální akustická studie, verifikují původní výsledky z předchozí Dokumentace EIA na základě dat, pracujících se zpřesněným vedením trasy. Studie vychází ze sčítání dopravy v roce 2005 a dopravní intenzity přepočítává na rok 2040. Zohledněny jsou rozdílné intenzity v denní a noční době.

Na základě provedných výpočtů a vytvořené hlukové mapy pro navrhovanou silniční komunikaci bylo konstatováno, že akustická situace u chráněných objektů obce Chlumčany překračuje povolené hygienické limity a proto byly navrženy pro tyto objekty protihlukové stěny po obou stranách komunikace. Jedná se o protihlukové stěny:

- km 2,850 – 3,480 vpravo o výšce 3 m a délce 630 m
- km 3,120 – 3,430 vlevo o výšce 3 m a délce 630 m

Obě stěny budou vysoce pohltivé, delší stěna bude pohltivá po obou stranách. Na mostním objektu budou stěny do výšky 1,0 m vysoce pohltivé, v horní části pak z odrazivého průhledného materiálu.

Útlum protihlukových stěn

Výpočtový bod	Hodnoty L_{Aeq} den/noc stávající stav	Hodnoty L_{Aeq} den/noc bez PHS	Hodnoty L_{Aeq} den/noc s PHS	Útlum PHS	Zlepšení stávajícího stavu
Ch-1	64,4 / 60,0	62,1/57,6*)	53,9/49,5	8,1	-10,5
Ch-2	57,5/53,1	55,0/ 50,5	50,3/45,9	4,6	-7,2
	65,6/61,0	62,6/58,1**)	56,9 / 52,5	5,6	-8,5
Ch-3	60,4 / 56,0	59,0/ 54,4	54,6 / 50,1	4,3	-5,9
	61,1/56,6	59,7 / 55,2	55,3/ 50,8	4,4	-5,8
Ch-4	58,6/54,2	65,0 / 60,4	52,9/48,4	12,0	-5,8
	60,9/56,4	68,9 / 64,3	55,3/ 50,8	13,5	-5,6
Ch-5	65,0/60,5	71,1/66,5	59,0 / 54,5	12,0	-6,0
	65,2 / 60,7	71,2/66,6	60,0 / 55,4	11,2	-5,3
Ch-6	53,5/49,0	57,0 / 52,4	54,0/49,5	2,9	+0,5

Poznámka:

*) tučně je označena hodnota, překračující hygienický limit akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor staveb pro výhledový stav

***) pod sebou jsou uvedeny hodnoty v prvním a druhém nadzemním podlaží budovy při výšce podlaží 2,8 m



Z výše uvedené tabulky vyplývá, že za vybudovanými protihlukovými stěnami budou dodrženy limity pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní dobu, pro noční dobu budou limitní hladiny u nejbližších objektů překročeny. I přes tuto skutečnost bude výsledný stav výrazně lepší, než je stávající stav. Zlepšení bude v rozmezí cca 5-10 dB.

Překročení hygienických limitů v noční době je způsobeno především provozem po stávající komunikaci, který je pro výhledový stav uvažován v rozsahu 20 % dopravy na nové komunikaci. Lze však očekávat pravděpodobně rozsah dopravy na stávající komunikaci spíše nižší, než uvažovaných 20%, hlukové zatížení tedy může být nižší a pohybovat se kolem hygienického limitu.

Závislost hlukového zatížení na rychlosti

	rychlost osobní / nákladní	ekvivalentní hladina akustického tlaku ve vzdálenosti 25 m od osy komunikace
stávající stav	90/80	70,6 / 65,4
výhled	90/80	71,0/65,6
	100/80	71,3/65,8
	130/80	72,6 / 66,6

Z tabulky vyplývá, že výpočet na rychlost 130/80 km/hod je cca o 1 dB v noční době vyšší, než pro rychlost 90/80 km/hod. Je tedy na straně bezpečnosti.

Vibrace jsou mechanické chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané komunikaci. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde mohou způsobovat nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách, kde bývají měřeny a posuzovány, závisí na mnoha aspektech, jako například kvalita vybudované komunikace, geologické poměry, vzdálenost od osy komunikace, druh, stáří, kvalita a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout, atd. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné.

Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou maximálně přípustné hodnoty, nelze předem vyloučit, je však reálný předpoklad, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa komunikace, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolí komunikace.

Obytná zástavba se nachází v dostatečné vzdálenosti od komunikace, takže není předpoklad jejího zasažení vibracemi ze silniční dopravy.

2. Vliv akustického tlaku (hluku) a rušení projíždějícími automobily na živočichy

Rozšířením stávající komunikace I/7 dojde ke změně šířky pásma, kterým provoz silnice ovlivňuje hlukové poměry ve volné krajině. Vzhledem k souběžnému vedení s trasou stávající, nebude hlukem nově zasažen žádný úsek krajiny v zájmovém území. Živočichové, kteří žijí podél stávající komunikace, se již na hluk adaptovali a provoz na zkapacitněném obchvatu pro ně nebude tudíž navýšením zátěže. Více než samotné rozšíření vozovky o dva další jízdní pruhy se na hlučnosti projeví předpokládané nárůsty dopravních intenzit.

Novou hlukovou zátěží bude samotná výstavba komunikace, která se však bude dít po omezenou dobu, navíc výlučně v denních hodinách, a s dokončením výstavby zanikne. Vzhledem k charakteru biotopů, kterými obě varianty procházejí se nedá předpokládat výskyt živočišných druhů, jejichž místním populacím by vlivem hluku hrozil zánik.



3. Další biologické vlivy

Vzhledem k okolní polní krajině, kde šíření invazních druhů rostlin, ruderalních a plevelných rostlin, nákaz a škůdců je samo o sobě snadné a ruderalní společenstva jsou zde obecně rozšířená, nebude záměr vzhledem ke své krátké délce představovat zvýšení rizika zavlečení některých druhů invazních rostlin, např. křídlatek a bolševníku. Doprovodná zeleň, která jej bude doprovázet, vytvoří nové stanoviště pro řadu druhů rostlin a živočichů.

4. Další fyzikální vlivy

Noční doprava na nové komunikaci bude doprovázena emisemi světla, jejichž intenzita bude záležet na intenzitě dopravy. Jejich vliv je těžko hodnotitelný.

V rámci DÚR byla vypracována nová zpřesňující akustická studie. Díky těmto údajům mohlo dojít ve srovnání s předchozí dokumentací EIA k výraznému zpřesnění dat o vlivech akustického tlaku na hlukovou situaci v zájmovém území. Závěry této nové hlukové studie potvrzují výsledky presentované v předchozí Dokumentaci EIA.

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

D.I.4.1. Podzemní voda

1) Kvantitativní vlivy na podzemní vodu

Ovlivnění hladiny (pokles) podzemních vod se dá předpokládat tam, kde dojde k významnějším výkopovým pracím. V místech výrazného zahroubení vozovky pod úroveň terénu vznikne drenážní efekt snižující úroveň hladiny podzemní vody, což se může projevit úbytkem vody ve studních. Nejohroženější jsou studně nacházející se v blízkosti těchto zásahů. Riziko se zvyšuje u studní čerpajících vodu z mělkých čtvrtohorních náplavů. Ovlivněna může být i jejich kvalita.

Realizace doporučené varianty B vyžaduje vyhloubení vlastního zářezu, který v nejhlubším místě (km 8,4) dosáhne cca 16 m. V tomto místě byl proveden hydrogeologický průzkum. Podzemní voda zde nebyla průzkumnými vrty zastižena do hloubky 10 až 12 m. V tomto prostoru se žádné studny či jiné zdroje podzemní vody nenacházejí. Chlumčany navíc mají vlastní vodovod.

Vedle snížení hladiny podzemních vod může zemní práce místně doprovázet jev zcela opačný – vzestup hladiny mělkých podzemních vod. V místě, kde násep přetne terénní depresi a zahradí případný odtok, existuje možnost vzniku akumulace podzemní vody s následným tvořením bažiny prosakující na povrch, případně prostupující až do náspu. Jako potenciálně rizikové se jeví úseky křížení Cítolibského, Smolnického a případně i Vlčího potoka. Podzemní vody ve fluvialních sedimentech údolí Smolnického potoka leží ve velmi malé hloubce a hladina vody je přímo závislá na úrovni hladiny ve vlastním korytě potoka, se kterou komunikuje. V období vyšších atmosférických srážek může vystoupit nad terén a zamokřit území. Údolí Smolnického potoka, kde nebezpečí zamokření vlivem přehrazení je největší, bude překlenuto mostním tělesem a také Cítolibský a Vlčí potok jsou překlenovány tak, aby nedocházelo z zamokřování lokalit.

Souhrnně lze konstatovat, že výkopové práce spojené s realizací záměru významně neovlivní směr proudění podzemních vod, vydatnost studní či vodní režim polí.



2) Kvalitativní vlivy na podzemní vodu

Provoz každé komunikace představuje určité riziko pro kvalitu podzemních vod vlivem úniků ropných látek, zimního posypu (NaCl), případně emisí výfukových plynů (Pb).

Objem ropných látek korespondující s běžným provozem, který se z povrchu komunikace dostane do půdy, bude půdním filtrem odbourán dříve, než by mohl proniknout do hlubších vrstev.

Dalším potenciálním kontaminantem, majícím původ v automobilové dopravě, je olovo (Pb). Jeho vliv je však omezen jak hloubkově (několik centimetrů), tak prostorově směrem od zdroje (cca 2 m). V době uvedení komunikace do provozu se navíc dá očekávat sto procentní používání bezolovnatého benzínu. Vliv emisí olova na podzemní vody bude nulový.

Zimní provoz na komunikaci bude provázen aplikací rozmrazovacích solí (převážně NaCl) a jejich splachy s uvolňováním do okolí. Chloridový anion vstupuje do okolního prostředí jednak ve formě aerosolu rozstříkovaného na okolní vegetaci a šířeného vzduchem a dále splachy do povrchových vod.

Maximální koncentrace chloridů v podzemních vodách je dosahována v pozdním létě. Někdy se může znečištění podzemní vody projevit i ve značné vzdálenosti od komunikace. Zde však lze jen obtížně určit zdroj. Špičkové znečištění podzemních vod chloridy nebývá vyšší než 150 mg/l. Chuťově pozorovatelná je koncentrace od 200 mg/l (data viz Franěk & Wimětalová 1994).

Vlivem provozu na komunikaci se bude do vody v zájmovém území uvolňovat necelých 10 t chloridového iontu za zimní období, přičemž většina odteče dreny povrchovou vodou do potoků (Cítolibský a Smolnický). Podzemní vody nebudou dotčeny. Hodnota zahrnuje i sousední úseky R7, které nejsou součástí této dokumentace, ale které vzhledem ke konfiguraci terénu budou odkanalizovány do recipientů v zájmovém území (= kumulativní vliv).

Trasa obchvatu fakticky neprotíná ani svými vlivy neohrožuje žádné PHO vodního zdroje ani chráněnou oblast akumulace vod.

Přesto, že riziko znečištění podzemních vod vlivem provozu na komunikaci je malé (vyjma havarijních stavů vlivem dopravní nehody), je navržen monitoring ve fázi výstavby i během prvních let provozu. Určité zvýšení rizika se dá očekávat během výstavby vlivem provozu a parkování stavebních mechanismů, přečerpávání PHM a skladování chemikálií v prostoru staveniště. Těmto nebezpečím je třeba čelit technicko-organizačními opatřeními.

Ve srovnání s nulovou variantou (provoz po stávající trase) bude nově vybudovaná komunikace díky bezpečnostním opatřením (systém drenů a jímek) znamenat jednoznačný přínos pro kvalitu podzemních vod, což se projeví především v případě dopravní nehody s následným únikem ropných látek. Stávající komunikace na tuto eventualitu není vůbec připravena.

V rámci zpracování DÚR byl vypracován podrobný hydrogeologický průzkum včetně prověření případných střetů se zájmy chráněnými zvláštními předpisy. Dokumentovaná jímací studna u Smolnického potoka v Chlumčanech a jímací zářezy Vlčí nejsou využívány a vzhledem k jejich hydrogeologické pozici nelze ani předpokládat jejich ovlivnění. Podle prověřených databází není v údolí Smolnického potoka vymezeno zátopové území. Trasa R7 má navíc tento prostor překonávat mostním tělesem.

V rámci hydrogeologického průzkumu byl proveden sezónní záměr hladin podzemní vody, přičemž její zastižení bylo dokumentováno pouze v údolí Smolnického potoka na rozhraní propustných kvartérních fluvialních sedimentů a podložních křídových jílovců. Podzemní voda v kvartérním kolektoru stéká po málo propustném křídovém podloží do drenážních bází a kvartérní sedimenty ve zbývajících úsecích trasy nejsou zvodnělé. S výjimkou patek budoucích mostních pilířů pro překlenutí údolí Smolnického potoka je hladina podzemní vody zakleslá minimálně 5 a více metrů pod niveletou plánované trasy.



V roce 2006 proběhlo detailní mapování hydrogeologických objektů v území cca 500 m na obě strany od trasy. Veškeré zmapované objekty byly zakresleny do mapy. V okolí trasy bylo zmapováno několik vodohospodářsky významných objektů provozovaných SČVaK, a.s., středisko Louny. Jedná se o jímací studnu v údolí Smolnického potoka a jímací zářezy s vodojemem v údolí Vlčího potoka. Tyto objekty nejsou využívány a vzhledem k jejich hydrogeologické pozici nelze předpokládat jejich ovlivnění. Celá oblast Chlumčan a Vlčí je zásobována skupinovým vodovodem Louny přes vodojem „Nad Tratí“. Zdroj přiváděné vody leží mimo posuzovanou oblast a tudíž ani nehrozí jejich ovlivnění.

V intravilánu obcí Chlumčany a Vlčí byly zmapovány dvě domovní studny a dvě studny obecní. Studny slouží jako doplňkové vodní zdroje nebo nejsou využívány vůbec. V těchto obcích lze předpokládat i další takovéto studny. Jejich detailní zmapování však vzhledem k jejich případné pozici vůči záměru je irelevantní.

Co se týká zmapovaných vodních zdrojů, nebude trasa R7 nikde zahlobena pod hladinu podzemní vody a nedojde k ovlivnění vydatnosti okolních vodních zdrojů. Jediným úsekem, kde se stavba může dostat do blízkosti hladiny podzemní vody bude založení mostních pilířů v údolí Smolnického a Cítolibského potoka. Podle potřeby projektanta lze v tomto úseku doporučit provedení režimního měření sezónního kolísání hladiny podzemní vody.

V DÚR je také doporučen systém monitoringu.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 zde nedošlo k žádné faktické změně. Údaje presentované v kapitole **D.1.4.1. Podzemní voda** jsou díky datům pořízeným pro DÚR výrazně zpřesněny.

D.1.4.2. Povrchová voda

Kvantitativní vlivy na povrchovou vodu

Trasa komunikace bude křížit Smolnický, Vlčí a Cítolibský potok. Průtoky Vlčího potoka jsou však velmi malé, velkou část roku je v místě křížení zcela vyschlý. Spolu s potokem Cítolibským se v nevelké vzdálenosti od komunikace vlévají do Smolnického potoka, který lze tudíž v profilu pod Chlumčany považovat za recipient všech odpadních vod z vozovky.

Vlivem výstavby komunikace procházející krajinou s významným zastoupením zemědělské půdy dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch (povrch vozovek) s vlivem na zrychlený odtok vody.

Úsek odvodněný do Smolnického potoka

Úsek od začátku až k přemostění trati v km 3,5 je odvodněn do Smolnického potoka. Budou sem svedeny i vody z obchvatu Sulce, které jsou v současné době dočasně odváděny do této vodoteče přes dočasnou retenční nádrž – suchý poldr a dále stávajícím odvodněním silnice I/7.

Vody od začátku do cca km 9,0 budou do recipientu vypouštěny přes retenční nádrž, která je navržena pro kompenzaci nárůstu odtoku vzhledem k s trati.

Na začátku úseku bude do navržené kanalizace napojena středová kanalizace obchvatu Sulce. Kanalizace je navržena v úseku od začátku do cca km 7,8, kde bude vyústěna do levostranného příkopu. Důvodem je dostředný sklon pravé poloviny vozovky a zejména nutnost oddělení vod z povodí Vlčího potoka. Budou odvedeny levostranným příkopem k mostu navrženému pro převedení biokoridoru, odkud budou dále příkopem zaústěny do stávajícího koryta Vlčího potoka. Vzhledem k charakteru tvaru povodí je nutno pro převedení



vod z povodí navrhnout ještě trubní propust v km 7,8. Mostem pro biokoridor budou podchyceny vody z plochy 44,7 ha, propustkem v km 7,8 z plochy 115 ha, z celkové plochy povodí 176,5 ha. Do Smolnického potoka bude převedena plocha povodí 16,7 ha. Toto zvýšení je kompenzováno ve výpočtu retence. Do Vlčího potoka nebudou vypouštěny vody z hlavní trasy navržené komunikace.

Vody z komunikace budou od km 7,8 odváděny silničními příkopy. V km 2,98 je pravostranný příkop propustkem převeden do levostranného, který je v km 6,080 vyústěn do retenční nádrže uvažované jako suchý poldr s regulací odtoku a bezpečnostním přelivem. Retenční nádrž je zabezpečena na periodicitu 10 let, s kubaturou 5800 m³. Množství vypouštěných vod z nádrže je dle výpočtu 120 l/s a odpovídá odtoku ze současné plochy (1,1 ha) v místě navržené komunikace, která odtéká do Smolnického potoka pro dobu trvání deště cca 40 – 60 min.

Z nádrže budou vody odváděny trubním svodem s vyústěním pod stávajícím svahem do inundačního údolí. Dočasná retenční nádrž navrhovaná v obchvatu Sulce bude v rámci přípravy území zrušena.

Úsek komunikace k přemostění údolí Smolnického potoka bude odvodněn příkopy se zaústěním do trubního svodu ze sedimentační nádrže.

Přemostění údolí Smolnického potoka je odvodněno přímo do vodoteče.

Komunikace mezi přemostěním údolí Smolnického potoka a mostem přes trať bude odvodněna do této vodoteče.

Úsek odvodněný do Cítolibského potoka

Úsek mezi drážním tělesem a mostem přes komunikaci na Cítoliby bude odvodněn do této vodoteče.

Zbývající úsek navržené komunikace navazuje na realizovaný obchvat Loun, jehož odvodnění je pře usazovací nádrže do Cítolibského potoka. Tyto nádrže jsou navrženou komunikací zasaženy a stávající způsob odvodnění včetně vyústění do vodoteče bude zrušen.

Vzhledem ke zvětšené ploše zpevněných ploch je navrženo odvedení vod přes retenční nádrž s konečným recipientem Cítolibský potok. Retenční nádrž je navržena se zabezpečením na periodicitu 10 let, s kubaturou 900 m³. Množství vypouštěných vod z nádrže se uvažuje ve výši 800 l/s a odpovídá odtoku ze současné plochy po dobu trvání deště cca 30 min.

Styk se stávajícími vodotečemi

Navržená komunikace se dotýká následujících vodotečí:

- Vlčí potok
- Smolnický potok
- Cítolibský potok

Vlčí potok

Do této vodoteče nejsou vypouštěny z navrhované komunikace žádné vody. Z hlediska velikosti povodí této vodoteče nedojde k nepříznivému ovlivnění, přílehlé povodí bude zmenšeno o plochu 16,7 ha, které je převedeno do povodí Smolnického potoka.

Smolnický potok

Do vodoteče jsou vypouštěny vody z navržené komunikace. Do jeho povodí je převedena část ploch náležející do povodí Vlčího potoka. Ovlivnění odtokových poměrů vypouštěním vod z komunikace včetně převedení vod z povodí Vlčího potoka je řešeno navrženou retencí.



Cítolibský potok

Do vodoteče jsou vypouštěny vody z navržené komunikace. Ovlivnění odtokových poměrů je řešeno navrženou retencí.

Hydrotechnický výpočet retenčních nádrží

Návrh retenčních nádrží je uvažován se zabezpečením na periodicitu 10 let. Kubatura je stanovena tak, aby odtok ze zpevněné plochy nepřevyšoval současnou hodnotu odtoku.

Podklady pro výpočty

Hydrologické údaje Smolnického a Cítolibského potoka

N-leté vody (m ³ /s)	1	2	5	10	20	50	100
Smolnický p.	5,6	8,8	14,3	19,4	25,2	34	42
Cítolibský p.	1,4	2,2	3,6	4,8	6,3	8,5	10,5

M-denní průtoky (m ³ /s)	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	355	365
Smolnický p.	423	297	232	188	156	130	109	89,7	73,6	57,7	41	23,7	11
Cítolibský p.	57,3	40,2	31,4	25,5	21	17,7	14,8	12,3	10	7,8	5,6	3,2	1,5

Hydrologické údaje intenzit náhradních dešťů (dle Trupla)

Doba trvání (min)	Periodicita				
	2	1	0,5	0,2	0,1
5	195,0	252,0	305,0	378,0	432,0
10	126,0	169,0	214,0	276,0	322,0
15	96,7	133,0	170,0	219,0	257,0
20	78,8	108,0	139,0	179,0	209,0
30	58,3	80,5	103,0	134,0	157,0
40	46,9	64,8	83,3	108,0	126,0
60	34,2	47,4	60,9	79,2	93,0
90	24,9	34,2	44,3	57,5	67,8
120	19,6	27,3	35,0	45,6	53,7

Výpočet retenční nádrže pro Smolnický potok

		plocha ha	koef plochy	souč odtoku φ	reduk plocha	
					jednotlivě ha	celkem ha
Navržená komunikace						
Komunikace	Psmol-1	0,753		0,80	0,602	0,602
	Psmol-2	3,310		0,80	2,648	3,250
	Psmol-3	5,692		0,80	4,554	7,804
	Psmol-4	4,604		0,80	3,683	11,487
	Pkříž	1,213		0,80	0,970	12,457
Příkopy, svahy	Sulec	3,300		0,30	0,990	13,447
	Chlumč	7,000		0,30	2,100	15,547
Celkem		25,119			14,945	
Stávající stav						
Pole-plocha k Vlčímu p.		7,362		0,15	1,104	1,104
Extravilán						
Převedený Vlčí p.		16,700	0,500	0,10	0,835	0,835
Převedený Debeřský p.		31,000	0,500	0,05	0,775	1,610



Výpočet retenčních objemů pro náhradní deště při zachování odtoků dle současného stavu – pro četnost opakování 1 x 10 let.

- desetiletá řada dešťů
- velikost současné redukované plochy celkem 1,10 ha
- velikost navrhované redukované plochy celkem 17,16 ha

Doba trvání srážky	Náhradní Intenzita deště	Přítok do RN po výst.	Objem přítoku po výst	Velikost odtoku před výst	Objem odtoku před výst.	Nutná velikost RN
min	l/s/ha	l/s	m ³	l/s	m ³	m ³
5	432	7412	2224	477	143	2080
10	322	5525	3315	356	213	3101
15	257	4409	3968	284	255	3713
20	209	3586	4303	231	277	4026
30	157	2694	4849	173	312	4537
40	126	2162	5188	139	334	4854
60	93	1596	5744	103	370	5375
90	67,8	1163	6282	75	404	5877
120	53,7	921	6634	59	427	6207
180	38,2	655	7078	42	456	6623
240	30,2	518	7461	33	480	6981
300	25,1	431	7752	28	499	7253

Retenční objem je navržen pro četnost opakování 1x za 10 let a uvažováním maximálního odtoku do hodnoty 120 l/s. Hodnota odpovídá odtoku ze současné plochy v místě navržené komunikace pro dobu deště cca 40 – 60 min.

Výpočet retenčního objemu

Plocha redukována 17,16 ha

	Periodicita				
	0,1 (1 x za 10 let)				
	I	Q	W/ha	W	W ret
t (min)	l/s/ha	l/s	m ³ /ha	m ³	A
5	432	7412	129,6	2224	2188
10	322	5525	193	3315	3243
15	257	4409	231	3968	3860
20	209	3586	251	4303	4159
30	157	2694	283	4849	4633
40	126	2162	302	5188	4900
60	93	1596	335	5744	5312
90	67,8	1163	366	6282	5634
120	53,7	921	387	6634	5770
180	38,2	655	413	7078	5782
240	30,2	518	435	7461	5733
300	25,1	431	452	7752	5592

Je navržena retenční nádrž s objemem 5.800 m³.

Výpočet retenční nádrže pro Cítolibský potok

	reduk plocha			
	plocha ha	souč odtoku φ	jednotlivě ha	celkem ha
Navržená komunikace				
Komunikace – od konce	0,597	0,80	0,477	0,477



obchvatu Loun				
Příkopy, svahy	0,400	0,30	0,120	0,597
Obchvat Loun			6,391	6,988
Celkem				
Stávající stav				
Obchvat Louny			4,841	4,841
Stáv terén – louka, pole	0,997	0,10	0,100	4,941
Stáv terén – rozšíření na výhled Loun	1,965	0,10	0,196	5,137

Výpočet retenčních objemů pro náhradní deště při zachování odtoků dle současného stavu – pro četnost opakování 1 x 10 let.

- desetiletá řada dešťů
- velikost současné redukované plochy celkem 5,14 ha
- velikost navrhované redukované plochy celkem 6,99 ha

Doba trvání srážky	Náhradní Intenzita deště	Přítok do RN po výst.	Objem přítoku po výst	Velikost odtoku před výst	Objem odtoku před výst.	Nutná velikost RN
min	l/s/ha	l/s	m ³	l/s	m ³	m ³
5	432	3019	906	2219	666	240
10	322	2250	1350	1654	992	358
15	257	1796	1616	1320	1188	428
20	209	1461	1753	1074	1288	464
30	157	1097	1975	807	1452	523
40	126	881	2113	647	1553	560
60	93	650	2340	478	1720	620
90	67,8	474	2559	348	1881	678
120	53,7	375	2702	276	1986	716
180	38,2	267	2883	196	2119	764
240	30,2	211	3039	155	2234	805
300	25,1	175	3157	129	2321	836

Retenční objem se navrhuje pro četnost opakování 1 x 10 let s uvažováním maximálního odtoku do hodnoty 800 l/s. . Hodnota odpovídá odtoku ze současné plochy v místě navržené komunikace pro dobu deště cca 40 min.

	Periodicita				
	0,1 (1 x za 10 let)				
	I	Q	W/ha	W	W ret
t (min)	l/s/ha	l/s	m ³ /ha	m ³	A
5	432	3019	129,6	906	666
10	322	2250	193	1350	870
15	257	1796	231	1616	896
20	209	1461	251	1753	793
30	157	1097	283	1975	535
40	126	881	302	2113	193
60	93	650	335	2340	- 540
90	67,8	474	366	2559	- 1761
120	53,7	375	387	2702	- 3058
180	38,2	267	413	2883	- 5757
240	30,2	211	435	3039	- 8481
300	25,1	175	452	3157	- 11243



Je navržena retenční nádrž s objemem 900 m³.

Kvalitativní vlivy na povrchovou vodu

Změny v kvalitě povrchové vody mohou nastat jak během výstavby, tak během provozu komunikace. Při dodržování technologické kázně během výstavby vystupuje do popředí především vliv zimní údržby povrchu vozovky (solení) a dále pak těžko predikovatelné riziko dopravní nehody s následným únikem PHM či jiné přepravované ekotoxické látky (viz níže).

Samotná stavební činnost s sebou ponese zvýšení odnosu půdních částic a to jednak vzduchem (zvýšená prašnost) a dále odtékající vodou.

Dalším zdrojem zvýšeného odnosu půdních částic mohou být plochy zemědělské půdy v nivě Smolnického potoka, které jsou potenciálně kvalitativně ovlivněné periodickými záplavami. Riziko erozních procesů je vysoké i na svazích v údolnici Smolnického potoka, kde se nacházejí pozemky zařazené do ZPF, mající sklon nad 12°. Potenciální erozní procesy lze dále očekávat na dlouhých mírně svažitéch pozemcích s kulturou orné půdy. K půdním smyvům může docházet i v místech nezatravněných údolnic a v lokalitách soustředěného povrchového odtoku. V uvedených místech je nutné minimalizovat narušení půdního pokryvu zejména během výstavby komunikace.

Pevné částice se do okolního prostředí budou dostávat i vlivem provozu komunikaci. Jedná se o drobné částice (rez, barva, saze, guma) mnohdy obsahující látky s ekotoxickým účinkem. Jedná se o velmi malá množství, která se budou šířit vzduchem, ale především budou splachována deští a sněhem. K jejich zachycení dojde v usazovacích jímkách. Vliv těchto drobných částic je zanedbatelný, přesto je třeba nakládat se sedimenty z usazovacích jímek jako s nebezpečným odpadem.

Významnou znečišťující látkou, mající původ v provozu na komunikaci, bude chlorid sodný (NaCl) používaný při zimní aplikaci jako rozmrazovadlo povrchu vozovky.

Stanovení přesného množství aplikovaných posypových solí je obtížné a mimo jiné závisí na klimatických podmínkách daného regionu a především na „lidském faktoru“ při aplikaci.

Za zimní období (listopad – březen) odeče z vozovky cca 12.820 m³ vody (včetně interferujících okolních úseků), obsahující při aplikaci solanky cca 9,88 t chloridového iontu.

Výpočet výsledné koncentrace chloridových iontů v recipientu (Smolnický p.) za zimní období byl proveden pomocí směšovací rovnice. Jelikož zde neexistují dlouhodobá měření pozadřových koncentrací chloridových iontů, byla do výpočtu vzata průměrná hodnota koncentrací v povrchových tocích ČR ve výši 30 mg/l (horní hranice).

Koncentrace chloridů v recipientu (Smolnický p. pod soutokem s Cítolibským p.)

Průtok v recipientu Q ₃₅₅ (l/s)	Zimní odtok ze silnice (l/s)	Koncentrace v recipientu (mg/l)	Koncentrace v odpadu (mg/l)	Suma (mg/l)
14,1	0,98	30	770	78

Poznámka: Průtok v recipientu se vztahuje k profilu pod soutokem s Cítolibským potokem a je vypočítán z průtoku na vyústění do Ohře.

Srovnání s limitní hodnotou (250 mg/l) bylo provedeno na základě Nařízení vlády ČR č. 61/2003 Sb.

Koncentrace chloridových iontů z odkanalizované komunikace vyhovují s dostatečnou rezervou výše uvedenému imisnímu standardu vyjadřujícímu přípustné znečištění povrchových vod při průtoku Q₃₅₅.



Vlivem zimní aplikace rozmrazovadel dochází k obohacování odtékající vody o síranové ionty (SO_4). Vycházíme-li z nejkonzervativnějšího odhadu množství síranů v odpadních vodách z komunikace ve výši 500 mg/l (data viz Synáčková 2000), musela by koncentrace v toku před smíšením činit více jak 283 mg/l, aby došlo k překročení imisního standardu ve výši 300 mg/l. Tato situace je silně nepravděpodobná, navíc reálná koncentrace síranů ve vodách odtékajících z povrchu vozovky bude s velkou pravděpodobností mnohem nižší než jsou hodnoty vzaté do výpočtu směšovací rovnicí.

Ohrožení povrchových vod může nastat vlivem dopravní nehody s následným únikem ropných látek (či jiných toxických látek přepravovaných po obchvatu). Pro celou nově budovanou komunikaci je navržen systém odkanalizování. Odvedení vod z komunikace je prostřednictvím silničních příkopů a v místech jednostranného klopení středovou kanalizací. Odkanalizován je i mostní objekt. Přesto, že to technická dokumentace neuvádí, doporučujeme před vyústěním vybudovat usazovací jímky. Usazovací jímky budou schopny zachytit jak plovoucí, tak sedimentující látky. Nádrže umožní instalaci sorpčních filtrů ropných látek na výtocích. Tyto nádrže vedle běžných situací musí být schopny svojí dimenzí pokrýt i únik ropných látek při havárii cisternového vozu PHM.

Během výstavby komunikace je třeba se vyvarovat jakýchkoliv zásahů do koryta Cítolibského a Smolnického potoka, které by měly za následek zhoršení průtoků. Zásahy tohoto typu je třeba předem konzultovat se správcem toku.

S ohledem na kvalitativní či kvantitativní vlivy na povrchovou vodu lze variantu obchvatu B doporučit k realizaci.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 zde nedošlo k žádné faktické změně. V DÚR je rozpracována varianta odkanalizování doporučená v závěrečném Stanovisku. Údaje presentované v kapitole **D.1.4.2. Povrchová voda** jsou výrazně zpřesněny.

D.1.5. Vlivy na půdu

Zábor půdy

Zábor půdy patří mezi nejvýznamnější vlivy každé liniové stavby. Velikost tohoto vlivu je úměrná kategorii liniové stavby, její délce a dále kvalitě půdy, která bude zabrána. Svoji váhu má i všeobecná kvalita ZPF v regionu, kde má být stavba umístěna. Předpokládaný trvalý zábor ZPF bude u doporučené varianty činit cca 15,3 ha. Zásah do PUPFL bude činit maximálně několik desítek metrů.

Téměř v celé délce mezi počátkem trasy a údolím Smolnického potoka vede trasa stávající i navržené komunikace po rovinných pozemcích, jejichž půdní pokryv je tvořen černozeměmi na spraši, středně těžkými s příznivým vodním režimem. Jde o půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany ZPF, které lze odejmout pouze výjimečně a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu (I. tř.) resp. půdy zastavitelné jen podmíněčně s ohledem na územní plánování (II. tř.). Na menší rozloze se v této části zájmového území vyskytují i rendziny, středně těžké až těžké, se štěrkem, s dobrými vláhovými poměry. Tyto půdy jsou zařazeny do III. třídy ochrany ZPF. V tomto úseku dojde k záboru přibližně 85 % plochy ZPF v rámci celé trasy. V údolnici Smolnického potoka se v úseku zahrnutém do zájmového území vyskytují převážně svažité půdy (nad 12°), středně těžké až těžké, jejich vláhové poměry jsou závislé na srážkách. Tento typ půd je zařazen do V. třídy ochrany ZPF a patří tedy mezi půdy s velmi nízkou produkční schopností, které jsou pro zemědělskou výrobu postradatelné. Na západní straně na údolnici nivy navazuje pás rendzin zařazených do IV. třídy ochrany ZPF a z východní strany pak pás černozemě na slinitých a jílovitých substrátech, s lehčí ornici a



těžkou spodinou, občasně převlhčené, zařazené do III. třídy ochrany ZPF. Na západním okraji zájmového mezi údolím Smolnického potoka a napojením posuzované trasy na obchvat Loun se nacházejí lužní půdy na nivních uloženinách, jílech a slínech, těžké a velmi těžké, obvykle se sklonem převlhčení (I.tř. ochrany). Trvalé záboory jsou v této části trasy vzhledem k její délce a vedení komunikace po mostech přes Smolnický a Cítolibský potok minimalizovány. Částečně narušena může být spíše organizace zemědělského obhospodařování pozemků v této části území.

Záboory (m²) ZPF dle jednotlivých BPEJ (srovnání stavu v předchozí Dokumentaci a nyní)

BPEJ	01 01 00	01 01 10	01 01 12	01 06 10	01 19 01	01 19 11	01 19 14	01 41 78	01 60 00
původní	40845	23973	26460	8027	9177	0	2971	0	9924
nyní	30611	39527	38487	5434	23082	6085	0	1357	8250

Záboory (%) ZPF v jednotlivých třídách přednosti v ochraně ZPF (srovnání stavu v předchozí Dokumentaci a nyní)

třída přednosti	1	2	3	4	5
původní	41,8	41,6	16,6	0,0	0,0
nyní	25,4	51,0	18,7	4,0	0,9

Oproti předchozí Dokumentaci je zábor ZPF poněkud navýšen – původně cca 12,1 ha a nyní cca 15,3 ha. Rozdíly jsou způsobeny převážně změnou oblouku, nicméně vzhledem k délce úseku se jeví jako nevýznamné. Záboorem budou postiženy stále stejné půdy.

Stavbou budou přímo dotčeny části pozemků určených k plnění funkcí lesa v k.ú. Chlumčany u Loun (299/3 KN, 332/2 KN). Do vzdálenosti 50 m budou stavbou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa v k.ú. Chlumčany u Loun (299/3) a Smolnice u Loun (539 PK, 538 PK, 537 d2 PK, 537 d1 PK, 2482/1 KN. Celkový zábor PUPFL bude činit pouze 1.755 m². Jedná se o vliv zanedbatelný. V rámci realizace stavby je nutno dbát základních povinností k ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), které jsou uvedeny v § 13 lesního zákona. Při realizaci stavby bude dbáno, aby stavbou nebo následným užíváním nebyl poškozen ani zničen okolní lesní porost.

V rámci DÚR by zpracován detailní záborový elaborát, který do nejmenších detailů precizuje zábor ZPF a PUPFL.

Eroze

Rozhodující část zemědělských pozemků v zájmovém území je rovinatých. Náhylné k erozi jsou zejména svažité půdy v údolí Smolnického potoka. Půdy v nivách Smolnického a Cítolibského potoka jsou náhylné k vodní erozi při občasných záplavách a při přívalových deštích. Půdy v těchto územích jsou navíc ovlivňovány zvýšenou hladinou spodní vody, případně její stagnací.

Čistota půdy

Vliv realizace záměru na znečištění půdy se může projevit jak ve fázi výstavby, tak během samotného provozu, a to jednak dopravou a dále zimní údržbou.

Vlivem spalování pohonných hmot jsou emitovány těžké kovy, které jsou akumulovány v rostlinstvu a ve svrchní vrstvě půdy. Jedná se o stabilní látky, jejichž disperze do okolí je malá. Jejich vliv ve vzdálenostech přesahujících pět metrů od krajnice výrazně klesá a za dvacetimetrovou hranici již nelze odlišit příspěvek automobilové dopravy od pozadí.

Ze skupiny těžkých kovů se jedná především o olovo. Fytotoxicita olova se dostavuje až při jeho extrémních obsazích v půdě. Příjem rostlinami je relativně nízký. V době zahájení



provozu na komunikaci bude používání olovnatého benzínu nízké a vliv emisí olova do půdy malý. Přesnější stanovení podílu však dnes není reálné.

Nejčastěji používané zimní posypové materiály obsahují jako hlavní složku NaCl. Obsah dalších látek se mění podle dodavatele posypové směsi. Jedná se o některé těžké kovy či zinek, ale jejich obsah je tak malý, že jejich vliv na okolí vozovek není podstatný. Spolu s mědí, niklem a chromem spočívá nebezpečnost zinku v jeho fyto toxicitě - při vysokých obsazích v půdě může snižovat půdní úrodnost.

Chloridy se do okolní půdy dostávají s tajícím sněhem a ledem z povrchu vozovky. Přibližně 30% odteče vodou do povrchové vodoteče. 70% je rozstříkáno formou aerosolu do okolního prostředí (povrch půdy, vegetace). Část tohoto podílu se buď zachytí v půdě, ale větší množství je nakonec opět transportováno do povrchových vodotečí. Jedná se o vzdálenější recipienty, které nelze předem jasně určit.

Penetrace sodíkových iontů půdním horizontem zvyšuje pH půdního roztoku. Dochází k narušování půdní struktury, k jejímu zhutnění, omezuje se provzdušnění a je ztížen pohyb půdní vody. Negativně je ovlivněna mikrobiální aktivita. Změny se druhotně projevují na rostlinném pokryvu.

Zvýšený obsah chloridových iontů v půdě podél silnic je zjišťován během celého roku. Nejvyšší poklesy doprovázejí nejvyšší srážkovou aktivitu. Opakované aplikace solí se projeví v zasolení a alkalizaci půdy a sůl pak není dokonale vymývána ani srážkami.

Vliv zasolení půdy se projevuje pouze v úzkém pásu podél vozovky. Zde také ve větší míře ovlivňuje vegetaci, v které se hromadí Cl^- a působí fyto toxicky. Na tento fakt je třeba pamatovat při volbě dřevin určených k doprovodné výsadbě.

Zatímco vliv oxidu siřičitého a oxidu uhelnatého na půdu je zanedbatelný, mohou se emise oxidů dusíku projevit eutrofizací okolní půdy. Vzhledem k imisním hodnotám NO_x však tento vliv není podstatný. Trasa komunikace navíc vede převážně poli, kde se negativní vliv eutrofizace neprojevuje.

Výraznější ovlivnění půdy vlivem provozu na komunikaci souhrnně lze očekávat maximálně do vzdálenosti 5 – 10 metrů na obě strany vozovky. Jelikož se většinou jedná o krajnice a postranní násypy zemního tělesa obchvatu, nehrozí významné narušení životního prostředí či ovlivnění kvality zemědělských plodin pěstovaných na přilehlých polích. Žádné ovocné stromy v tomto pásu vysazovány nebudou. Sedimenty zachycené v usazovacích jímkách budou likvidovány v souladu s obsahem škodlivin dle katalogu odpadů. Rostlinný materiál získaný sečením násypů nebude zkrmován zvířatům.

V rámci zpracování DÚR byl v trase komunikace v místech trvalého záboru proveden detailní pedologický průzkum za účelem získání podkladů pro bilanci kulturních vrstev půdy resp. k vynětí pozemků ze ZPF.

Průzkumné práce zahrnovaly shromáždění a studium podkladů, rekognoskaci terénu, vytýčení a zakreslení sond, jejich provedení a dokumentaci v závěrečné zprávě. Makroskopická dokumentace půdního profilu byla zaměřena zejména na mocnost a kvalitu humusového horizontu. Celkem bylo pomocí sondovací tyče provedeno 14 sond do hloubky max. 1,00 m. Výsledky prezentuje následující tabulka.

Sond číslo	Hloubka [m]	Popis půdního profilu	Půdní horizont
P1	0,00 -0,70	Tmavě hnědá, písčítá hlína se slabou příměsí drobných úlomků křídových hornin, humózní s rostlinnými zbytky - ornice	Ap
	0,70 -0,90	šedohnědá, písčítá hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B



	0,90	-1,00	Světle žlutohnědá sprašová hlína, s obsahem vápnitých kongrecí	C
P2	0,00	-0,40	Tmavě hnědá, písčité hlína se slabou příměsí drobných úlomků křídových hornin, humózní s rostlinnými zbytky- ornice	Ap
	0,40	-0,50	Šedohnědá, písčité hlína, slabé humózní, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B
	0,50	-0,70	Světle žlutohnědá sprašová hlína, s příměsí úlomků křídových hornin	C
P3	0,00	-0,20	Tmavě hnědá, písčité hlína, s příměsí drobných úlomků křídových hornin a vysokým obsahem kamenité až balvanité složky, středně humózní s rostlinnými zbytky - ornice	Ap
	0,20	-0,40	Světle žlutá až šedá opuka, zvětralá	C
P4	0,00	-0,70	Tmavě hnědá, písčité hlína, vysoce humózní s rostlinnými zbytky - ornice	Ap
	0,70	-0,90	Šedohnědá, písčité hlína, slabě humózní	B
P5	0,00	-0,40	Hnědá, písčité hlína, středně humózní s rostlinnými zbytky - ornice	Ap
	0,40	-0,50	Šedohnědá, písčité hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B
	0,50	-0,70	Světle žlutohnědá sprašová hlína, s obsahem vápnitých kongrecí	C
P6	0,00	-0,40	Tmavě hnědá, písčité hlína, humózní - ornice	Ap
	0,40	-1,00	Tmavě hnědá hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, středně humózní	B
P7	0,00	-0,45	Tmavě hnědá, písčité hlína se slabou příměsí drobných úlomků křídových hornin, středně humózní s rostlinnými zbytky- ornice	Ap
	0,45	-0,50	Tmavě hnědá, písčité hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B
	0,50	-0,70	Světle žlutá spraš, s úlomky křídových hornin	C
P8	0,00	-0,40	Hnědá, písčité hlína s úlomky opuky, středně humózní, na vrchu s kořínky	A
	0,40	-0,50	Světle šedá opuka, zvětralá	C
P9	0,00	-0,60	Hnědá, písčité hlína s úlomky křídových hornin, středně humózní, na vrchu s kořínky	A
	0,60	-0,80	Světle šedá spraš, s úlomky křídových hornin	C
P10	0,00	-0,40	Hnědá, písčité hlína s úlomky a valouny křídových hornin, silně humózní s rostlinnými zbytky - ornice	Ap
	0,40	-0,50	Šedohnědá, písčité hlína, s úlomky křídových hornin, středně humózní	A
	0,50	-0,60	Hnědošedá, písčité hlína, s úlomky křídových hornin, slabě humózní	B
P11	0,00	-0,45	Tmavě hnědá, písčité hlína, s úlomky křídových hornin, silně humózní - ornice	Ap
	0,45	-0,55	Šedohnědá, písčité hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B
	0,55	-0,70	Světle žlutohnědá až rezavě šmouhovaná, sprašová hlína	C



P12	0,00	-0,55	Hnědá, písčítá hlína, silně humózní s rostlinnými zbytky - ornice	Ap
	0,55	-1,00	Šedohnědá, písčítá hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B
P13	0,00	-0,45	Hnědá, písčítá hlína, silně humózní s rostlinnými zbytky - ornice - ornice	Ap
	0,45	-0,55	Šedohnědá, písčítá hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B
	0,55	-0,70	Světle žlutá, sprašová hlína	C
P14	0,00	-0,45	Tmavě hnědá, písčítá hlína, s úlomky křídových hornin, silně humózní s rostlinnými zbytky - ornice	Ap
	0,45	-0,60	Šedohnědá, písčítá hlína, s příměsí úlomků křídových hornin, slabě humózní	B
	0,60	-0,80	Světle žlutohnědá, sprašová hlína	C

Údaje presentované v kapitole **D.I.5. Vlivy na půdu** jsou ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 výrazně zpřesněny, přičemž došlo k určitému navýšení záboru ZPF, nicméně v rámci stejných BPEJ. S ohledem na délku trasy nelze rozdíl považovat za významný.

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

Zdroje nerostných surovin

Vlivem výstavby ani provozu na komunikaci nelze očekávat žádné významné vlivy na horninové prostředí. V prostoru realizace záměru se nenacházejí žádná chráněná ložisková území, či dobývací prostory rud, pevných paliv či průmyslových hornin. Na území není žádná pískovna či hliniště.

Skládkování

V zájmovém území nebude vlivem realizace záměru otevřena žádná skládka. Odpady, které nebude možno využít, budou zneškodněny zařízeních oprávněných ke zneškodňování odpadů. Nebezpečné odpady budou převáženy a likvidovány subjekty, majícími oprávnění k této činnosti.

V prostoru staveniště vznikne mezideponie zeminy, která bude po ukončení prací rekultivována.

Změna topografie a bilance zemních prací

Vertikální a horizontální situování komunikace je determinováno směrovým a výškovým vedením stávající trasy silnice I/7. Trasa směrem od východu kopíruje terén a v km 7,900 začíná klesat pod úroveň terénu. V zářezu, který je v nejhlubším místě veden až 8 m pod úroveň okolního terénu pokračuje až k hraně údolí Smolnického potoka. Pro doporučenou trasu B bude nutné vytvořit zářez nový a vybudovat nový most přes Smolnický potok.

Vybudování nového zářezu bude mít za následek přebytek výkopové zeminy, kterou bude třeba odvézt na místo, kde bude využita k zavážení podzemních prostor a k úpravám povrchu terénu (terénním úpravám). Vhodné je především využít přebytků výkopových zemin v jiných úsecích budované R7 (mimo prostor hodnocený v této dokumentaci).



Detailní záborový elaborát provedený v rámci DÚR poskytuje následující hodnoty bilancí ornice a zemin. Vzhledem ke skutečnosti, že DÚR postihuje poněkud delší úsek silnice než posuzovaný, budou faktické přebytky poněkud nižší.

Celková bilance ornice

Kubatura ornice sejmuté z trvalého a dočasného záboru	+ 190.000 m ³
Kubatura ornice určená k ohumusování těles silničních komunikací	- 9.035 m ³
Kubatura ornice na ohumusování rekultivací zrušených silnic	- 3.450 m ³
Kubatura ornice vracené zpět na dočasný zábor nad 1 rok	- 17.600 m ³
Celkový přebytek ornice	= 159.915 m ³

Celková bilance zemin

Kubatura výkopů	+ 706.952 m ³
Kubatura násypů	- 515.726 m ³
Kubatura dosypávek krajnic	- 12.138 m ³
Celkový přebytek zemního materiálu	= 179.088 m ³

Bilance odpovídají danému typu a rozsahu stavby a lze ji považovat za přijatelnou.

V rámci zpracování DÚR byl proveden detailní geotechnický průzkum, definující základové poměry v trase.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje** k žádné podstatné změně. Díky údajům v DÚR je kvantifikace záboru presentovaná v tomto Oznámení výrazně zpřesněna.

D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

D.I.7.1. Vlivy na faunu

Vztahy flóry a fauny jako základních složek ekosystémů a jednotlivých biotopů jsou velmi úzce vzájemně závislé a proto je ovlivňuje řada shodných přímých i nepřímých vlivů. Posouzení záměru je zaměřeno na ovlivnění populací (subpopulací) živočichů zavedením nové liniové stavby do zájmového území, a to během její výstavby i provozu. Při posuzování bylo zohledněno i ovlivnění populací živočichů kumulativními vlivy nového úseku komunikace a souvisejících liniových staveb (současných i připravovaných).

Populace všech rostlin a živočichů jsou v souladu s § 5 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny chráněny před zničením, poškozováním, sběrem či odchytem, který vede nebo by mohl vést k ohrožení těchto druhů na bytí nebo k jejich degradaci či k narušení rozmnožovacích schopností, zániku populace nebo zničení ekosystému, jehož jsou součástí. Mimoto jsou některé druhy živočichů v souladu s tímto zákonem zvláště chráněny.

Populací se rozumí skupina jedinců schopných se vzájemně křížit a produkovat potomstvo. Druh může zahrnovat jednu či více oddělených populací (Primack, Kindlmann, Jersáková 2001).

Jen málo druhů živočichů je tvořeno jednou populací žijící na jedné lokalitě. Nejčastěji jsou druhy uspořádány do metapopulací, tj. populací složených z populací menších, mezi nimiž organismy občas migrují. (Wilson 1995). Pro přežití druhu v areálu svého výskytu resp. v konkrétní vymezené oblasti musí být vznik a zánik jednotlivých menších populací (subpopulací) dlouhodobě v rovnováze. Jednotlivé druhy mají rozdílné nároky na rozlohu



území dostačujícího pro existenci životaschopné populace i na kvalitativní strukturu tohoto území.

Při terénním průzkumu byla pozornost soustředěna nejprve na stanoviště, jejichž likvidace může znamenat zánik celé na ně vázané populace nebo subpopulace živočichů těch druhů, které nejsou v krajině široce rozšířeny a na dílčí součásti stanovišť, které jsou pro přežívání těchto populací limitující.

Takovými stanovišti nebo jejich významnými částmi jsou například :

- osluněné meze, suché trávníky a vyvýšená místa s pestrout vegetací
- křovinaté stráně
- periodické vodní nádrže a napajedla na občasných vodotečích
- rákosiny a litorální porosty
- vlhké louky, jednosečné porosty, úhory
- úseky vodních toků přírodního charakteru
- staré stromy, aleje nebo skupiny stromů, včetně stromů odumírajících
- úseky lesa s přirozenou druhovou skladbou
- zimoviště plazů a obojživelníků
- jeskyně a štoly s výskytem netopýrů
- komplexy mravenišť
- rákosiny a rozsáhlejší litorální porosty
- opuštěné lomy, hlinišť a pískovny
- vysokokmenné sady
- průseky pod vedením vysokého napětí
- ekotonová stanoviště

Zoologický průzkum byl vzhledem k charakteru zájmového území zaměřen zejména na výskyt obratlovců. U bezobratlých byly vyhledávány především druhy zvláště chráněné a druhy na specifických stanovištích.

Po zhodnocení jednotlivých dílších ploch bylo zájmové území posouzeno jako komplexní celek navazující na okolní krajinu. Hodnocení bylo zaměřeno na základní faktory ohrožující dlouhodobou existenci populací živočichů ve v dotčené oblasti. Mezi tyto faktory patří zejména.

a) Plošná ztráta stanovišť

Přímý zábor území může u plošně omezených lokalit výskytu živočichů způsobit zánik celé místní populace.

Naprostá většina záborů v zájmovém území se bude dít na intenzivně obhospodařované orné půdě. Výjimkou je jen výstavba základů pilířů pro stavbu mostního tělesa.

Vzhledem k výše zmíněným polním biotopům v okolí posuzované komunikace, které jsou ze zoologického hlediska velmi málo cenné, nehrozí díky plošnému záboru území nebezpečí narušení či zničení místních populací žádného živočišného druhu. Realizací záměru dojde k zániku části biotopu polí osidlovaných některými živočišnými druhy se souvislým areálem rozšíření a velkou tolerancí k takovému antropogennímu vlivu, jakým je hospodaření na orné půdě.

b) Omezení limitujících zdrojů a pro přežívání populací

Stavba nezabírá území, v němž by se nacházeli limitující zdroje pro některou z místní populací živočichů. Ohrožena nejsou zimoviště, rozmnožovací stanoviště plazů a obojživelníků, napajedla, doupné stromy, letní stanoviště netopýrů, komplexy mravenišť a další krajinné složky se zásadním významem pro přežívání populací živočichů.



Trasa nové komunikace neprotíná žádné biotopy, které by byly významnými jako ptačí hnízdiště. Výše uvedený poměrně rozsáhlý přehled ptačích druhů se vztahuje k širšímu okolí.

Pole obklopující obchvat jsou v mimovegetačním období (především v zimě) vyhledávána dravými ptáky (především káně lesní, v menší míře i poštolka obecná), kteří zde loví drobné hlodavce. Vzhledem k absenci vyšší vegetace loví ze země. Výstavba nové komunikace jejich potravní aktivity zde významně neomezí. Naopak doporučené kompenzační výsadby dřevin budou pro tyto dravce přínosem.

c) Fragmentace stanovišť

Fragmentace stanoviště je proces, při němž je původní velké stanoviště rozděleno na velké množství menších stanovišť za současného snížení celkové rozlohy stanoviště. K fragmentaci dochází při téměř každé podstatné redukci původního území, ale může nastat i při jeho relativně malém zmenšení, jestliže je děleno na části stavbou silnic, plotů, el. vedení nebo jiných liniových překážek bránících volnému pohybu živočichů (Primack, Kindlmann, Jersáková 2001). Fragmentace stanovišť je typickým důsledkem výstavby liniových staveb.

Fragmentované stanoviště se od stanoviště původního liší ve dvou základních věcech:

- fragmenty mají větší celkovou délku ekotonu t. zn. hraničního území mezi původním a narušeným stanovištěm – vzhledem k celkové ploše území
- střed každého fragmentu je blíže k jeho okraji, než je tomu u původního stanoviště

Důsledkem fragmentace může být rozdělení původní celkové populace na více subpopulací, izolovaných v omezeném území. Malé populace jsou negativně ovlivňovány řadou genetických vlivů, pravidelnými i náhodnými výkyvy početnosti a řadou výkyvů prostředí (predace, zdroje potravy, nemoci, katastrofy).

Malá délka posuzované komunikace, která na první pohled může vylučovat problém bariérového efektu, není v tomto případě omluvou, neboť úsek je součástí dlouhého silničního tahu, který bude celý zkapacitněn. V důsledku toho zde bariérový efekt vznikne a je proto třeba využít všech možností k zprůchodnění komunikace. Skutečnost je zmírňována faktem, že se jedná o zoologicky málo hodnotné polní biotopy. Realizací záměru nedojde ke vzniku nové bariéry, nýbrž pouze k zesílení již existujících.

V rámci posuzovaného úseku je významné, že značná část vozovky, navíc v nejhodnotnější části území (údolí Smolnického potoka), je vedena po mostě. Prostup údolím zůstane zachován i pro velké živočichy. Je pouze třeba zachovat vegetační kryt v této oblasti, který usnadní organismům migraci podél potoka pod mostem. Průchod tímto územím je důležitý i pro jarní migrace obojživelníků.

Cítolibský potok je pod stávající silnicí I/7 podveden nevyhovujícím způsobem. Jedná se o trubku v silničním náspu. Funkci podchodu zde částečně plní okolí silnice III/22941. Realizace záměru musí zahrnovat provedení Cítolibského potoka jak pod vozovkou obchvatu tak i pod stávající silnicí (zůstane jako doprovodná komunikace) takovým způsobem, aby zde vznikl fungující podchod pro malé živočichy. Podchod musí zahrnovat nejen samotný tok potoka, ale i suchou zem. Vznikne tak funkční koridor pro jarní migraci obojživelníků podél potoka k rybníkům Žabinec a Markový. Obdobný podchod pro drobné živočichy musí vzniknout i v případě Vlčího potoka s tím rozdílem, že pod náspem po většinu roku nepoteče voda. Realizace ekoduktu překlenujícího silnici se v rámci posuzovaného úseku jeví jak vysloveně neúčelná. Rozsáhlé finanční náklady, které by si takovýto objekt vyžádal jsou zde vzhledem k povaze přilehlých biotopů zcela neadekvátní. Naopak realizace výsadby dřevin dle doporučení místně příslušného orgánu ochrany přírody (druhové složení, účelné situování) může při výrazně nižších finančních nákladech poskytnout vyšší službu než ekodukt spojující „dvě pole“.



Je navržen i monitoring účinnosti výše zmíněných opatření. Ani v jednom místě obchvatu však neprobíhají masové migrace živočichů.

Další údaje o vlivech na možnou fragmentaci stanovišť jsou diskutovány v kapitole C.2. *Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny.*

d) Okrajový efekt

Fragmentace vyvolává tzv. okrajové efekty (edge efekt), které spočívají v ovlivnění okrajů zmenšených stanovišť řadou fyzikálních i biologických vlivů. V okrajových pásích (ekotonech) dochází zejména ke změně mikroklimatických faktorů a vegetačních charakteristik. Okraje mají proto odlišné druhové složení oproti vnitřního prostředí rozdělené plochy.

Vlivem okrajového efektu proto může být výrazně zmenšena plocha pro populace živočichů preferujících původní souvislé biotopy. Navíc jsou populace obývající původní typ prostředí více ovlivňovány predátory osidlujícími okrajové pásy.

Navržená trasa nové komunikace vedoucí převážně po polních pozemcích, nepřetne žádné biotopy s původním složením vegetace. Ovlivnění populací živočichů díky okrajovému efektu bude proto minimální.

e) Oslabování populací degradace stanovišť znečištěním

Na negativní vliv imisí, hluku a nočního osvětlení se živočichové dokáží ve značné míře adaptovat. Mimo toho, že uvedené negativní vlivy mohou limitovat hnízdění některých druhů ptáků, spočívá negativní vliv provozu na komunikacích zejména v oslabování populací při střetech jednotlivých živočichů s projíždějícími vozidly. V případě navržené trasy se jedná zejména o druhy osidlující polní a ekotonové ekosystémy, případně druhy, které se adaptovaly na život v blízkosti lidských sídel a dále také o druhy, které zde loví potravu. Mezi druhy postižené tímto vlivem patří zajíc polní (*Lepus europaeus*), křeček obecný (*Cricetus cricetus*) hynoucí na komunikacích zejména v období přípravy půdy (podmítání, orba), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), lasicovitě šelma a liška obecná (*Vulpes vulpes*).

Usazovací jímky, které bývají pastmi na drobné živočichy, budou vybudovány tak, aby tomuto bylo zabráněno.

Negativní vlivy nárůstu koncentrací chloridů na sladkovodní živočichy se projevují již při obsahu řádově tisíců miligramů soli na litr vody, na zooplankton nad 1000 mg Cl⁻/l, na ryby potěr nad 3000 mg Cl⁻/l (data viz Franěk & Wimětalová 1994).

Vliv zvýšení koncentrací chloridů v recipientu bude zanedbatelný a neohrozí život vodních živočichů. Pro ty je vážným nebezpečím dopravní nehoda s následným únikem ropných látek. Obchvat je důkladně odkanalizován a toto riziko je tudíž mnohem menší, než u nulové varianty.

f) Zánik a oslabení populací v důsledku dočasného záboru území

Tímto vlivem jsou biotopy často významně mechanicky poškozeny, ale na rozdíl od trvalého záboru je možná jejich obnova. Dalším negativním vlivem je hluk a stavební ruch, který může způsobit přesun živočichů z okolí probíhající stavby do klidnějších míst.

Trasa komunikace vede mimo jakékoliv zoologicky hodnotné lokality a dočasný zábor půdy bude realizován na zemědělské půdě což platí i o přejezdech stavebních mechanismů.

Při výstavbě základů pro mostní pilíře v údolí Cítolibského potoka je nutný citlivý přístup a minimalizace pohybu stavebních mechanismů v údolí. Je třeba maximálně využívat příjezdovou komunikaci a poškození okolí potoka stavebními mechanismy a pracemi omezit na prostor pod mostem (neponičit údolí směrem proti proudu). Po ukončení prací bude celý prostor rekultivován a osázen dřevinami. Dřeviny není třeba sázet přímo pod mostní těleso,



kde by jejich růst byl silně omezen (ne-li znemožněn). Dojde-li při zemních pracích k zásahu do koryta potoka, musí být tyto následky odstraněny. Revitalizační zásah nesmí mít za následek zmeliorování (či dokonce zatrubnění) toku.

Při východní hranici zájmového území se ke stávající silnici od severu přimyká křovinatý remíz (horní část Vlčího potoka, většinou bez vody). Jedná se o malé, nicméně jediné refugium pro živočichy mezi lány polí. Stavební práce v této oblasti je proto třeba provádět tak, aby nedošlo k zásahu do tohoto remízu. Zároveň se tento prostor, a to po obou stranách silnice, nabízí k kompenzační výsadbě dřevin a ke zformování biokoridoru.

Vlivem dočasného záboru podél trasy nedojde k zániku či oslabení žádné místní populace živočišného druhu.

Usnadnění prostupnosti krajiny pro invazní druhy

Záměr nezpůsobí zvýšení prostupnosti krajiny pro nepůvodní druhy živočichů. Běžné široce rozšířené druhy polní krajiny mohou být ohroženy spíše kumulativními vlivy.

Vznik nových stanovišť živočichů

Nově vytvořené náspy komunikace se mohou stát novým stanovištěm pro řadu živočichů a rostlin. Podmínkou je jejich kvalitní ozelenění. Respektován musí být půdní podklad, sklonitost, expozice a typ navazujících porostů v okolní krajině.

Pro dosažení vyšší pestrého druhového spektra živočichů osidlujících náspy a zářezy komunikace, je vhodné vysazovat dřeviny ve smíšených porostech. K výsadbám musí být využity přednostně geograficky původní druhy stromů a keřů, odolné vůči vlivům provozu na silničních komunikacích. Skalnatá místa v zářezech a jižně exponovaná místa na chudých substrátech na svazích mohou být ponechána neosázená.

V rámci zpracování DÚR byl proveden biologický průzkum, z kterého vyplynuly následující závěry. V nadregionálním měřítku patří posuzovaný úsek mezi území méně významná z hlediska migrace velkých savců, přesto se zde pravidelně vyskytují srnec obecný a prase divoké. Relativně značný migrační potenciál má však zkoumaný úsek pro ptáky a středně velké a drobné savce, méně již pro plazy a obojživelníky.

Součástí studie je dále návrh opatření na zlepšení propustnosti území v rámci realizace záměru. Tato opatření byla dále investorem diskutována s odborem životního prostředí Městského úřadu Louny se závěrem, že realizace záměru bude zahrnovat vybudování rámového propustku pod R7 v požadovaném úseku.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.7.1. Vlivy na faunu** k žádné změně. Komentář k ekoduktu je presentován v posledním odstavci kapitoly č. C.2. *Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny.*

D.I.7.2. Vlivy na flóru

V trase nové komunikace a v území, v němž je předpoklad trvalé změny stanovištních podmínek, nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný rostlinný druh chráněný v souladu se zák. 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny, uvedený ve vyhlášce 395/92 Sb.

Obecně při realizaci liniové stavby potenciálně hrozí fytoocenózám následující negativní vlivy :



a) Vlivy přímé

Přímá likvidace rostlinných druhů a společenstev trvalými záborů území

Jedná se o potenciálně nejvýznamnější vliv, který způsobuje trvalou a nevratnou likvidaci rostlinných společenstev. Z tohoto pohledu je nutné navrhnout liniovou stavbu tak, aby došlo pouze k nezbytně nutnému záboru ploch s druhově pestrými společenstvy rostlin a živočichů. V případě posuzované trasy je tento bod irelevantní, neboť naprostá většina záborů se bude dít buď na orné půdě, nebo na stávajících náspech a zářezích silnice I/7. K žádné významné přímé likvidaci rostlinných společenstev či dokonce vzácných rostlinných druhů nedojde.

Vlivy na rostliny vyplývající z dočasného záboru

V místech, kde bude probíhat komunikace, dojde k nezbytnému záboru pracovního pruhu a k záboru ploch pro odstávku vozidel a zřízení stavebního dvora. I těmito zásahy budou společenstva rostlin poškozována či zlikvidována, obnova většiny těchto ploch však bude možná. S ohledem na procento zornění přilehlých ploch nebude tento vliv v zájmovém území podstatný.

b) Vlivy na rostliny, vyplývající z dlouhodobých změn prostředí

Vlivy vyvolané stavbou

Jedná se o změny vyplývající ze změn stanovištních poměrů v jejím okolí. Tyto změny budou nižší v území, kde nová trasa výrazně nemění topografii terénu. Vzhledem k malé délce posuzovaného úseku komunikace a k tomu, že nové zemní těleso ve značné míře kopíruje současnou niveletu terénu (případně trasa z části využívá existující zemní těleso), není pravděpodobné, že jeho vlivem dojde ke změně klimatického režimu v místním měřítku a následnému ovlivnění fytoocenóz.

Závažný dopad na rostlinstvo může obecně způsobit vliv zemního tělesa zásahem do proudění mělkých spodních vod a následně do hydrického režimu území. Tento vliv je však zde irelevantní, neboť dojde pouze k částečnému rozšíření zemního tělesa existující silnice.

Široké možnosti pro vytvoření podmínek pro druhově pestrá společenstva rostlin se naskýtají i v prostoru napojení obchvatu na okolní komunikace, kde může dojít k založení tůní s porosty mokřadních rostlin.

Vlivy vyplývající z provozu na silnici a z její údržby

Provoz na komunikacích je zdrojem řady látek, které v jejich nejbližším okolí ovlivňují druhovou skladbu společenstev rostlin, růst rostlin a jejich vitalitu. Blízké okolí komunikací je negativně ovlivňováno zejména výfukovými plyny, úkapy a úniky ropných látek, složením posypových směsí v zimním období a haváriemi, při nichž může dojít ke kontaminaci prostředí širokým spektrem znečišťujících látek. Vzhledem k tomu, že se jedná o vlivy působící trvale a prakticky současně, je druhová pestrost původních a přirozeně vzniklých fytoocenóz doprovázejících komunikace omezena na druhy se širokou ekologickou valencí, případně na druhy, jímž tato specifická stanoviště vyhovují. Mezi druhy, kterým okolí silnic vyhovuje, patří zejména fakultativní halofyty, využívající zasolené plochy bezprostředně související s vozovkou a druhy nitrofilní, využívající zvýšenou dotaci dusíku.

Kontaminující látka rostlina přijímá zejména kořeny a asimilačních orgánů. Následná fyziologická reakce rostlin závisí na koncentraci kontaminujících látek, vegetačním obdobím a odolnosti jednotlivých druhů rostliny vůči jednomu či více kontaminantům. Citlivé rostliny v nejbližším okolí komunikace následně podléhají akutním otravám a na rostlinách ve větší vzdálenosti jsou patrné nekrózy, chlorózy a další poškození či růstové deformace listů či



celkové snížení vitality. K otravám a poškozením rostlin dochází zejména následkem vysokých koncentrací solí, příp. dalších příměsí posypových směsí, únikem ropných látek, aromatických uhlovodíků a díky fotochemickému smogu. Zasolením může být snížena odolnost dřevin proti mrazu.

Přímý vliv solení na rostliny je způsoben rozprášením na nadzemní části. Dochází k poškozování pupenů, nedřevnatých výhonků a kůry zejména stálezelených druhů. 90 % kontaktního poškození vzniká v koridoru podél vozovky širokém 15 m a se vzdáleností klesá exponenciálně. Keře a nízkovětvné dřeviny jsou vzhledem ke svému habitu citlivější k primárnímu poškození. Mnohem výraznější jsou však vlivy nepřímé, důsledek zvýšené koncentrace solí v půdě.

Mladé stromky a jehličnany vykazují poškození už při obsahu 0,75 % Cl⁻ a listnaté stromy snášejí až 1 % Cl⁻.

Tolerance trav vůči posypovým solím je ve srovnání s dřevinami obecně vyšší, neboť přizpůsobivost trav je velká a snadno vznikají ekotypy odolné vyššímu zasolení. Jako nejsnášenlivější se jeví *Festuca arundinacea*, *Festuca rubra*, *Festuca ovina*, *Eragrostis trichodes*, *Agropyron smithii*, *Agropyron trachycaulon*, *Lolium perenne*.

Odolnost trav vůči solím

Málo odolné: *Alopecurus pratensis*, *Holcus lanatus*, *Lolium perenne*, *Poa annua*.

Středně odolné: *Alopecurus pratensis*, *Agrostis tenuis*, *Bromus inermis*, *Dactylis glomerata*, *Festuca arundinacea*, *Festuca ovina*, *Hordeum murinum*, *Lolium perenne*, *Phelum pratense*, *Phalaris arundinacea*, *Poa bulbosa*, *Setaria italica*, *Seratia pumilla*, *Seratia viridis*.

Odolné: *Agropyron spp.*, *Agrostis gigantea*, *Cynodon dactylon*, *Bromus hordeaceus*, *Bromus tectorum*, *Crypsis aculeata*, *Festuca rupicola*, *Festuca rubra*, *Festuca trichophylla*, *Phragmites australis* var. *salsa*, *Poa subcaerulea*, *Puccinellia spp.*

Odolnost dřevin vůči poškození solením

	kontaktní		sekundární	
	malá	velká	malá	velká
<i>Acer paltanoides</i>		X	X	
<i>Acer pseudoplatanus</i>		X	X	
<i>Alnus glutinosa</i>		X		
<i>Carpinus betulus</i>	X		X	
<i>Cerasus avium</i>			X	
<i>Coryllus avellana</i>	X		X	
<i>Fagus sylvatica</i>	X		X	
<i>Fraxinus excelsior</i>		X		X
<i>Ligustrum vulgare</i>	X			
<i>Picea pungens</i>		X		
<i>Populus nigra</i>		X		
<i>Prunus spinosa</i>				X
<i>Quercus rubra</i>		X		X
<i>Ribes alpinum</i>		X		X
<i>Robinia pseudoacacia</i>		X		X
<i>Rosa canina</i>	X			
<i>Rosa rugosa</i>		X		X
<i>Rosa fructicosus</i>	X			
<i>Salix alba</i>		X		
<i>Sambucus nigra</i>	X			
<i>Sambucus racemosa</i>	X			
<i>Sorbus aucuparia</i>		X		
<i>Syringa vulgaris</i>		X		X



<i>Tilia sp.</i>			X	
<i>Ulmus carpinifolia</i>			X	
<i>Ulmus glabra</i>		X	X	

(data viz Franek & Wimětalová 1994)

Kontaminace prostředí oxidy dusíku sice nepůsobí otravy rostlin, zvýhodňuje však rostliny nitrofilní oproti druhům využívajícím oligotrofní stanoviště. V území následně převládnu vysokostébelné travní porosty a statné nitrofilní rostliny. Území, kterým trasa prochází je natolik zorněné, že výše uvedený vliv je zde zcela irelevantní.

Vzhledem k tomu, že násypy komunikace nebudou ponechány přirozenému vývoji, ale proběhne jejich umělé ozelenění, je z výše uvedených limitů nutno vycházet při zpracování projektu ozelenění stavby. Je nezbytné zvážít vhodnou volbu travní směsi a prostorového rozmístění i druhového složení vysazovaných dřevin. Dřevinná skladba musí být kompromisem mezi co možná nejvyšším zastoupením místně původních druhů dřevin a dřevin se zvýšenou odolností vůči základním trvalým vlivům, kterými provoz komunikace na rostliny působí.

Ruderalizace rostlinného krytu

Realizace liniové stavby je obecně ideálním vektorem pro šíření řady ruderalních invazních druhů rostlin, včetně nepůvodních invazních druhů na nová stanoviště. Tento stav je dán jejím charakterem a komplexem výše uvedených vlivů. K šíření přispívají zejména přesuny velkých objemů substrátů, vznik rozsáhlých ploch půdy bez vegetačního krytu, porušení vegetačního krytu v pracovním pruhu podél komunikace, zavlečení diaspor na projíždějící technice a ve stavebních hmotách.

Vzhledem k tomu, že zájmové území je již silně antropogenně ovlivněno a nachází se v něm celá řada vyhraněných ruderalních společenstev, spočívá nebezpečí ruderalizace v zavlečení dalších invazních neofytů, zejména bolševníku velkolepého, křídlatky japonské a sachalinské i jejich kříženců nebo netýkavky žláznaté. Základním opatřením proto musí být okamžité hubení těchto druhů v průběhu stavby a nejméně 2 roky po jejím dokončení. Okamžité hubení prvních výsadek těchto druhů není finančně ani organizačně náročné, při jakémkoli opoždění se však naděje na úspěch, tedy udržení uceleného území bez uvedených invazních druhů, rychle snižuje.

Vlivy na lesy

Trasa se dotýká jediného lesního celku v zájmovém území. Jedná se o dlouhý a úzký lesní pás na východním svahu údolí Smolnického potoka. Porost tvoří převážně více než sedmdesátiletý les složený z javorů (45 %), modřínů a jasanů. Na horní hraně údolí, v těsném sousedství mostu stávající silnice I/7, roste plošně omezený porost borovice černé.

Lesním typem na tomto strmém svahu je bohatá habrová doubrava. Jedná se o citlivé společenstvo, které při porušení přirozené skladby nedokáže plnohodnotně chránit půdu proti erozi. Svojí povahou proto stojí mezi lesem hospodářským a účelovým (plní současně půdoochrannou funkci).

Varianta ke které bylo vydáno souhlasné stanovisko, tj. varianta B, zasahuje severní okraj tohoto porostu, který je v tomto místě široký cca 30 m. Ovlivnění LPF při výstavbě mostu přes údolí Smolnického potoka dosáhne včetně pracovního pruhu cca 1500 m² lesního porostu. Vzhledem k prudkému sklonu svahu a charakteru porostu musí být zásah do lesního porostu minimalizován. Smýcené porosty musí být v maximální možné míře obnoveny, narušený povrchu půdy je nezbytně důsledně zabezpečit proti erozi.

Vzhledem, k tomu, že rozhodující část porostu zůstává nenarušena a uvažovaná stavba jej nerozděluje nebude negativně ovlivněno lesnické obhospodařování.



Zábor bude kompenzován novými výsadbami na přiléhajících náspech nové komunikace.

Vlivy na dřeviny rostoucí mimo les

V rámci zpracování DÚR byl proveden detailní dendrologický průzkum v trase obchvatu a zcela přesně definován rozsah kácení. Zároveň byl popsán způsob ochrany dřevin v blízkosti trasy, které zůstanou zachovány. Před zahájením stavby bude nutné odstranit 1.305 ks stromů. Jedná se většinou o dřeviny s výčetním průměrem do 30 cm. Dále bude smýceno cca 11.863 m² keřů a náletů mladých dřevin. Kácení mimolesní zeleně bude nahrazeno výsadbou v rámci vegetačních úprav silničního tělesa a případně náhradními výsadbami na pozemcích obce.

Veškeré detaily včetně zákresů do map jsou k dispozici v DÚR.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.7.2. Vlivy na flóru** k žádné významné změně. Změna oblouku silnice postihuje stejný typ stanovišť, tj. ornou půdu, jako v předchozím případě.

D.I.7.3. Vlivy na ekosystémy

Jedna z řady současných definic definuje **ekosystém** jako heterogenní (hybridní) systém složený z biologického subsystému (obvykle biocenózy) a ze subsystému prostředí (tzv. ekotopu). Látková výměna organismů s prostředím v přírodě probíhá jedině v rámci ekosystému. V krajinné ekologii je ekosystém možné chápat jako nenáhodnou akumulaci živé a neživé hmoty, energie a informace v co možná jednoznačně vymezeném prostoru, organizovanou interakcemi svých prvků (Míchal 1994).

Relativně **přírozené ekosystémy** jsou trvalé, vybavené autoregulační schopností, a tedy relativně příznivou ekologickou stabilitou, mají však obvykle relativně nízkou produkci hospodářsky využívané biomasy. Jsou v různé míře ovlivněny nebo spoluvytvářeny lidskou činností, což bývá předmětem detailnějších typizací.

Antropogenní ekosystémy (agrocenózy, monokultury, technosystémy apod.) jsou relativně krátkodobé, s relativně nízkou autoregulační schopností, tedy ekologicky relativně nestabilní. Pro uchování antropogenních ekosystémů je vysoký vklad lidské práce nezbytnou podmínkou. Jsou hlavními nositeli zemědělské produkce biomasy a trvalým bydlištěm naprosté většiny obyvatel.

V člověkem využívané krajině jsou zastoupeny obě skupiny. Péče o antropogenní i relativně přírozené ekosystémy by měla být překlenuta a zastřešena takovou péčí o krajinu, která zahrne i péči o její ekologickou stabilitu. Harmonická kulturní krajina je taková, v níž jsou v souladu přírodní krajinnotvorné složky se složkami vytvořenými resp. změněnými do různé míry člověkem.

Potencionální přírozenou vegetací v zájmovém území je černýšová dubohabřina. V současné době však naprostou většinu zájmového území zaujímají destabilizované agroekosystémy s velmi nízkou ekologickou stabilitou. V rámci těchto ekosystémů nepřinese realizace záměru žádný nový negativní vliv. Realizace výsadby doprovodné vegetace podél silnice (samozřejmě mimo prostor mostního tělesa) naopak vnese do území ekostabilizující prvky, byť nevelké hodnoty.

Pouze údolí Smolnického potoka a především jeho pravobřežní stráň má, při troše shovívavosti, charakter ekosystému přírodě blízkému. Dno údolí pokrývá nepříliš široká potůčnická niva, pravobřežní stráň je zarostlá vzrostlými dřevinami (převážně listnatými). Podobný charakter, byť na velmi omezeném prostoru, má i okolí dvou rybníků na



Cítolibském potoce (při severní hranici zájmového území). Oba tyto „mikroekosystémy“ nebudou realizací záměru nijak negativně dotčeny – přes údolí Smolnického potoka vede trasa po mostě nad úrovní vegetace a druhá lokalita je příliš vzdálená.

Posuzovaná trasa komunikace vede ve zcela převažující míře zcela nestabilními polními ekosystémy (stupeň ekol. stability č. 1), přičemž plochy přiřazené ke stupni č. 2 jsou vlastně svahy náspů a zářezů stávající silnice I/7 a vlivem stavby nové komunikace zde nedojde k žádné škodě. Nové náspy a zářezy budou zatravněny a osázeny dřevinami. To samé platí u křižování náspu železniční trati (stupeň ekol. stability č. 3). Ekologická stabilita je nejvyšší v údolí Smolnického potoka (stupeň ekol. stability č. 4), zde však vozovka povede po mostním tělese.

Všechny výše uvedené skutečnosti musíme chápat v kontextu okolní krajiny. Vyšší ekologickou stabilitu, přisuzovanou v rámci zájmového území některým, většinou prostorově značně omezeným lokalitám, je třeba vnímat relativně, v kontextu zdejších dominujících agroekosystémů. Obdobné biotopy by v hodnotnějším území nevyvolaly žádnou pozornost.

Vlivy uvažované komunikace jsou v rámci širších ekosystémových vazeb zcela nevýznamné a to i s přihlédnutím k realizaci okolních úseků této silnice.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.7.3. Vlivy na ekosystémy** k žádné významné změně. Změna oblouku silnice postihuje stejné ekosystémy, tj. agroekosystém, jako v předchozím případě.

D.I.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Vliv na krajinný ráz a estetické kvality území

Objektivní posouzení estetického vlivu na krajinný ráz je velmi obtížné a vždy je silně ovlivněno hodnotícím subjektem. Liniová stavba díky své délce, výraznosti a především díky provozu na ní je vždy citelným zásahem do krajiny. Platí zde přímá úměra, čím vyšší kapacita silnice, tím větší zásah.

V zákoně 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny je krajinný ráz definován jako „Přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti“. Autoři této dokumentace chápou krajinný ráz daného území především jako subjektivní vnímání určité harmonie přírodních a kulturních činitelů (respektive jejich syntézu s vnímáním funkčnosti) přítomných v zorném poli pozorovatele.

Pro určení širšího krajinného prostoru dotčeného ve vizuálních vztazích vlivem rozšíření obchvatu je důležitá skutečnost, že silniční obchvat je krátký a vede souběžně s již již existující trasou I/7 a tudíž v krajině nevzniká zcela nový neharmonický prvek.

V rámci zájmového území lze vymezit dva dílčí krajinné prostory. Velká část nově navržené komunikace bude od své východní hranice prakticky až k mostnímu tělesu vedena v hlubším zářezu, což zde výrazně zmírňuje negativní vizuální dopad. Pohledově plně exponována bude až v místě překlenutí údolí Smolnického potoka a dále pak západně, kde vede po náspu. Pro oba dílčí krajinné prostory je však společná nízká estetická i přírodní hodnoty krajinného rázu. Jistou výjimkou je snad údolí Smolnického potoka směrem od mostu k jihu s rekonstruovanou budovou bývalého cukrovaru. Jedná se asi o jediné území mající zde charakter významného krajinného prvku. Kulturní dominanta není v zájmovém území žádná, určujícím pro oba dílčí prostory je vysoký stupeň zornění půdy a odlesnění. Těmito zásahy došlo k zásadnímu narušení harmonických vztahů.

Stavba nové komunikace se krajinného rázu dotkne jen minimálně. Za velmi pozitivní lze považovat výsadbu doprovodné vegetace a kompenzační výsadbu dřevin, směřovanou do prostoru navržených biokoridorů.



Vysoký stupeň zornění je dominujícím krajinnotvorným faktorem zájmového území

Vliv na rekreační kapacity území

Navržené trasy nové komunikace se nedostávají do přímého střetu s žádnou formou rekreačního využití oblasti. V doporučené trase obchvatu se nenachází žádná chatová či chalupářská kolonie. Trasa úrovnově neprotíná žádnou cyklistickou či turistickou stezku.

K rekreaci je využíváno malé území v údolí Smolnického potoka na východním okraji zájmového území. Na úpatí svahu se zde v klidném místě nachází malá chatová osada. Další rekreační objekty se nacházejí již v souvisle zastavěném území obce Chlumčany.

Jedním ze způsobů rekreačního využívání zájmového území je myslivost. Koncentrace zvěře v okolních polích bezprostředně přiléhajících k trase není velká, přesto hrozí riziko střetů se zvěří. Doporučujeme, i s ohledem na bezpečnost provozu, zvážit oplocení vozovky, samozřejmě mimo prostor mostního tělesa.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz** k žádné významné změně. Změna oblouku silnice není natolik výrazná, aby jakýmkoliv způsobem ovlivnila krajinný ráz zájmového území.



D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V navrhovaných trasách nové komunikace se nacházejí žádné archeologické lokality ani zákonem chráněné památkové objekty či budovy mající zvláštní historický význam. V nevelké vzdálenosti od mostu na jih je památkově chráněný objekt bývalého cukrovaru a naopak severně v údolí Cítolibského potoka se na lokalitě Na brance nachází archeologická lokalita, kde byly učiněny sídlištní pravěké nálezy. Nelze proto vyloučit podobné nálezy ani jinde v okolí, v uvažované trase rozšíření obchvatu je však tato pravděpodobnost malá, jelikož území již bylo ovlivněno výstavbou náspů pro stávající silnici I/7. Výše zmíněná lokalita, kde již byly archeologické nálezy učiněny, se navíc nachází v údolí a komunikace R7 zde povede po rozšířeném stávajícím mostním tělese.

Přesto, že pravděpodobnost archeologického nálezu během výkopových prací není velká, je třeba tuto možnost zcela neopominout a v případě, že takovýto nálezný objekt bude učiněn, je provozovatel stavby povinen zastavit práce a zajistit odborný dozor a umožnit dle § 22 zákona ČNR č. 20/1987 Sb. archeologický výzkum po dobu nezbytně nutnou, jehož náklady bude hradit. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat údolí Cítolibského a Smolnického potoka.

Jediná souvislá zástavba v zájmovém území je obec Chlumčany, jejíž intravilán začíná cca 100 m severně od stávající silnice I/7. Na úpatí svahu Smolnického potoka se nachází malá chatová osada.

Hmotný majetek obyvatel nebude výstavbou či provozem na obchvatu nijak dotčen.

V případě výstavby nové komunikace v doporučené variantě B nedojde k demolici žádného objektu. Lze očekávat, že obrat benzinové stanice se sníží.

Vzhledem ke vzdálenosti obchvatu od zástavby se nedá předpokládat ani poškození budov vlivem sesuvů, pohybů vzniklých poddolováním, vibrací či otřesů.

V zájmovém území se nenacházejí žádná známá geologická či paleontologická naleziště a výstavbou tudíž nedojde ke konfliktu s těmito fenomény.

Žádné kulturní hodnoty nehmotného charakteru, místní zvyky, tradice či náboženské akce se nedostávají do středu s předpokládaným vedením trasy rozšířeného obchvatu.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky** k žádné změně.

D.I.10. Vlivy na ÚSES, VKP, zvláště chráněná území a území navržená k zařazení do sítě Natura 2000

ÚSES

Navržená trasa protíná osu nadregionálního biokoridoru NBk 21, která je zároveň v údolí Smolnického potoka chápána i jako biokoridor regionální. Dále protíná lokální biokoridor vymezený podél Cítolibského potoka jižně od stávající silnice I/7 a navržený lokální biokoridor podél Vlčího potoka. Všechny tyto koridory protíná již existující komunikace.

Osa nadregionálního biokoridoru resp. regionální biokoridor jsou protínány mimoúrovňově vysokým mostním tělesem. Jejich ovlivnění bude mít omezený rozsah, navíc v okolí mostního tělesa dojde formou kompenzační výsadby dřevin k posílení jejich funkčnosti. To samé platí i o lokálním biokoridoru podél Cítolibského potoka, který je zde tvořen zcela narovnaným a zmeliorovaným tokem bez doprovodné vegetace. Melioračním zásahem zde v minulosti došlo k jeho degradaci na pouhý odvodňovací kanál mezi poli. Pod náspem stávající silnice je veden tak, že funkce biokoridoru je zcela přerušena. Severně od stávající silnice I/7 je chápán jako regionální, je zde však také zcela nefunkční. Kompenzační opatření doprovázející realizaci záměru zde budou zaměřena na výsadbu dřevin podél potoka



a zprůchodnění podchodu pro drobné živočichy pod náspem v celé šíři. Proběhnou-li tato opatření důsledně, bude možno realizaci záměru chápat vůči tomuto biokoridoru jako přínos.

Křížení trasy s navrženým nadregionálním biokoridorem bude řešeno rámovým objektem šířky cca 6 m a výšky cca 3,5 m v úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou „Smolnice“ a křížením s údolím Vlčího potoka.

V místě, kde komunikace R7 resp. stávající I/7 vstupuje od východu do zájmového území, je navržen lokální biokoridor. Jedná se o malou a úzkou terénní depresi, která v minulosti byla zřejmě vyplněna tokem Vlčího potoka. Díky zemědělskému obhospodařování a možná i vlivem výstavby silnice I/7 je však nyní horní část bezvodá, vyplněná pouze křovinami. Na dně jsou patrné zbytky úvozové cesty. Zatímco severně od silnice I/7 je remíz hustý (je zde na koridoru vymezeno lokální biocentrum), jižně je funkčnost biokoridoru velmi snížena. Jedná se o úzký pás křovin s několika břízami u silnice. Tuto část protíná vozovka obchvatu. V rámci kompenzačních opatření je navržena výsadba dřevin mající za následek funkčnost biokoridoru v tomto úseku a realizace podchodu pod vozovkou pro drobné živočichy.

Ostatní prvky ÚSES budou vlivy záměru nedotčeny.

Zvláště chráněná území

Záměr se nedostává do střetu s žádným chráněným územím ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Natura 2000

V zájmovém území či v jeho širším okolí se nenachází žádná lokalita (SPA či SCI) navržená k zařazení do soustavy evropsky významných stanovišť - Natura 2000 a záměr je v tomto smyslu bez negativních vlivů, jak je mimo jiné patrné i z vyjádření odboru Životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje (viz příloha).

VKP

V zájmovém území se vyskytují pouze VKP daná zákonem 114/1992 Sb. Následující tabulka uvádí míru jejich narušení realizací záměru:

VKP	Míra narušení
tok Vlčího potoka	Tok bude zprůchodněn podchodem pro živočichy. Narušení bude nulové.
tok Cítolibského potoka	Tok bude zprůchodněn podchodem pro živočichy. Narušení bude nulové.
tok a niva Smolnického potoka	Údolí bude mimoúrovňově překlenuto a narušení bude nulové
lesík na jižní hraně svahu na Smolnickým potokem	Dojde k vykácení několika kusů borovice černé. Míra narušení bude velmi nízká.

Přírodní parky

Záměr je bez vlivu na přírodní parky.

Památné stromy

Záměr je bez vlivu na památné stromy či stromořadí.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.10. Vlivy na ÚSES, VKP, zvláště chráněná území a území navržená k zařazení do sítě Natura 2000** k žádné změně. Nadregionální biokoridor K21, lokální biokoridor č. 40 podél Cítolibského potoka a VKP Smolnický potok budou překlenuty mostními tělesy.



D.I.11. Vlivy záření

Výstavba komunikace či provoz na ní nebudou ovlivňovat okolní území žádnými škodlivými emisemi elektromagnetického nebo radioaktivního záření.

Instalace výkonných zdrojů osvětlení, které by mohly negativně působit na obyvatele se nepředpokládá.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.11. Vlivy záření** k žádné změně.

D.I.12. Vlivy na dopravu, antropogenní systémy, jejich složky a funkce

Záměr je ve své podstatě přínosem pro dopravní situaci širokého okolí na trase stávající silnice I/7. Výstavba nevyvolá významná omezení v plynulosti dopravy na okolních komunikacích. Stávající silnice I/7 zůstane zachována jako doprovodná komunikace.

Záměr je bez jakýchkoliv dalších negativních vlivů na antropogenní systémy resp. jejich složky a funkce.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.12. Vlivy na dopravu, antropogenní systémy, jejich složky a funkce** k žádné změně.

D.I.13. Vlivy navazujících a souvisejících staveb

Realizace záměru nevyvolá nutnost přeložky žádné stávající komunikace. Vlivem realizace záměru nehrozí nebezpečí vzniku energetických odstávek.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.13. Vlivy navazujících a souvisejících staveb** k žádné změně.

D.I.14. Ostatní vlivy

Nejsou.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v kapitole **D.I.14. Ostatní vlivy** k žádné změně.

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

Vyhodnocení významnosti nejdůležitějších uvažovaných vlivů stavby nového úseku komunikace R7 rozšíření obchvatu na životní prostředí (dle metodiky MŽP – Vyhodnocení vlivů liniových staveb na životní prostředí) (doporučená varianta B)

Vliv	Kritérium významnosti vlivu							Koeficient významnosti	Ochrana	Výsledný koeficient
	Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Mezinárodní	Veřejnost	Nejistoty			
Změny v čistotě ovzduší	-1	-1	-1	0	0	0	0	-2	0,5	-1
Změna mikroklimatu	0							0		0
Změna kvality	1							1		1



povrchových vod										
Změna kvality podzemních vod	-1	-1	-1	-1	0	0	0	-3	0,5	-1,5
Vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě	-1							-1	0,5	-0,5
Ovlivnění režimu podzemních vod, změny ve vydatnosti zdrojů a změny hladiny podzemní vody	0							0		0
Zábor ZPF	-1	-3	-3	0	0	0	0	-6	0	-6
Zábor PUPFL	-1	-1	-1	0	0	0	0	-2	0,5	-1,0
Vlivy na čistotu půd	-1	-1	-1	0	0	0	0	-2	0,8	-0,4
Projevy eroze	-1	-1	-1	-1	0	0	0	-3	1	0
Svahové pohyby a pohyby vzniklé poddolováním	0							0		0
Likvidace, poškození populací vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů	0							0		0
Likvidace, poškození stromů a porostů dřevin rostoucích mimo les	-1	-1	-2	0	0	0	0	-3	1	0
Likvidace, poškození lesních porostů	0							0		0
Likvidace, zásah do prvků ÚSES a VKP	1							1		1
Vlivy na další významná společenstva	0							0		0
Změny reliéfu krajiny	0							0		0
Vlivy na krajinný ráz	-1	-3	-3	0	0	0	0	-6	0	-6
Likvidace, narušení budov a kulturních památek	0							0		0
Vlivy na geologické a paleontologické památky	0							0		0
Vlivy spojené se změnou dopravní obslužnosti	3							3		3
Vlivy spojené se změnou funkčního využití krajiny	0							0		0
Vlivy na rekreační využití území	0							0		0
Biologické vlivy	0							0		0
Fyzikální vlivy	0							0		0
Vlivy spojené s havarijními stavy	1							1		1
Vlivy na zdraví	1							1		1

Poznámka:

Výpočet koeficientu významnosti vychází ze zásady přímého vztahu mezi velikostí vlivu a jeho časovým rozsahem, a proto jsou tato dvě kritéria mezi sebou vynásobena. Další kritéria jsou již prostě přičtena. Možnost ochrany je stanovena jako číslo mezi 0 – 1 a vyjadřuje účinnost ochrany od 0% (=0) do 100% (=1).



Koeficient významnosti = - (velikost x časový rozsah) + reverzibilita + citlivost území + mezinárodní vztahy + zájem veřejnosti + nejistoty

pro velikost vlivu < 0 platí:

<u>Velikost</u>		<u>Reverzibilita</u>		<u>Nejistoty</u>	
Významný nepříznivý vliv	-2	Nevratný	-3	ano	-1
Nepříznivý vliv	-1	Kompenzovatelný	-2	ne	0
Nevýznamný až nulový vliv	0	Vratný	-1	<u>Veřejnost</u>	
Příznivý vliv	1	<u>Citlivost</u>		ano	-1
<u>Časový rozsah</u>		ano	-1	ne	0
Trvalý	-3	ne	0		
Dlouhodobý	-2	<u>Mezinárodní vliv</u>			
Krátkodobý	-1	ano	-1		
		ne	0		

Koeficient významnosti výsledný: = - koeficient významnosti x (1 – možnost ochrany)

Při velikosti vlivu = 0 je koeficient významnosti a koeficient výsledný = 0

Při velikosti vlivu = 1 je koeficient významnosti a koeficient výsledný = 1

Možnost ochrany:	úplná	1
	částečná	0,1 – 0,9
	nemožná	0

Hodnocení významnosti:

Významný nepříznivý vliv	-8 až -11
Nepříznivý vliv	-4 až -7
Nepříznivý až nulový vliv	0 až -3
Příznivý vliv	1

Výsledný koeficient ukazuje, že negativní vlivy nové komunikace v doporučené variantě B lze očekávat především ve vztahu k záboru zemědělské půdy, který je dán povahou stavby. Význam tohoto vlivu dále posiluje jeho dlouhodobost a faktická nevratnost. Jako závažný jej však můžeme chápat pouze v kontextu malého zájmového území. V širším souvislostech se vzhledem k malé délce trasy nové komunikace jedná o vliv nepříliš významný. Určitý negativní vliv se projeví ve vztahu ke krajině, kde široká silnice resp. dvě souběžné komunikace představují rušivý prvek. Nejedná se však o vliv nový, neboť zde již existuje silnice I/7, což platí i o mostním tělese. Trasa nikde nevystupuje nad horizont.

Žádné negativní vlivy spojené se změnou funkčního využití krajiny oproti nulové variantě nenastanou, neboť rozšíření obchvatu se děje podél stávající trasy silnice I/7. Všechny stávající podchody zůstanou zachovány.

V průběhu realizace stavby lze předpokládat výskyt určitých negativních vlivů na čistotu půdy a projevy eroze. Jedná se však o vlivy krátkodobé, navíc snadno eliminovatelné.

Z důvodu stavby bude nutné vyjmout z PUPFL max. 1.755 m² pozemků, převážně na části svahu, nad Smolnickým potokem. Vliv sice není významný svým plošným rozsahem, celkově ho však nelze ho podcenit. Sklon pozemku, charakter půdy a typ lesního porostu vyvolávají značné riziko eroze při stavbě mostu nové komunikace. Tomu musí odpovídat rozsah a komplexnost protierozních opatření během realizace stavby a při rekultivaci dotčených pozemků. Vzhledem k rozloze a poloze předpokládaného záboru, nebude narušena organizace lesnického obhospodařování navazujících lesních pozemků.

Zatímco vlivy na kvalitu povrchové vody leží především v oblasti přínosů (snadnější zachycení případného úniku ropných látek ve srovnání s nulovou variantou), nelze během výstavby zcela vyloučit krátkodobé omezení vydatnosti zdrojů podzemní vody. Pravděpodobnost výskytu či případný rozsah tohoto vlivu jsou však malé a doba trvání silně



omezená. Jednalo by se o vratný děj. Navíc v potenciální oblasti výstavby se žádné významné zdroje nenacházejí.

V době výstavby lze očekávat jistý nárůst emisí výfukových plynů vlivem činnosti stavebních mechanismů. Nebude se však jednat o vliv významný. Během provozu bude ovzduší zájmového území zatěžováno stejně jako v případě nulové varianty, dojde pouze k plošnému rozšíření zdroje.

Výstavba nové komunikace přinese zlepšení dopravní obslužnosti. Lze předpokládat i pozitivní vlivy na zdraví lidí vzhledem k lepším bezpečnostním parametrům obchvatu (ve srovnání s nulovou variantou).

Důležitý je i předpokládaný pozitivní vliv na ÚSES, který vychází z předpokladu (doporučeno v této dokumentaci) realizace kompenzační výsadby autochtonních dřevin v prostoru nefunkčních (či málo funkčních) úseků biokoridorů.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 nedošlo v této kapitole k žádné změně. Hodnocení zůstává stejné.

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

Zájmové území se nachází uvnitř republiky a jakékoliv negativní environmentální vlivy přesahující státní hranici jsou zcela vyloučené.

Kapitola **D.III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice** zůstává beze změn.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Realizace záměru ve své podstatě vyvolá negativní vlivy pouze ve fázi výstavby zvýšenými záborů a narušením údolí Smolnického potoka výstavbou nového mostního objektu. Vlivy zvýšeného provozu způsobené předpokládaným nárůstem intenzity dopravy budou typické pro liniovou stavbu této kategorie. Vesměš by existovaly i na stávající komunikaci (nulová varianta), pouze by nebyly řešeny nebo úroveň jejich řešení by neodpovídala době uvádění stávající silnice do provozu. Suma níže navržených opatření vychází z vlivů popsanych v kapitole *D.I.* a je úplným seznamem podmínek definovaných Souhlasným stanoviskem vydaným k původnímu posouzení vlivu záměru na životní prostředí (č.j. 307/05/ŽPZ/57 z 12/11/2005). Dále jsou převzaty podmínky, které vyplynuly v rámci zpracování DÚR.

A) Podmínky pro přípravu záměru

► Územní plánování

1. V územně plánovacích podkladech a dokumentacích dotčených obcí bude zohledněna doporučená varianta stavby podle definitivního technického řešení.

► Voda

2. Ke stavebnímu řízení zpracovat návrh technického řešení nakládání s dešťovými vodami z komunikace, včetně řešení havarijních situací s únikem látek nebezpečných vodám. Volba recipientů bude vycházet z řešení varianty B, která je doporučena v dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí.

Před zaústěním kanalizace do recipientů doporučujeme vybudovat usazovací jímky vybavené odlučovači ropných látek.



Navržené řešení musí zajistit bezpečné odvádění dešťových vod, které neohrozí koryta recipientů, minimalizuje odtok z povodí a zatížení recipientu.

Součástí návrhu nakládání s dešťovými vodami bude:

- a) stanovení předpokládaného ovlivnění ukazatelů znečištění vod v dotčených vodních tocích podle požadavků příslušného vodohospodářského úřadu;
- b) doložení hydrotechnických výpočtů ovlivnění průtoků dotčených vodních toků.

Jednotlivá zařízení odvodňovacího systému budou dimenzována tak, aby spolehlivě plnila svoji funkci a nedocházelo ke škodám na veřejném nebo soukromém majetku či jiným újmám na území obce.

Vodohospodářské řešení stavby bude před stavebním řízením projednáno s dotčenými správci vodních toků a s dotčenými obcemi.

3. V případě zaústění dešťových vod z komunikace do Vlčího potoka, je třeba posoudit kapacitu recipientu a podle potřeby navrhnout opatření (retenční nádrž) k ochraně zástavby obce Chlumčany. Technické řešení zpracovat a projednat s příslušnými správními úřady a dotčenou obcí ke stavebnímu řízení.
4. V případě, že součástí odvodňovacího systému budou nová vodní díla ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (v platném znění), bude pro tato díla vydáno povolení příslušným vodoprávním úřadem před stavebním řízením.
5. Ke stavebnímu řízení vypracovat a s příslušnými úřady projednat projekt úprav dotčených vodních toků. Při návrhu úprav respektovat požadavek na zachování přirozeného charakteru toků a nezkapacitňování koryt stávajících vodotečí.
Pro části koryt toků dotčených vlastní stavbou nebo upravovaných v rámci výstavby komunikace uvažovat vedle funkční úprav i revitalizaci.

► Půda, geofaktory

6. Ke stavebnímu řízení provést pro plochy trvalého záboru odnětí ze zemědělského půdního fondu. Vhodným řešením omezit vznik pozemků nevhodných k hospodaření.
7. Ke stavebnímu řízení vymezit plochy pro deponie ornice a ostatních zemin. Tyto plochy umístit tak, aby nezasahovaly do cenných částí přírody a nenarušovaly jejich ekologickou stabilitu.
8. Stavební materiály a výkopové zeminy nabudou skladovány na lesních pozemcích ani v břehovém porostu.
9. Ke stavebnímu řízení navrhnout využití přebytku vytěžené zeminy. V návrhu upřednostnit využití v místě stavby na realizaci opatření (rekultivace, modelace terénu a pod.), nebo jiné využití v dané lokalitě.
10. V technickém řešení stavby pro stavební řízení zohlednit potřebná protierozní opatření pro plochy zařízení staveniště a vlastní stavby v období výstavby, a pro svahy násypů a zářezů tělesa komunikace.
11. V technické řešení stavby pro stavební řízení zajistit dopravní přístupnost pozemků dotčených výstavbou komunikace. Konkrétní řešení doporučujeme projednat s majiteli dotčených pozemků.

► Flóra a fauna, územní systém ekologické stability, krajinný ráz

12. Zásahy do existujících přírodních prvků a prvků ÚSES omezit vhodným návrhem tělesa komunikace na co nejmenší možnou míru. Zejména se jedná o:
 - Vlčí potok - km 7,9 – 8,0;
 - Smolnický potoka s nivou - km 9,05 – 9,25;
 - lesní porost na svahu údolí Smolnického potoka - km 9,1 – 9,15.
 - Cítolibský potok - km 9,4 – 9,5.

V prostoru potočních niv je nezbytné realizovat především dostatečné mostní objekty namísto zemního tělesa komunikace.

13. Ke stavebnímu řízení navrhnout a s příslušným správním úřadem projednat opatření k



ochraně:

- vyskytujících se rostlinných a živočišných druhů nebo jejich společenstev;
- jednotlivých prvků územního systému ekologické stability a významných krajinných prvků;
- prvků rozptýlené zeleně.

Při návrhu opatření zohlednit požadavky na:

- zabezpečení proti vniknutí živočichů do prostoru komunikace a souvisejících objektů (kanalizace, usazovací jímky);
- zajištění možnosti migrace živočichů.

Při návrhu respektovat opatření navržená v dokumentaci EIA se zohledněním změn vyplývajících z možných úprav směrového a výškového řešení komunikace.

Při návrhu opatření respektovat funkční i navrhované prvky územního systému ekologické stability.

14. Ke stavebnímu řízení navrhnout a s příslušným správním úřadem projednat lokální úpravy územního systému ekologické stability vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků. Zejména se jedná o prvky přímo zasažené stavbou komunikace:
 - lokální biokoridor – Vlčí potok
 - lokální biocentrum – Za hájem
 - lokální biokoridor - Smolnický potok
 - regionální a lokální biokoridor – Cítolibský potok
15. Ke stavebnímu řízení navrhnout a s příslušným úřadem ochrany přírody projednat úpravy zasažených přírodních prvků a prvků ÚSES, jejichž realizace bude součástí výstavby komunikace.
16. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným správním úřadem projednat návrh všech mostních objektů v trase nové komunikace. Křížení silnice s prvky ÚSES řešit podle doporučení dokumentace. Technické parametry mostních objektů navrhnout tak, aby odpovídaly požadavkům na zachování nebo obnovení funkčnosti uvedených biokoridorů a migračnímu potenciálu pro migraci živých organismů.
17. Součástí záměru bude odstranění nevhodného zatrubnění Vlčího potoka a přemostění Cítolibského potoka pod tělesem stávající silnice I/7. Nové podchody budou zajišťovat možnost migrace pro drobné živočichy a posílení funkce biokoridorů v obou lokalitách.
18. Ke stavebnímu řízení vypracovat a s příslušným správním úřadem projednat plán vegetačních úprav a výsadby zeleně. Do plánu vegetačních úprav a výsadby zeleně zahrnout:
 - ozelenění upravovaných silničních svahů v místech, kde nová zeleň bude mít opodstatnění z hlediska estetické či ochranné funkce;
 - výsadbu ve středním dělicím pásu;
 - výsadbu v pásu mezi stávající silnicí I/7 a novou trasou R7;
 - rekultivace ploch dotčených výstavbou komunikace (stavební plochy a plochy zařízení stavenišť, dočasné zábory, a pod.);
 - náhradní výsadby za odstranění stávající vegetace na plochách dotčených výstavbou.Pro výsadbu navrhnout převážně domácí druhy dřevin s výjimkou středního dělicího pásu a bezprostředního okolí komunikace, kde musí být využity druhy snášející zhoršené životní podmínky.
19. Ke stavebnímu řízení předložit rozsah kácení v nezbytně nutném minimálním rozsahu.
20. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat plán ochrany vzrostlých stromů v okolí staveniště a pohybu stavební techniky před poškozením podle ČSN DIN 18 920.
21. Ke stavebnímu řízení vymezit plochy zařízení stavenišť (stavební dvory). Tyto plochy umístit tak, aby nezasahovaly do cenných částí přírody (územní systém ekologické



stability, významné krajinné prvky, lesní porosty, nivy vodních toků) a nenarušovaly jejich ekologickou stabilitu.

22. Bude provedena dosadba lesních porostů dočasně odňatých v původních místech domácimi dřevinami. Náhradní výsadba bude též provedena na pozemcích, které určí jednotlivé obce v rozhodnutích o povolení ke kácení i mimo okolí komunikace.
23. Břežky toků, násypy a zářezy komunikace a jiná místa dotčená stavbou budou po urovnání zatravněny.
24. Kácení mimolesní zeleně bude kompenzováno novou výsadbou v rámci stavebních objektů SO 811 a SO 812 v počtu trojnásobku oproti kácenému množství.

► **Odpadové hospodářství**

25. Ke stavebnímu řízení vypracovat návrh odpadového hospodářství pro období výstavby a užívání stavby. Návrh bude obsahovat druhy a množství odpadů, způsob shromažďování a nakládání s odpady, a bude vycházet ze stávajícího stavu vybavení území a podmínek pro nakládání s odpady.
26. Ke kolaudačnímu řízení doložit doklady o nakládání s odpady v průběhu výstavby a předložit smlouvy o předávání odpadů k využití nebo odstranění oprávněnou osobou pro trvalé užívání stavby.

► **Hluk**

27. Ke stavebnímu řízení aktualizovat na základě podrobného technického řešení stavby výpočty hluku z dopravy. V případě potřeby navrhnout a s příslušným úřadem na ochranu veřejného zdraví projednat protihluková opatření budovaná v rámci této stavby. Součástí podrobné hlukové studie bude měření stávající hlukové zátěže ve vybraných místech obcí Chlumčany a Cítoliby. Umístění měřících bodů bude projednáno se zástupci uvedených obcí, se kterými budou rovněž projednány výsledky hlukové studie a návrh protihlukových opatření.

Při návrhu protihlukových opatření preferovat opatření k ochraně venkovního prostoru staveb. Opatření k ochraně vnitřního prostoru staveb využít až v případě, že ochrana venkovního prostoru staveb nedosáhne požadovaných nejvýše přípustných hodnot.

28. Ke kolaudačnímu řízení bude autorizovaným měřením doloženo splnění podmínek ochrany před nadměrným hlukem podle požadavků příslušného úřadu na ochranu veřejného zdraví.

V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření k ochraně venkovních nebo vnitřních prostor před nadměrným hlukem z provozu na silnici R7 a I/7.

► **Organizace výstavby a ostatní opatření**

29. Ke stavebnímu řízení vypracovat a s příslušnými úřady státní správy a dotčenými obcemi projednat plán organizace výstavby. V návrhu zohlednit následující požadavky:
 - staveništní nákladní dopravu vést pokud možno mimo stávající zastavěná území obcí;
 - minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí stavenišť;
 - vyloučit pojiždění nákladních automobilů a ostatní stavební techniky ve volné krajině.
30. Ke stavebnímu řízení zpracovat a příslušnými úřady státní správy a dotčenými obcemi projednat plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Plán bude závazným podkladem pro dodavatele stavby při její realizaci.
31. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat návrh preventivních opatření proti úniku ropných látek na staveništi. Současně navrhnout rozsah a četnost kontrolních opatření (kontrola stavebních mechanismů a plochy staveniště).
32. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušnými správními úřady projednat program monitorování jednotlivých složek a faktorů životního prostředí v průběhu výstavby a po uvedení stavby do provozu.



Před zahájením stavby a v jejím průběhu se zaměřit zejména na sledování:

- kvality povrchových vod v dotčených tocích;
- hladiny a kvality podzemních vod v okolí navržené komunikace.

Po uvedení stavby do provozu provádět sledování:

- kvality srážkových vod odváděných z komunikace;
- kvality a vývoje vegetačních úprav.

33. Ke kolaudačnímu řízení aktualizovat plán havarijních opatření v řešeném úseku silnice I/7 pro případ havárie vozidla přepravujícího nebezpečné látky a únik těchto látek mimo vozidlo.
34. Součástí stavby bude technická a biologická rekultivace nepotřebných úseků stávajících komunikací a ploch dočasných záborů.

B) Podmínky pro provádění stavby

35. Při výstavbě postupovat v souladu se schváleným plánem organizace výstavby.
36. V průběhu výstavby omezovat možné primární zdroje znečišťování ovzduší (sklárky sypkých materiálů) i vznik druhotné prašnosti při pojezdu vozidel (čištění a případně skrápění nezpevněných komunikací).
37. Provést skrývku kulturní vrstvy půdy na základě pedologického průzkumu. Ornice a podorniční vrstva budou deponovány odděleně a ošetřeny ve smyslu vyhlášky č. 13/1994 Sb.
38. Zajistit, aby v průběhu výstavby nedocházelo ke znečišťování nebo poškozování veřejných komunikací využívaných k přepravě materiálů. V případě, že by došlo ke znečištění nebo poškození komunikace během výstavby, je nezbytné uvést tyto komunikace i přilehlé prostory do původního stavu.
39. Při provádění zemních prací a při práci v oblasti vodních toků věnovat pozornost zamezení úniků nebezpečných látek. Tento požadavek zohlednit již při výběru dodavatele prací s tím, že je vhodné u stavebních strojů a mechanismů používat biologicky rozložitelné látky.
40. Provoz zařízení staveniště realizovat v souladu s platnými předpisy v oblasti ochrany životního prostředí (nakládání s odpadními vodami a odpady, ochrana podzemních vod a horninového prostředí). V prostoru staveniště:
 - nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy;
 - nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla);
 - bude zajištěno dostatečné množství sanačních sorpčních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
41. Při nakládání s technologickými odpadními vodami např. z čištění strojních zařízení, nesmí docházet k erozi ani kontaminaci půdy nebo vod látkami obsaženými v těchto odpadních vodách.
42. Během výkopových prací, kdy může být odkryta hladina podzemní vody, doporučujeme provádět zpřísněné kontroly technického stavu stavebních strojů, zaměřené na riziko úniků ropných látek z palivové, mazací a hydraulické soustavy.
43. Zahájení zemních prací oznámit v předstihu příslušnému úřadu památkové péče. Při provádění zemních prací postupovat podle doporučení úřadu památkové péče. V případě odkrytí archeologických nálezů oznámit tuto skutečnost a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu.
44. Kácení ve schváleném rozsahu provádět mimo vegetační sezónu (říjen až březen).
45. Při budování opěr nového mostního objektu přes údolí Smolnického potoka omezit pohyb stavebních mechanismů na technologicky nutné minimum.
46. Rekultivace a výsadbu zeleně podle schváleného plánu výsadeb a vegetačních úprav včetně zatravnění provést co nejdříve po ukončení terénních úprav, aby byla omezena



- možnost eroze na svazích a omezen vývoj nežádoucích druhů rostlin.
47. Plochy dočasného záboru nezahrnuté do plánu vegetačních úprav a výsadeb zeleně rekultivovat do původního stavu co nejdříve na trvalé travní porosty s využitím domácích druhů dřevin napojené na okolní plochy zeleně či lesní porosty.
 48. Odpady produkované při výstavbě je nutné hodnotit z hlediska nebezpečnosti a podle zařazení volit vhodný způsob nakládání v souladu s platnou legislativou. Preferovat vhodný způsob využití odpadů z výstavby před jejich odstraněním.
 49. Pro výstavbu tělesa komunikace a souvisejících staveb použít v maximální možné míře namísto přírodního šterku a kameniva vhodných frakcí recyklátu betonu a tříděných stavebních sutí.
 50. Zdroje hluku umísťovat mimo obytnou zástavbu, omezovat jejich pohyb a účinně omezovat šíření hluku mimo prostor staveniště. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby spojené s významnými zdroji hluku omezit na pracovní dny od 7⁰⁰ do 21⁰⁰ hod.
 51. V případě poškození veřejného nebo soukromého majetku (stavba, pozemek, a pod.) je nutné po dohodě s majitelem uvést poškozený majetek do původního stavu, nebo uhradit náklady s tím spojené.
 52. Před uvedením stavby do trvalého užívání bude proveden zkušební provoz, který bude sloužit k ověření parametrů stavby, včetně vlivů na životní prostředí, a bude předcházet kolaudačnímu řízení. Délku zkušebního provozu stanoví příslušný stavební úřad.
 53. Ke kolaudačnímu řízení budou v plném rozsahu dokončeny veškeré stavební činnosti zahrnující opatření k ochraně životního prostředí, osob či majetku.

C) Podmínky pro užívání stavby (trvalý provoz)

54. Provádět monitorování životního prostředí dle zpracovaného a schváleného programu, vyhodnocování výsledků, a v případě nutnosti navrhopvat a realizovat opatření k vyloučení nebo omezení negativních důsledků provozu stavby na životní prostředí.
55. S výsledky monitorování jednotlivých složek a faktorů životního prostředí vhodným způsobem seznamovat úřady státní správy, územně samosprávné celky a veřejnost.
56. Odpovídajícím způsobem pečovat o vegetační úpravy realizované jako součást stavby po dobu min. 5 let. Za uhynulé jedince zajistit včasnou náhradu.
57. Provádět pravidelnou údržbu všech zařízení stavby tak, aby plnila potřebnou funkci k ochraně životního prostředí, osob i majetku před nadměrnými negativními vlivy spojenými s provozem silnice R7.

Nástin programu monitorování a řízení plánů postprojektové analýzy

Monitoring úrovně hladiny podzemní vody a její kvality

Doporučujeme provést monitoring úrovně hladiny a kvality podzemní vody v obci Chlumčany, jelikož vedle vodovodu zde fungují i soukromé studny. Základní monitoring by měl zohlednit především obsah chloridů a NEL. Vytipování monitorovaných studní musí respektovat skutečnost, že monitoring bude dlouhodobou záležitostí. V případě, že se nevyskytnou vhodné objekty, bude třeba realizovat kontrolní vrty. Kontrolní vrty, respektive kontrolní studně, musí ležet po směru toku podzemních vod mezi obchvatem a obytnou zástavbou (obec Chlumčany) či potokem. Musí zohlednit i umístění sedimentačních jímek.

Monitoring průtoků a kvality vod v recipientech splachových vod

Monitoring je zaměřen na zjištění výchozího stavu kvality a množství vody ve Vlčím Smolnickém a Cítolibském potoce.

Po uvedení R7 do provozu doporučujeme provést základní rozbor kvality vody zaměřený především na CHSK, NEL, obsah chloridů a olova.



Dále je třeba zjistit změny v průtocích potoků, k čemuž poslouží data získaná monitoringem před a po zahájení provozu na obchvatu.

Je třeba pravidelně kontrolovat kvalitu vody v sedimentačních nádržích a v jejich výpustích. Pozornost je třeba věnovat retenční účinnosti těchto jímek a jejich údržbě (odstraňování splavenin, kontrola těsnosti, ...)

Ve spolupráci se samosprávou obce Chlumčany prověřit průtočnost všech recipientů splachových vod po celé délce od vyústění odkanalizování silnice až po místo, kde Smolnický potok opouští Chlumčany a následně tuto průtočnost udržovat.

Monitoring zátěže zvýšeným akustickým tlakem (hlukem)

Po uvedení R7 do provozu navrhujeme provedení měření akustické situace v zástavbě s cílem prověření účinnosti protihlukových opatření. Měření je vhodné zaměřit minimálně na okraj obce Chlumčany (okolí č.p. 5) nejbližší ke stávající silnici I/7 a na okraj obce nejbližší zářezu stávající silnice (okolí č.p. 171). Zároveň musí být měření provedeno i na odvráceném okraji obce (okolí č.p. 135).

Monitoring kvality ovzduší

S ohledem na očekávané nízké imisní koncentrace není žádný monitoring navržen.

Biomonitoring

Vzhledem k reprodukčním nádržím obojživelníků (rybníky Markový a Žabinec) v obci Chlumčany a k přítomnosti mokřadu v sousedství fotbalového hřiště pod soutokem Vlčího a Smolnického potoka, který snad bude přeměněn na rybník (viz Úpd Chlumčany), bude třeba v době jarních tahů kontrolovat, zda na vozovce mimo mostní těleso nedochází vlivem dopravy k hromadnému zabíjení obojživelníků. V případě, že by se takováto skutečnost zjistila, bude třeba zajistit vybudování trvalých zářezů směřujících k podchodům.

Nový rybník je navržen na místě mokřiny v sousedství fotbalového hřiště pod soutokem Vlčího a Smolnického potoka. Rybník o velikosti 0,5 ha by bylo možné bočně napájet z Vlčího i Smolnického potoka. Požární nádrž ve Vlčí (č. parc 45/3) vyžaduje opravu.

Vyvstane-li nutnost vybudování protihlukových bariér, a budou-li tyto zbudovány z transparentního materiálu, zjistit, zda nedochází k úhynům ptáků vlivem narážení do těchto překážek.

Provést monitoring střetu automobilů se zvěří.

Obecně

V případě, že se vyskytnou konkrétní problémy, bude nutno monitoring zpřesnit kvalitativně a nebo kvantitativně.

Monitoring musí provádět nezávislý subjekt a jeho výsledky musí být archivovány (viz Archivační zákon). Tyto výsledky musí být k dispozici odboru životního prostředí krajského úřadu prostřednictvím písemných zpráv a dále široké veřejnosti, nejlépe formou presentace prostřednictvím Internetu.

Suma navržených opatření presentovaných touto kapitolou je úplným seznamem podmínek definovaných Souhlasným stanoviskem vydaným k původnímu posouzení vlivu záměru na životní prostředí (č.j. 307/05/ŽPZ/57 z 12/11/2005). Dále jsou převzaty podmínky, které vplynuly v rámci zpracování DÚR.



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

S ohledem na skutečnost, že pro toto Oznámení byly k dispozici jak údaje pořízené v rámci zpracování předchozí Dokumentace, tak i výrazně zpřesňující data z DÚR, je možno konstatovat, že úroveň údajů obsažených v tomto Oznámení a z nich plynoucích závěrů a doporučení je zcela dostačující pro naplnění zákona 100/2001 Sb.

Ve srovnání s výstupy Dokumentace EIA z roku 2004 došlo v této kapitole k výraznému zpřesnění informací a snížení míry neurčitostí, což je zde také konstatováno.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Identifikace vlivů z hlediska jednotlivých etap realizace s porovnáním varianty nulové (N) a varianty B (dle metodiky MŽP – Vyhodnocení vlivů liniových staveb na životní prostředí)

Vliv	Výstavba		Provoz		Po ukončení provozu	
	N	B	N	B	N	B
Změny v čistotě ovzduší	-	-	-	-	0	0
Změna mikroklimatu	0	0	0	0	0	0
Změna kvality povrchových vod	0	0	-	+	0	0
Změna kvality podzemních vod	0	0	0	0	0	0
Vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě	0	0	0	0	0	0
Ovlivnění režimu podzemních vod, změny ve vydatnosti zdrojů a změny hladiny podzemní vody	0	0	0	0	0	0
Zábor ZPF	0	-	0	-	0	0
Zábor PUPFL	0	-	0	-	0	0
Vlivy na čistotu půd	0	0	0	0	0	0
Projevy eroze	0	-	0	0	0	0
Svahové pohyby a pohyby vzniklé poddolováním	0	0	0	0	0	0
Likvidace, poškození populací vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů	0	0	0	0	0	0
Likvidace, poškození stromů a porostů dřevin rostoucích mimo les	0	-	0	+	0	0
Likvidace, poškození lesních porostů	0	0	0	0	0	0
Likvidace, zásah do prvků ÚSES a VKP	-	-	-	-/+	0	0
Vlivy na další významná společenstva	0	0	0	0	0	0
Změny reliéfu krajiny	0	0	0	0	0	0
Vlivy na krajinný ráz	0	-	0	-	0	0
Likvidace, narušení budov a kulturních památek	0	0	0	0	0	0
Vlivy na geologické a paleontologické památky	0	0	0	0	0	0
Vlivy spojené se změnou dopravní obslužnosti	0	-	-	+	-	-
Vlivy spojené se změnou funkčního využití krajiny	0	0	0	0	0	0
Vlivy na rekreační využití území	0	0	0	0	0	0
Biologické vlivy	0	0	0	0	0	0
Fyzikální vlivy	0	0	0	0	0	0
Vlivy spojené s havarijními stavy	0	?	0	+	0	0
Vlivy na zdraví	0	0	0	+	0	0

Poznámka:

+ identifikovaný vliv nastal a je pozitivní

- identifikovaný vliv nastal a je negativní

0 identifikovaný vliv nenastal



Výše uvedená tabulka neuvažuje fázi přípravy, kde žádné vlivy nenastanou a fáze po ukončení provozu (likvidace komunikace) je zde uvedena pouze orientačně a v dalším textu již není hodnocena, jelikož by se vzhledem k předpokládané délce funkčnosti obchvatu jednalo o nepodloženou spekulaci.

V případě vlivů na kvalitu povrchové vody a vlivů spojených s havarijními stavy během výstavby lze očekávat, že žádný negativní vliv nenastane, zcela jej však vyloučit nelze (kupř. havarijní únik PHM).

S nulovou variantou je porovnávána pouze varianta obchvatu B, která byla doporučena souhlasným stanoviskem k již proběhlému procesu EIA (č.j. 307/05/ŽPZ/57 z 12.11.2005).

Porovnání dvou variant odkanalizování povrchu vozovky bylo provedeno v kapitole *Vlivy na podzemní a povrchové vody*.

Porovnávána byla v této kapitole pouze doporučená varianta B s variantou nulovou. Výsledky srovnání nicméně vycházejí identicky jako v předchozí dokumentaci EIA.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.1. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Dominantním rizikem majícím původ v silničním provozu na obchvatu je automobilová doprava. Tato vlastnost je společná všem liniovým stavbám a míra rizika se různí pouze v závislosti na konstrukci vozovky a intenzitě dopravy. Riziko může pocházet jak ze samotných automobilů, tak z přepravovaného nákladu. Tento přepravovaný náklad je faktor zcela nepostižitelný a nemá smyslu jej komentovat. Předem prostě nelze říci, co po silnici bude přepravováno. Náklady nebezpečné či rizikové ze strany životního prostředí či zdraví obyvatelstva se musí řídit odpovídající legislativou.

Rizika plynoucí z provozu vozidel na novém úseku komunikace se projeví v okamžiku dopravní nehody, a to vlivem lidského faktoru (chyba při řízení, závady na vozidle), přírodních činitelů (kolize se zvěří, povětrnostní podmínky) či špatné údržby vozovky. Všechny tyto faktory představují riziko pro životní prostředí, všechny však také existují i za nulové varianty při provozu na stávající komunikaci. Ve srovnání s rozšířeným obchvatem zde jsou dokonce mnohem větší, jelikož parametry pro obdobnou intenzitu provozu jsou zde méně příznivé a ochranná opatření zde neexistují či jsou na nižší úrovni. Všechny tyto faktory ukazují na nižší míru rizika plynoucí z provozu nové komunikaci ve srovnání s nulovou variantou.

Únik ropných látek by mohl znečistit půdu, povrchové a podzemní vody s dopadem na zdroje pitné vody. Kontaminace půdy by znamenala její sanaci. Úhyny ryb a dalších vodních živočichů v tocích s obdobnými účinky by měly vážné environmentální dopady.

Při stavbě komunikace hrozí riziko úniku ropných látek ze stavebních mechanismů. Míru tohoto rizika je dodavatel stavby schopen snižovat technologickou kázní, bezpečným skladováním PHM mimo zájmové území a parkováním stavebních mechanismů na zabezpečených plochách. Kvalita vody odtékající z těchto zabezpečených parkovišť a skladišť musí být kontrolována. Dodavatel stavby musí mít zpracován havarijní plán, zohledňující možná rizika havárií a jejich eliminaci. V případě havarijního úniku musí být okamžitě uvědomeny příslušní orgány místní zprávy a v souladu s havarijním plánem musí být únik



eliminován. Musí být zamezeno šíření ropných látek do půdy a vody a zasažená zemina dekontaminována.

Skladování PHM v prostoru stavby je třeba omezit na nezbytné minimum.

Rizikem, které je velmi typické pro liniové stavby, jsou střety se zvěří. Jedná se jak o nebezpečí pro samotné řidiče, tak i pro místní populaci zvěře. Vzhledem k tomu, že část komunikace je vedena nad úroveň terénu (mostní těleso), vyvstává toto nebezpečí pouze před a za mostem, tj. v polní krajině. Jako řešení tohoto problému lze uvažovat zaplacení silnice.

V oblasti, kde je trasa silnice vedena po zemědělské půdě a zejména na svazích v údolí Smolnického potoka, vyvstává nebezpečí narušení půdního krytu vlivem zemních prací a následného urychlení erozních procesů.

Kapitola F.1. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech zůstává beze změn.

F.2. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Vzhledem ke skutečnosti, že předkládaný záměr resp. doporučovaná varianta v nedávné minulosti prošel celým procesem EIA a byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje, ve kterém je doporučena varianta záměru B, došlo k překontrolování aktuálnosti všech skutečností uvedených v Dokumentaci z prosince 2004, všech vztahů na aktuální legislativu a případných změn v technickém řešení záměru. Byly doslovně zahrnuty veškeré podmínky souhlasného stanoviska.

Významným zdrojem informací byla Dokumentace pro územní rozhodnutí Zkapacitnění silnice R7 – Chlumčany (Staňková 2007). Byly překontrolovány všechny zde presentované výstupy akustické a rozptylové studie a byla vypracována nová rozptylová studie, aktualizovaná na dopravní intenzity uváděné v DÚR.

V každé kapitole předkládaného Oznámení je v šedém rámečku konstatováno, zda došlo resp. nedošlo k významným změnám oproti stavu presentovanému v Dokumentaci EIA.

Kapitola F.2. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů zůstává bez faktických změn. Navíc je pouze konstatován přístup k prezentaci předkládaného Oznámení.

LITERATURA

Anděl Petr a Višňák Richard (1997): Ekologický rozbor území z hlediska průchodnosti pro liniové stavby

Anděra M. (2000): Atlas rozšíření savců v České republice III, Národní muzeum

Anděra M., Hanzal V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice II, Národní muzeum

Anděra M., Hanzal V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice I, Národní muzeum

Bajer T. et al. (2000): Metodika k vyhodnocování vlivů liniových staveb (pozemních komunikací) na životní prostředí, EIA Posuzování vlivů na životní prostředí, č. 1 a 2.

Balatka, B. et al. 1972: Geomorfologické členění ČSR, Geografický ústav Brno

Balát F. (1986) Klíč k určování našich ptáků v přírodě

Bínová, L. 1996: Nadregionální a regionální ÚSES ČR, komentář



- Demek J. a kol. (1987): Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny, Academia, Praha
- Forman T.T., Godron M (1993) Krajinná ekologie , Academia
- Franěk M. & Wimětalová B. (1994): Vlivy solení komunikací na přírodní prostředí, Ochrana přírody 49
- Holý M. a kol. (1994): Eroze a životní prostředí. Vydavatelství ČVÚT, Praha
- Chytrý M., Kučera T., Kočí M. (2001): Katalog biotopů České Republiky
- Janeček, M. et al. (1992): Ochrana zemědělské půdy před erozí. ÚVTIZ.
- Kos J., Maršáková M. (1997): Chráněná území České republiky
- Kröbl, L (1995): Stav a očekávaný vývoj v produkci emisí škodlivin z výfukových plynů motorových vozidel“ ÚVMV, Praha.
- Kříž H. (1976): Hydrologické a klimatologické hodnocení podzemních vod ČSR. Studie ČSAV, č. 1
- Kupka M. a kol. (1997): Krajinářské vyhodnocení pro navržení trasy silniční komunikace R7
- Löw J. et al. (1995): Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability. Brno, nakl. Doplněk
- Matula M. & Pašek J. (1986): Regionálna inženiarska geológia ČSSR, SNTL, Praha
- Míchal a kol. (1991): Územní zabezpečování ekologické stability – teorie a praxe
- Míchal I. (1994): Ekologická stabilita
- Míchal, I. (1999): Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě, AOPKA, Praha
- Míchal, Petřík (1988): Bilance významných krajinných prvků ČSR
- Mikátová B. a kol. (2001): Atlas rozšíření plazů v České republice, AOPK
- Moravec J. (ed.) (1994): Atlas rozšíření obojživelníků v České republice, Praha
- Neuhauslová Z. a kol. (2001): Mapa přirozené potencionální vegetace ČR
- Novák V. (1951): Půdoznalství, Brno
- Petříček V. a kol. (1999) Péče o chráněná území - I. Nelesní společenstva
- Průša: Pěstování lesů na typologických základech, vydala Lesnická práce
- Quitt E. (1971): Klimatické oblasti ČSSR. Studia geographica 16, GÚ ČSAV Brno
- Skalický (1988): Květena ČSR. Academia.
- Synáčková M. (2000): Ochrana vody a ovzduší, ČVUT
- Syrový 1958: Atlas podnebí ČR
- Šťastný a kol. (1996): Atlas hnízdního rozšíření ptáků v České republice 1985-1989
- Toman F. (1996): Protierozní ochrana půdy. Cvičení. Mendelova zemědělská a lesnická universita v Brně
- Vlček V. a kol. (1984): Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže, Academia, Praha
- Vyhnálek, V. et al. (1999): Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, Studie silnice I/20 v úseku České Budějovice - Vodňany

Bez autora:

Atlas podnebí ČR, 1969

ČSN 73 3050 – Zemní práce

Chráněná území ČR, Ústecko (1999), AOPK

Vysvětlivky k souboru geologických a ekologických map přírodních zdrojů, ČGÚ, Praha

Investiční záměr na projekt Zkapacitnění silnice R7 Chlumčany, ŘSD ČR, 2002

Metodický pokyn odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR z 12.6.1996 o odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu

Půdoznalecký průzkum půd ČSSR, průvodní zpráva, 1963

Surovinová studie okresu Louny

Územně technický podklad – nadregionální a regionální ÚSES ČR. Pořídilo Ministerstvo pro místní rozvoj v roce 1996. Mapový podklad.



Změny a doplňky Úpn SÚ Chlumčany – Vlčí (1995)

Mapy:

Mapa přírodních parků ČR (AOPK, Praha)

Mapa chráněných území ČR (AOPK, Praha)

Mapy regionálního a nadregionálního ÚSES ČR 1 : 50 000, + doprovodný komentář

Mapa geofaktorů životního prostředí ČR, 1 : 50 000, 12-24 Praha, 1979

Mapa ložisek nerostných surovin ČSR, 1 : 50000

Mapa inženýrsko-geologického rajónování ČSR, 1 : 50000

Mapa – Sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace, 1 : 50000

Mapa poddolovaných území, 1:50000

Geologická mapa ČSR, 1 : 50000

Hydrogeologická mapa ČSR, 1:50000,

Základní hydrogeologická mapa ČSSR

Půdně interpretační mapa ČSR, 1:50000

Půdní mapa ČR, 1:50000

Základní vodohospodářská mapa ČR, 1 : 50000

Kapitola zůstává beze změn.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Investor	Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ	65993390
Sídlo	Na Pankráci 56 145 05 Praha 4
	poštovní adresa Čerčanská 2023/12 140 00 Praha 4
Oprávněný zástupce	Ing. Michal Vojtíšek náměstek ŘSD ČR pro výstavbu
Zpracovatel Oznámení	Dr.Ing. Roman Kovář osvědčení o odborné způsobilosti čj. 12060/1834/OPVŽP/01 Ing. Radovan Víta osvědčení o odborné způsobilosti čj. 14119/2185/OPVŽP/01
Umístění záměru	
NUTS II:	CZ04 Severozápad
Kraj (NUTS III):	CZ042 Ústecký kraj
obec	katastrální území
Chlumčany (566233)	Chlumčany u Loun (651753)



	Vlčí u Chlumčan (651761)
Smolnice (566721)	Smolnice u Loun (751111) (jen okrajově)
Cítoliby (542571)	Cítoliby (617822) (trasa vede těsně za hranicí k.ú)

Forma a cíl předkládaného materiálu

Presentovaný materiál je Oznámením záměru, vypracovaným v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Dle přílohy č. 1 zákona č. 100/01 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaný záměr do kategorie II, bod 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*. Záměr tudíž vyžaduje zjišťovací řízení.

Cílem tohoto materiálu je popis a zhodnocení vlivů stavebního záměru na životní prostředí v rozsahu stanoveném zákonem a porovnání navržených variant. Součástí je i návrh sumy ochranných a kompenzačních opatření minimalizujících negativní vlivy.

Oznamovaný záměr již jednou v duchu zákona č. 100/01 Sb. v platném znění prošel kompletním procesem posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) a Krajským úřadem Ústeckého kraje bylo vydáno souhlasné a právoplatné stanovisko k variantě B.

V mezidobí od vydání stanoviska do současnosti probíhaly práce na DÚR, avšak do ukončení platnosti stanoviska investor nezačal navazující správní řízení.

Předkládané Oznámení je vyžádaným podkladem MŽP k podání žádosti o prodloužení platnosti č.j. 66895/ENN/07 z 21/9/07, v kterém je požadováno zpracování Oznámení nového (viz příloha). Tato výzva navazovala na písemnou žádost investora z 10/9/07 o prodloužení platnosti stanoviska dle § 10 zákona č. 100/01 Sb. Podstatou tohoto „nového“ Oznámení je popis záměru, životního prostředí v zájmovém území a hodnocení vlivů. Pozornost je věnována již pouze variantě B, která byla doporučena závěrečným stanoviskem Krajského úřadu Ústeckého kraje. Konstatovány jsou případné změny v jednotlivých složkách životního prostředí zájmového území a v technickém řešení záměru. Tam, kde k významným změnám nedošlo, vychází hodnocení vlivů záměru z původní Dokumentace EIA. Naopak tam, kde ke změnám došlo, jsou tyto skutečnosti zohledněny v hodnocení. Oznámení také zpracovává podmínky souhlasného stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Jelikož od doby vydání zmíněného souhlasného stanoviska do současnosti byla na záměr zpracována DÚR, která v mnoha ohledech precizuje údaje a závěry presentované v Dokumentaci EIA z roku 2004, byla veškerá data z DÚR konfrontována s touto Dokumentací EIA a tam, kde to bylo považováno za účelné, jsou tyto nové či doplňující údaje zahrnuty do předkládaného Oznámení. Důsledkem je výrazné zpřesnění informací o vlivech záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Předmět předkládaného materiálu

Předmětem předkládaného záměru je výstavba rychlostní komunikace R7 v úseku obchvatu Chlumčan na kategorii R 25,5/100. V rámci předchozího procesu EIA, který byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska, byla doporučena varianta B. Tato varianta je také rozpracována v předkládaném Oznámení. Jedná se o realizaci nové komunikace v souběhu se stávající silnicí I/7, která bude ponechána jako doprovodná. Délka posuzovaného úseku činí cca 2.974 m.

Projekt je součástí programu výstavby rychlostní komunikace R7 Praha – Slaný – Louny – Chomutov, přičemž úsek, kterým se zabývá tato dokumentace, leží mezi obcí Sulec a městem Louny.

Důvodem realizace záměru je vysoké dopravní zatížení v celém úseku stávající komunikace I/7. Stávající technické a bezpečnostní parametry této skutečnosti neodpovídají.



Přípustná intenzita dopravních proudů byla překročena již v roce 2001, přičemž je velmi pravděpodobné, že zatížení bude dále narůstat.

Termín zahájení výstavby: po r. 2010
Termín ukončení výstavby: dva roky od zahájení stavby

Očekávané pozitivní vlivy ve vztahu k životnímu prostředí

Posuzovaný úsek bude integrálně napojen na celou trasu budované komunikace R7. Parametry nové komunikace výrazně přispějí k bezpečnosti provozu.

Vedle bezpečnostního hlediska bude největším environmentálním přínosem nové komunikace snížení pravděpodobnosti vzniku havarijního stavu při dopravní nehodě vlivem nekontrolovatelného úniku ropných látek do hydrosféry či půdy. Tohoto snížení bude dosaženo zlepšením jízdních parametrů vozovky a především realizací důkladného odvodnění povrchu vozovky se zaústěním do retenčních jám, které tato dokumentace doporučuje.

Předkládané Oznámení vyžaduje realizaci sady kompenzačních opatření, kam patří výsadba dřevin do prostoru biokoridorů v okolí. Tento krok, kterým dojde k zajištění funkčnosti prvků ÚSES, bude jednoznačným přínosem. Jeho součástí bude i realizace dvou podchodů pro drobné živočichy pod náspem silnice.

Očekávané negativní vlivy ve vztahu k životnímu prostředí

Stavbu tohoto typu doprovázejí negativní vlivy, mezi kterými za nejzávažnější lze považovat především záборы půdy, narušení či zánik ekologicky hodnotných lokalit, narušení krajinného rázu a ovlivnění kvality vod (zasolování, ropné havárie).

V případě posuzovaného záměru se jedná především o zábor kvalitní zemědělské půdy. Trvalý zábor ZPF bude činit u doporučené varianty cca 15,3 ha. Veškeré dočasné záборы ZPF budou po ukončení výstavby uvedeny do původního stavu. Vzhledem k existenci stávající silnice se rozšířený obchvat nestane novým rušivým krajinnotvorným prvkem. Poněkud se pouze zvýrazní přítomnost mostního tělesa. K narušení ekologicky hodnotných lokalit nedojde a vlivy na kvalitu vody budou rozhodně nižší než za nulové varianty. Žádné jiné negativní vlivy na životní prostředí, které by se významně lišily od provozu na nulové variantě (= nerealizace záměru), nelze očekávat.

Vlivy na obyvatelstvo

V průběhu stavby lze očekávat narušení těžko specifikovatelného, nicméně významného faktoru pohody vlivem výstavby (provoz stavebních mechanismů, znečištění povrchu vozovky, přítomnost cizích osob, hluk, emise škodlivin, omezení pohybu v krajině, omezení silničního provozu, narušení krajinného rázu ...). Tomuto narušení lze těžko zabránit, ale je nutné jej minimalizovat vhodnou organizací stavebních prací a především udržováním permanentního kontaktu s občany obce Chlumčany. Nejhluchnější či jinak obtěžující činnosti je třeba směřovat pokud možno mimo volné dny či mimo noční hodiny.

Ovzduší

V zájmovém území se nenachází žádný jiný zdroj, který by významně interferoval s dopravou na obchvatu.

Pro účely Oznámení byl za pomoci SW SYMOS modelován rozptyl následujících škodlivin: NO₂, CO, benzen a C_xH_y. Zohledněny byly dopravní intenzity uváděné v DÚR. Zjištěné hodnoty jsou nízké a tam, kde existují legislativou dané limity, leží namodelované hodnoty s dostatečnou rezervou pod. Obytné objekty v zájmovém území nebudou nadlimitně imisemi z dopravy zatěžovány.



Akustická situace

Překročení hygienických limitů v noční době je v zájmovém území způsobeno především provozem po stávající komunikaci, který je pro výhledový stav uvažován v rozsahu 20 % dopravy na nové komunikaci.

Souhrnně lze konstatovat, že pro ochranu obytných území obce Chlumčany jsou nutná protihluková opatření. Jedná se o výstavbu protihlukových stěn vpravo a vlevo od komunikace, především na mostním objektu a pokračujících vpravo ve směru staničení od jednoho křížení komunikace se železnicí ke druhému křížení s touto tratí. Celkově je navrženo 940 m protihlukových stěn.

Voda

Trasa komunikace neprochází žádným PHO vodního zdroje. Vzhledem k důslednému systému odkanalizování povrchu vozovky bude komunikace jednoznačně přínosem pro kvalitu povrchové i podzemní vody v okolí oproti stávajícímu stavu. Tato výhoda se projeví především v okamžiku havarijního úniku ropných látek.

Zatížení recipientů chloridy ze zimního solení, které již samozřejmě existuje i dnes, je s dostatečnou rezervou pod legislativním limitem.

Geologie, nerostné suroviny a horninové prostředí

V prostoru obchvatu se nenacházejí žádná chráněná ložisková území či dobývací prostory rud, pevných paliv či průmyslových hornin. Na území není žádná pískovna či hliniště. Vlivy rozšíření obchvatu na geosféru budou zanedbatelné.

Vzhledem k malé délce budované komunikace nedojde k významné změně topografie. Velmi hrubý odhad přebytku výkopové zeminy činí u doporučené varianty B 179.088 m³.

Archeologické a kulturní památky

Trasa uvažované komunikace se nedostává do střetu s žádným objektem či územím uvedeným v rejstříku Státního seznamu památkové péče. Trasa vede mimo zastavěné části obcí a její vliv na budovy je zanedbatelný.

Fauna a flóra

Trasa komunikace vede téměř výlučně po velkých lánech polí (výjimkou je pouze údolí Smolnického potoka) bez vyššího vegetačního krytu. V takovémto biotopu se nadá očekávat žádný negativní vliv na biotu.

Všechny existující trasy migrace živočichů budou zachovány či posíleny (podchody v prostoru vyschlé terénní deprese Vlčího potoka a v prostoru Cítolibského potoka). Střetům se zvěří bude zabráněno zaplacením.

Retenční jímky pro odpadní vody z povrchu komunikace musí být vybudovány tak, aby se nestaly pastí pro drobné živočichy.

Trasa neprotíná žádnou botanicky významnou lokalitu.

Tam, kde si výstavba komunikace vyžádá kácení stromů (jedná se o zanedbatelné množství), je navržena kompenzační výsadba pod dohledem odboru životního prostředí Ústeckého kraje.

Územní systém ekologické stability a ochrana přírody

Trasa bude mimoúrovňově křížit lokální nefunkční biokoridor vedoucí podél Cítolibského potoka a regionální funkční biokoridor kopírující zde tok Smolnického potoka. Vzhledem k navrženým kompenzačním výsadbám dřevin je tento vliv možno chápat jako pozitivní. Úrovňově bude křížit nefunkční biokoridor v horní části terénní deprese Vlčího



potoka. Také zde proběhne výsadba dřevin, kterou dojde k realizaci dnes nefunkčního biokoridoru.

Trasa se nedostává do střetu s žádným chráněným územím ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ani zde není území zařazené do celoevropské sítě NATURA 2000. Vyloučit lze i vlivy na tyto lokality mimo zájmové území.

Půda

Vliv na půdu bude významný vzhledem k jeho trvalosti a dále vzhledem ke kvalitě půdního fondu v okolí obchvatu, který bude trvalým zábořem postižen.

Rozsah trvalého záboru ZPF bude činit cca 15,3 ha. PUPFL bude dotčen jen minimálně. Na hraně Smolnického potoka se bude jednat o cca 1500 m², přičemž podstatná část bude překlenuta mostním tělesem. Dojde k vykácení jen omezeného počtu vzrostlých stromů. Pozornost musí být věnována vysokému riziku eroze na zalesněném svahu Smolnického potoka.

Mimo části ornice využití k ozelenění nových náspů či svahů tělesa komunikace, bude veškerá sejmutá ornice, na základě rozhodnutí příslušného orgánu ochrany ZPF, prioritně využita na vytypovaných zemědělských pozemcích a plochy dočasného záboru budou důsledně uvedeny do původního stavu.

Kontaminace půdy vlivem silničního provozu bude na úrovni odpovídající dané kategorii vozovek a nepředpokládá se negativní ovlivnění kvality okolní půdy a možností jejího zemědělského využívání. Výjimku mohou představovat pouze havárie většího rozsahu vlivem dopravních nehod, na které je ovšem pamatováno v technickém řešení. Jejich výskyt je mnohem pravděpodobnější při nulové variantě, kde navíc opatření na jejich eliminaci (systém odkanalizování a jímání) není řešen vůbec. V období po výstavbě obchvatu se navíc dá předpokládat zásadní nárůst automobilů s úspornými motory vybavenými katalyzátory, což povede k nižším emisím znečišťujících látek.

Závěr

Závěrem lze konstatovat, že doporučená trasa resp. její technické řešení minimalizují negativní vlivy realizace záměru na únosnou míru a při nezbytné realizaci nápravných a kompenzačních opatření lze její provedení z hlediska ochrany životního prostředí doporučit. Oproti stavu, v jakém se nacházely jednotlivé složky životního prostředí při zpracování předchozí Dokumentace nedošlo k žádným významným změnám, které by opravňovaly ke zpochybnění dříve učiněných závěrů, na základě kterých bylo vydáno Stanovisko.

Kapitola je netechnickým shrnutím tohoto Oznámení a zahrnuje všechny změny (pakliže byly) oproti předchozí Dokumentaci.

**H. PŘÍLOHA****Fotodokumentace zájmového území**

1. Silnice I/7 na JV - bude sloužit v případě realizace varianty B jako doprovodná komunikace (pohled od JV)



4. Prostor výstavby obchvatu při JV okraji zájmového území, polní krajina s nízkou ekolog. stabilitou (pohled od JV)



2. Prostor JV od Chlumčan kudy v případě varianty A bude třeba vést doprovodnou komunikaci (pohled od J)



5. Prostor nad Chlumčany kudy v případě varianty A bude třeba vést doprovodnou komunikaci (pohled od Z)



3. Viz předchozí pohled (pohled od JV)



6. Viz předchozí pohled (pohled od Z)



7. Prostor výstavby obchvatu (varianta B) nad lemem Smolnického potoka (pohled od V)



10. Viz předchozí pohled



8. Jediné místo, kde dojde k zásahu do vzrostlých dřevin – stromový lem údolí Smolnického potoka (pohled od J)



11. Stávající mostní těleso bude zachováno pro doprovodnou komunikaci (pohled od Z)



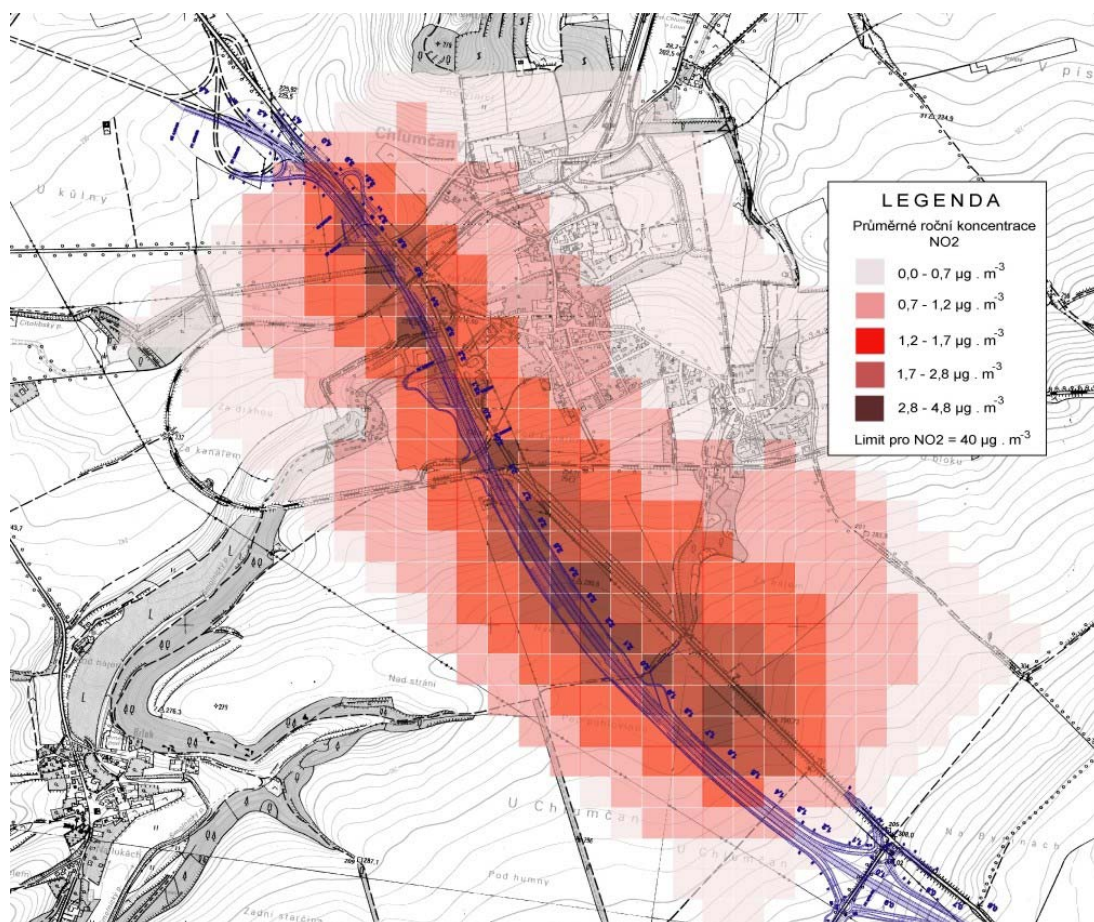
9. Prostor výstavby obchvatu mezi Smolnickým potokem a tratí (pohled od Z)

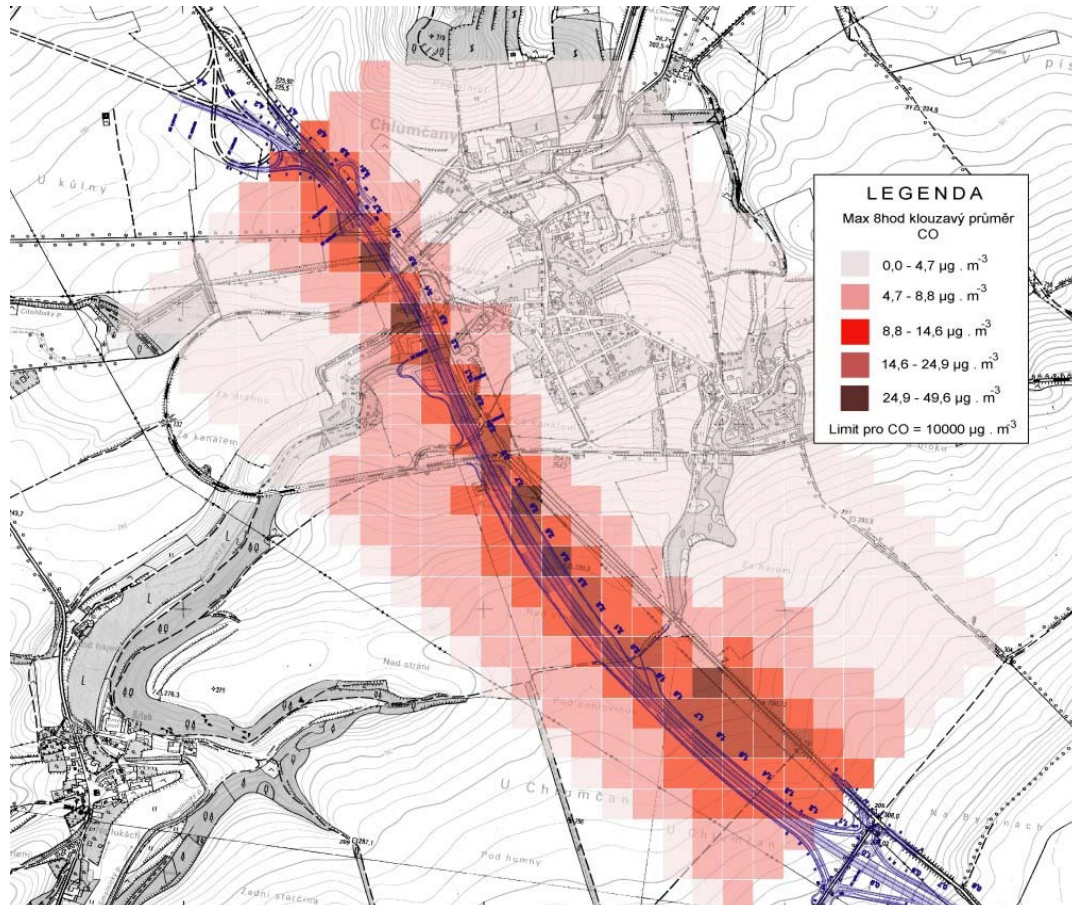
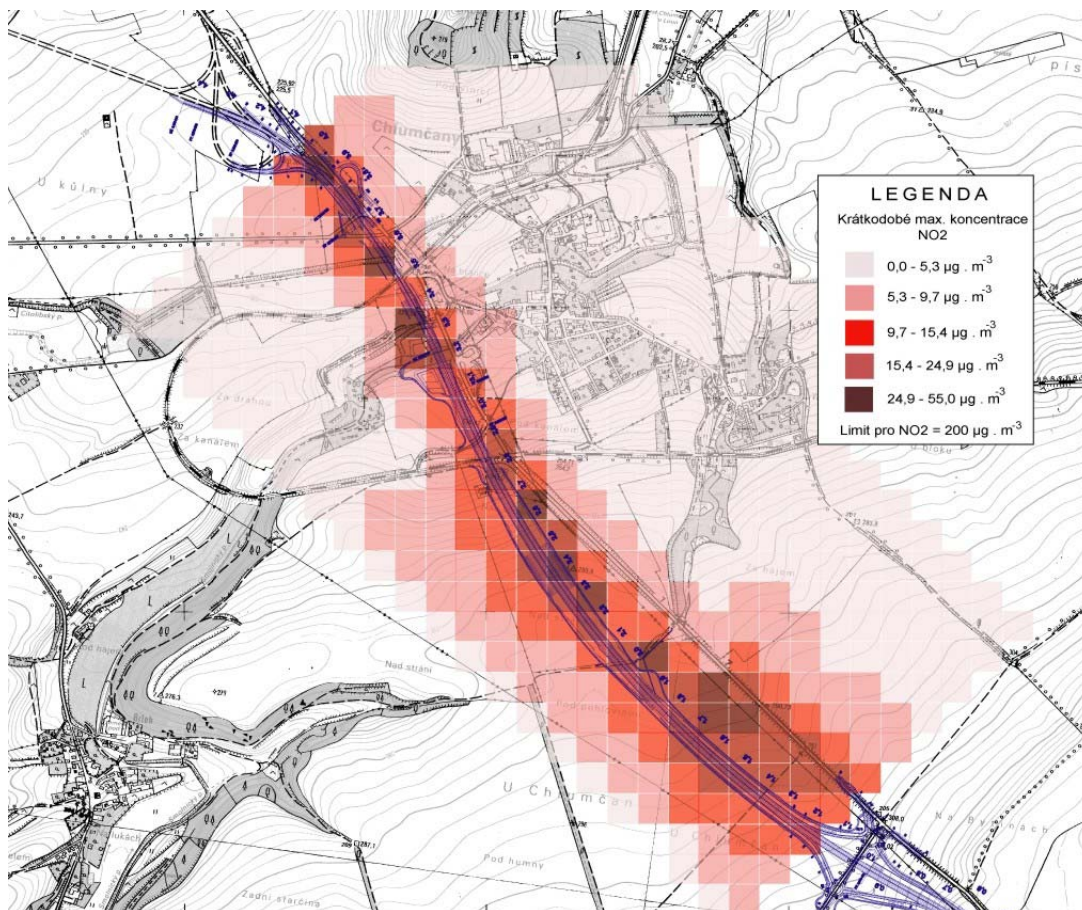


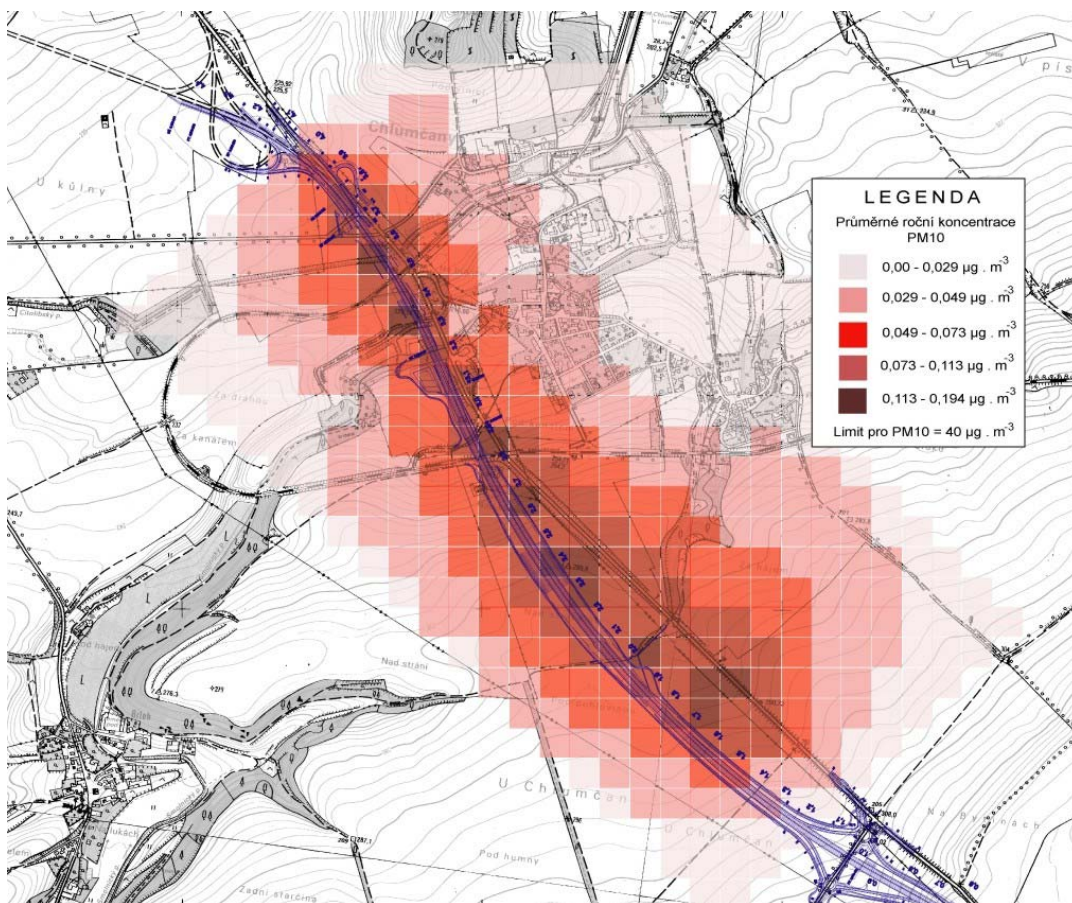
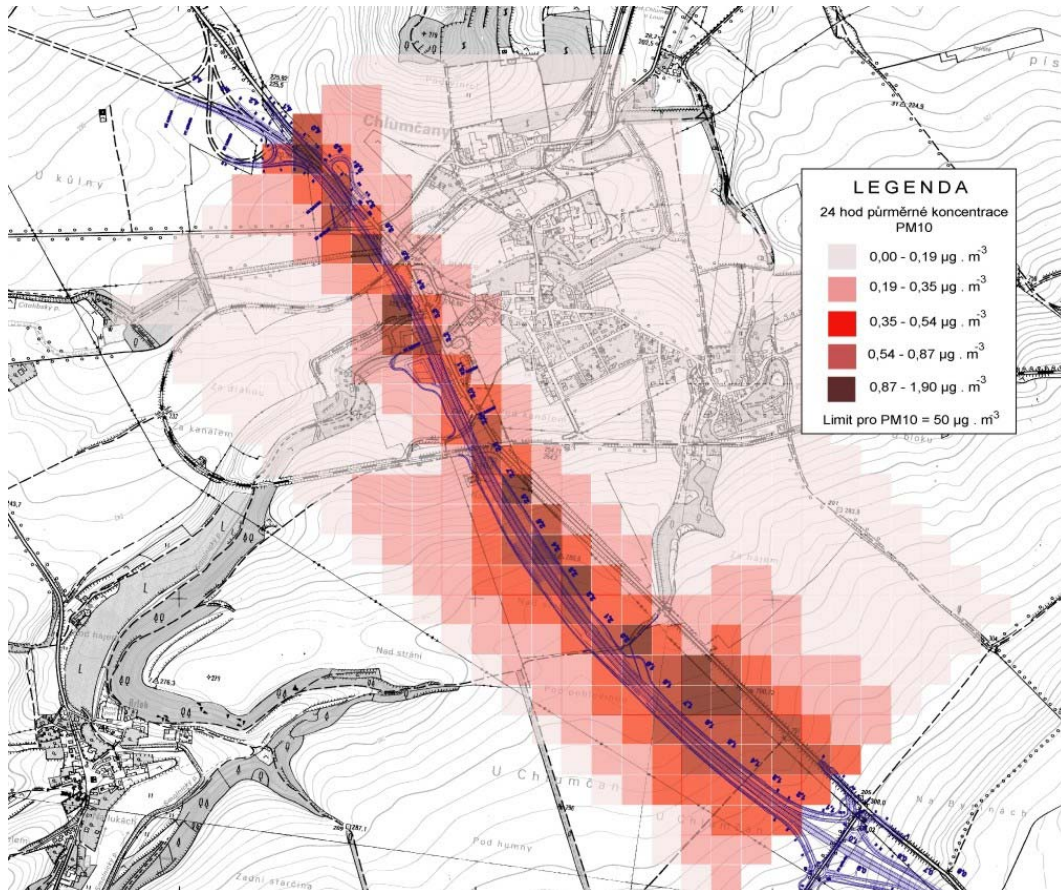
12. Mostní těleso komunikace bude vedeno v těsné blízkosti stávajícího mostu (pohled od JV)

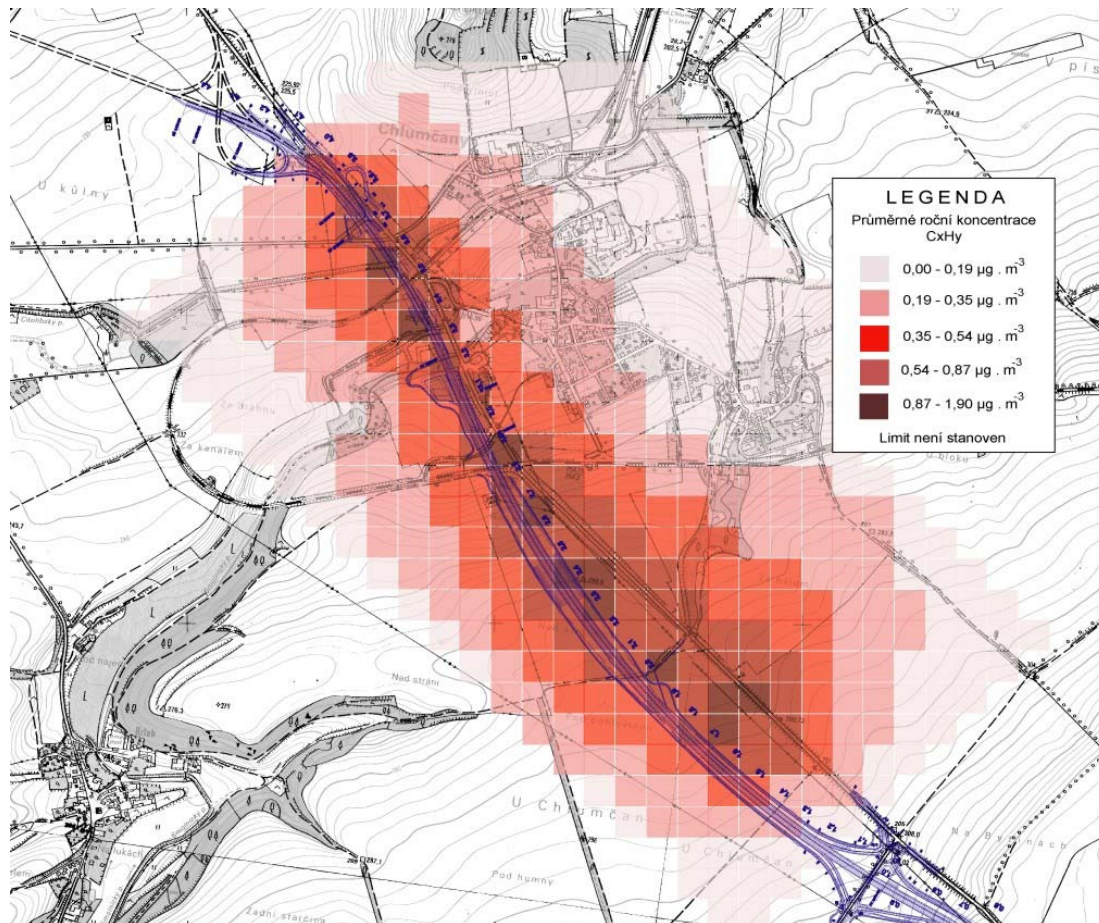
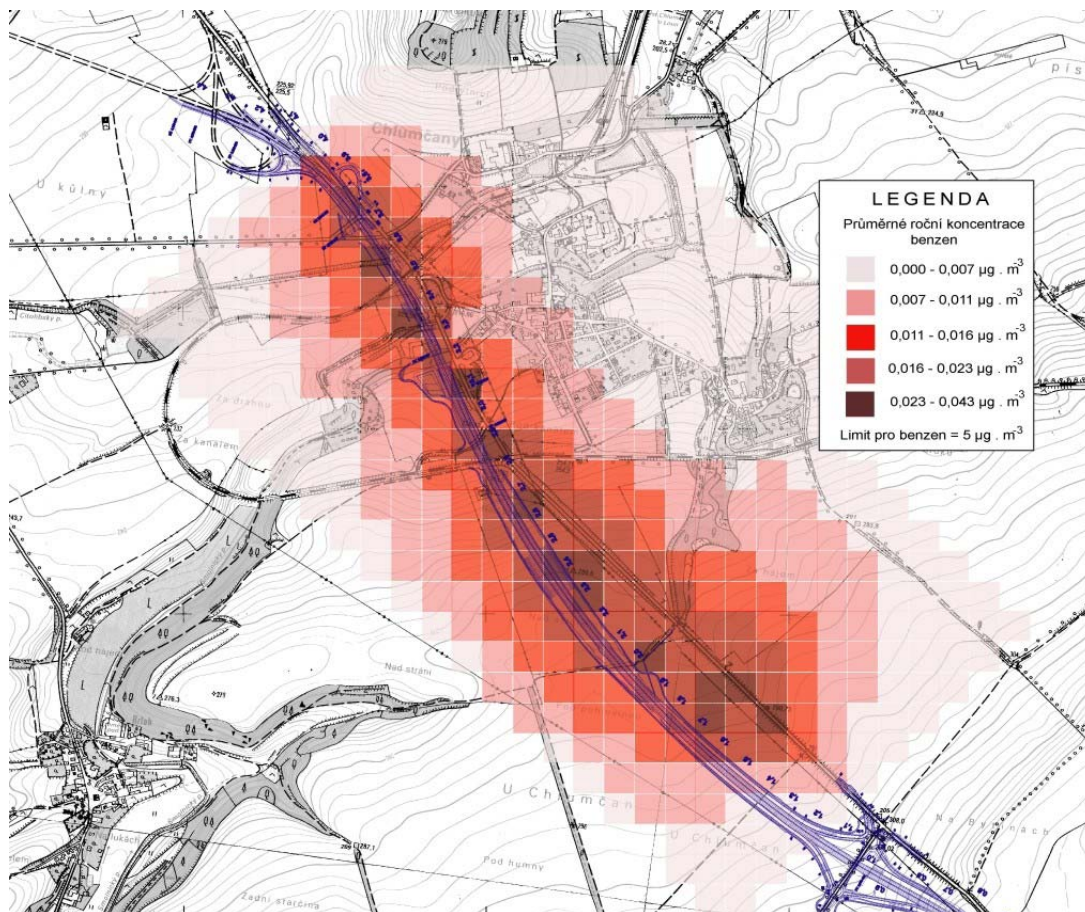


Grafická prezentace výsledků rozptylové studie dle aktualizovaných dat z DÚR











Krajský úřad Ústeckého kraje

odbor životního prostředí a zemědělství

Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem
tel.: +420 475 657 111
fax.: +420 475 200 245
url: www.kr-ustecky.cz

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Chomutov
Kochova 3975
430 01 Chomutov

Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Chomutov	
došlo:	14. 09. 2007
C.j.:	2692/35000/1007
Vyřizuje:	Filip
	cvukla
	Notzale

datum: 11. 9. 2007
č.ev.: 163744/2007/ZPZ/N-704
vyřizuje/tel.: Mgr. Radovan Douša / 475 657 595
e-mail: dousa.r@kr-ustecky.cz

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „R7 Chlumčany, zkapacitnění“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán věcně a místně příslušný dle ustanovení § 77a odst. 3 písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), vydává dle § 45i zákona k žádosti společnosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov, Kochova 3975, 430 01 Chomutov, ze dne 27. 8. 2007 toto stanovisko:

Záměr „R7 Chlumčany, zkapacitnění“ nebude mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Akce je situována mimo hranice navržených ptačích oblastí a mimo hranice navržených evropsky významných stanovišť, resp. v dostatečných vzdálenostech od nich. S ohledem na charakter a její umístění nehrozí ani nepřímé ovlivnění uvedených lokalit.

Identifikační údaje:

Název akce: R7 Chlumčany, zkapacitnění
Kraj: Ústecký
k.ú.: Touženín, Smolnice u Loun, Vlčí u Chlumčan, Chlumčany u Loun
Žadatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov, Kochova 3975, 430 01 Chomutov

Podklady pro posouzení:

Žádost o vydání stanoviska v souladu s § 45i zákona
Informace o projektu
Mapa lokality

RNDr. Tomáš Burian
vedoucí oddělení životního prostředí

KRAJSKÝ ÚŘAD
ÚSTECKÉHO KRAJE
odbor životního prostředí
a zemědělství - 29 -

Krajský úřad Ústeckého kraje

odbor životního prostředí a zemědělství

Velká Hradební 3118/48

400 02 Ústí nad Labem

tel.: +420 475 657 111

fax.: +420 475 200 245

url: www.kr-ustecky.cz

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

datum: 12.11.2005
naše značka: 307/05/ŽPZ/57
vyřizuje/tel.: Veltruský / 534
e-mail: veltrusky.v@kr-ustecky.cz
váš dopis značky/ze dne:

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů

I. Identifikační údaje

Název záměru: Zkapacitnění obchvatu Chlumčany – silnice I/7

Kapacita (rozsah) záměru: návrhové parametry komunikace R 25,5/100, délka úseku: 2 002,8 m.

Charakter záměru: novostavba

Obec Velemyšleves se nachází 17 km V od Chomutova a 10 km S od Žatce. Záměr je v souladu s rozvojovými záměry obce, neboť velkou část dopravy v obci tvoří tranzitní doprava mezi městy Žatec a Most a právě silnice I. třídy č.27 je optimálním spojením těchto dvou sídelních oblastí. Úsek silnice I/27 přes obec Velemyšleves představuje rizikovou část celé trasy mezi městy Žatec a Most, zejména v zimním období.

Umístění záměru: Ústecký kraj
obec Chlumčany, Smolnice, Cítoliby
k.ú. Chlumčany, Vlčí, Smolnice, Cítoliby

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha

IČ oznamovatele: 6599 3390

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

1) Oznámení: Oznámení záměru „Zkapacitnění obchvatu Chlumčany – silnice I/7“ zpracoval v březnu 2003 Ing. Radovan Víta, Dr. Ing. Roman Kolář

Datum předložení oznámení: červen 2003

2) Dokumentace: Dokumentaci vlivů záměru „Zkapacitnění obchvatu Chlumčany – silnice I/7“ na životní prostředí zpracoval Ing. Radovan Víta (osvědčení odborné způsobilosti č.j. 14119/2185/OPVŽP/01 a Dr. Ing. Roman Kolář (osvědčení odborné způsobilosti č.j. 12060/1834/OPVŽP/01).

Datum předložení: březen 2005

3) Posudek: Posudek o vlivech záměru „Přeložka silnice I/7 obchvat Postoloprť“ na životní prostředí zpracoval Ing. Alexandr Mertl, Trstěnice u Litomyšle (osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 961/196/OPV/93)
Datum předložení: 19.9.2005

4.) Veřejné projednání: Veřejné projednání se konalo dne 25.10.2005 od 15,00 hodin v zasedací místnosti Obecního úřadu Chlumčany a proběhlo v souladu s § 17 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 zákona č. 93/2004 Sb., a s § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

5) Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru „**Zkapacitnění obchvatu Chlumčan – silnice I/7**“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek. K dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí nebyla kromě vyjádření dotčených územně samosprávných celků a dotčených správních úřadů obdržena žádná vyjádření veřejnosti.

Dosavadní průběh procesu je patrný z následujícího přehledu:

- 23. 06. 2003 – Krajský úřad obdržel oznámení dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen zákon), zpracované oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., Dr. Ing. Roman Kovář a Ing. Radovan Víta, oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR
- 26. 06. 2003 – bylo zahájeno zjišťovací řízení dle § 7 zákona - oznámení bylo rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 27. 06. 2003 – oznámení zveřejněno (dle § 16 odst. 4)
- 18. 08. 2003 – bylo ukončeno zjišťovací řízení – vydán závěr zjišťovacího řízení, podle něhož předložené oznámení zpracované dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. **nelze** považovat za dokumentaci, bude dopracováno tak, aby mohlo dokumentaci nahradit.
- podle něhož bude záměr posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb
- 03. 03. 2005 Krajský úřad obdržel dokumentaci zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. zpracovanou oprávněnou osobou Dr. Ing. Roman Kovář a Ing. Radovan Víta
- 11. 03. 2005 byla dokumentace zveřejněna
- 13. 06. 2005 – byl zpracováním posudku pověřen Ing. Alexandr Mertl
- 19. 09. 2005 – obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek
- 26.09. 2005 – byl rozeslán posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 04. 10. 2005 – byl posudek zveřejněn
- 06. 10. 2005 - byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům
- 25. 10. 2005 - projednání posudku a současně dokumentace

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

- | | |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|
| - oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic ČR | Ing. Marta Černá, Ing. Horníček |
| - zpracovatele dokumentace | Dr. Ing. Roman Kovář a
Ing. Radovan Víta |
| - zpracovatele posudku | Ing. Alexandr Mertl |
| - Obec Cítoliby | starosta pan V. Karban |
| - Obec Smolnice | starosta A. Kerner |
| - Obec Chlumčany | starosta Ing. Z. Topič |

6) Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zahrnuta:

1. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí
Vyjádření zn.: MULN/7425/2005/OŽP ze dne 21.3.2005
2. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ústí nad Labem

Vyjádření zn.: 4/RISA/2434/05/U ze dne 7.4.2005

3. Ústecký kraj

Usnesení Rady Ústeckého kraje č. 44/7R/2005 ze dne 14.4.2005

4. Obec Cítoliby

Vyjádření bez č.j. ze dne 20.4.2005

Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání proběhlo v souladu s § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), a s § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Veřejného projednání se zúčastnilo Veřejného projednání se zúčastnilo celkem cca 15 osob, z toho 5 zástupců veřejnosti. Občanské sdružení ve smyslu § 23 odst. 9 zákona č. 100/2001 Sb. nevzniklo.

Na veřejném projednání byly vlivy záměru „**Zkapacitnění obchvatu Chlumčan – silnice I/7**“ projednány ze všech podstatných hledisek s tím, že záměr je realizovatelný za předpokladu respektování všech technických a provozních opatření k ochraně životního prostředí. Požadavky vyplývající z diskuse jsou akceptovány a řešeny doplněním bodu 23. podmínek Stanoviska. Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání 24. října 2005, č.j. 307/05/ŽPZ/057

III. Hodnocení záměru:

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

Záměrem zkapacitnění silnice I/7 v úseku obchvatu Chlumčan je především zajištění odpovídající dopravní funkce stavby a bezpečnosti provozu. Souhrnně lze konstatovat, že ve všech významných parametrech z hlediska vlivu na životní prostředí bude působení stavby po realizaci záměru ve srovnání se současným stavem i nulovou variantou příznivější a vlivy provozu silnice I/7 budou pod úroveň stanovenou platnými předpisy. Týká se to zejména působení hluku, znečištění ovzduší v okolí komunikace, nakládání se srážkovými vodami a funkce chráněných částí přírody.

Výstavbou a provozem záměru „Zkapacitnění silnice I/7 v úseku obchvatu Chlumčan“ nebude při realizaci doporučených opatření významně negativně ovlivněno zdraví obyvatel a jednotlivé složky životního prostředí. Veškeré předpokládané negativní důsledky provozu posuzovaného záměru jsou stanoveny v přijatelných mezích jak z hlediska ochrany veřejného zdraví, tak ochrany životního prostředí v zájmovém území záměru.

Mezi oblasti, kterým je nutné věnovat zvláštní pozornost v následujících fázích přípravy, výstavby a užívání stavby, patří u hodnoceného záměru:

- vodohospodářské řešení stavby
- ochrana stávající vegetace a chráněných částí přírody
- návrh vegetačních úprav a výsadby zeleně
- nakládání s odpady při výstavbě
- postprojektová analýza – ověření předpokládaných vlivů po uvedení stavby do provozu.

Pro následné etapy přípravy, výstavby a užívání (provozu) záměru jsou v návrhu stanoviska formulovány podmínky vycházející ze všech zjištěných skutečností v rámci zpracování posudku.

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

Navržené technické a technologické řešení vychází zejména z charakteru záměru, kterým je výstavba a rekonstrukce silniční komunikace dané kategorie a uspořádání.

Silniční komunikace jsou standardní stavby, které vyvolávají poměrně jednoznačné, dobře známé a identifikovatelné negativní vlivy v území, kterým procházejí. Z hlediska vlivů na životní prostředí je nejdůležitějším parametrem směrové řešení komunikace a výškové uspořádání (podélný profil). Oba tyto parametry vychází u posuzovaného záměru ze současného stavu, na který posuzovaný záměr v řešeném úseku navazuje. Nejde tedy o zcela novou stavbu ve volné krajině, která přinese do území zcela nové zatížení a vyvolá podstatné změny ve využití území.

V daném případě je prostor pro variantní řešení směrového a výškového vedení komunikace poměrně malý a odpovídá rozsahu posuzovaného úseku, který vyžaduje úpravy dopravního řešení. Prioritami přípravy

záměru musí být kromě zajištění kvality vlastní stavby a její dopravní funkce rovněž bezpečnost provozu a ochrana životního prostředí v lokalitě stavby.

V uvedených oblastech je technické řešení záměru zárukou respektování platných právních norem. Na základě dostupných informací lze předpokládat, že navržené technické řešení umožní realizaci stavby s vyloučením nadlimitního znečišťování nebo poškozování životního prostředí, včetně rizik plynoucích z provozu hodnocené stavby. Základní požadavky jsou zohledněny v návrhu stanoviska a budou předmětem navazujících správních řízení v přípravě a realizaci stavby.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Dokumentace nastiňuje základní návrh opatření k vyloučení nebo omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí. Tento soubor opatření, který umožňuje realizaci záměru bez výraznějších negativních důsledků, vychází z charakteru záměru, rozboru možných vlivů na životní prostředí, a je rozdělen na jednotlivé složky a faktory životního prostředí.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí byla v posudku doplněna na základě obdržených vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územně samosprávních celků, a dalších zjištěných údajů a informací.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí byla zpracovány a hodnoceny dvě aktivní varianty realizace záměru:

- Varianta A – využití poloviny stávající silnice I/7 s dobudováním druhé poloviny na západní straně (oddálené od obce Chlumčany), vybudování doprovodné komunikace v trase bývalé silnice I/7 přes Chlumčany.
- Varianta B – realizace silnice R7 v nové poloze (trase) na západní straně souběžně se stávající silnicí I/7, která bude zachována jako doprovodná komunikace s obsluhou území.

Ve srovnávaných parametrech představuje varianta A významnější negativní důsledky (hluk, rozvoj obce), na rozdíl od varianty B, kde rozdíl ve významnosti negativních důsledků není tak vysoký (přechod Smolnického a Cítolibského potoka s jejich nivami). Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěry dokumentace, která preferuje a doporučuje variantu B. Totéž platí u v případě variant odkanalizování vozovky, kde je preferována varianta B – převedení srážkové vody z komunikace z povodí Vlčího potoka do Smolnického potoka, tj. vynechání Vlčího potoka z využitých recipientů.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

V rámci projednávání dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí byla doručena celkem 4 vyjádření, vyjádření veřejnosti k dokumentaci nebylo doručeno. Všechny požadavky a připomínky obsažené v doručených vyjádřeních byly v posudku vyhodnoceny a vypořádány. Všechny oprávněné požadavky obsažené v těchto vyjádřeních, které spadají do kompetence zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, byly zpracovatelem posudku zařazeny do návrhu stanoviska.

Žádné z doručených vyjádření neobsahuje odůvodněný nesouhlas s realizací hodnoceného záměru. Ze všech podkladů je patrné, že při respektování požadovaných a doporučených opatření bude záměr pro dotčené správní úřady i samosprávné územní celky akceptovatelný.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

1.1. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí (zn.: MULN/7425/2005/OŽP ze dne 21.3.2005)

Odpadové hospodářství, lesní hospodářství - bez připomínek. Ochrana ovzduší, vodní hospodářství a ochrana ZPF - po prostudování záměru doporučujeme variantu „B“.

S uvedenými požadavky se zpracovatel posudku ztotožňuje. Podmínky jsou zohledněny v návrhu stanoviska a budou dále respektovány v následujících fázích přípravy a realizace záměru.

Ochrana přírody - Upřednostňujeme variantu A, tj. využít stávající funkční přemostění u Chlumčan. Stavbou nového mostu dojde k velkému zásahu do funkčního regionálního biokoridoru Smolnického potoka, které nemohou nahradit žádné náhradní výsadby..Samozřejmě pro obě varianty platí, že musí

být navrženo ozelenění komunikace (zejména stromy) a dále náhrada za kácení, které si umístění stavby vyžádá.

Požadavky na výsadbu zeleně a vegetační úpravy jsou zohledněny v návrhu stanoviska. Po zvážení všech aspektů a charakteristik, které může záměr ovlivnit, se zpracovatel posudku přiklonil k variantě B, i když lze souhlasit s názorem, že z hlediska ochrany přírody je varianta A mírně příznivější. Rozdíl mezi variantami z hlediska zásahu do přírody a krajiny však není zásadní, aby vyvážil rozdíly v ostatních charakteristikách, hlavně odůvodnil zpětné zavádění části dopravy do zastavěného území obce.

1.2. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ústí nad Labem

Vyjádření zn.: 4/RISA/2434/05/U ze dne 7.4.2005

Z hlediska ochrany vod, ochrany ovzduší a odpadového hospodářství bez připomínek.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny uvádí, že v textu dokumentace není uvedeno období provedení přírodovědného průzkumu a výsledky nejsou prezentovány v samostatné příloze Lokalizace výskytů uváděných druhů rostlin a živočichů neumožňuje rozlišit, která stanoviště budou realizací záměru přímo dotčena a v jakém rozsahu.

Popis současného stavu živých složek přírody uvedený v dokumentaci lze považovat za dostačující. Rozsah území je poměrně malý, a počet dotčených prvků a zjištěných druhů fauny a flóry není natolik rozsáhlý, aby při zařazení do textu dokumentace způsobily problémy v orientaci či srozumitelnosti textu.

Posouzení vlivů na jednotlivé části přírody považuje za nekonkrétní. Zásahy do významných krajinných prvků (zejména Smolnického potoka a jeho údolní nivy), do porostů dřevin (s pravděpodobným výskytem hnízdicích druhů ptáků) apod. nejsou odděleně pro jednotlivé varianty nijak konkrétně specifikovány.

Lze souhlasit s tím, že dokumentace nepřilíh jasně formuluje závěry z hlediska srovnání obou posuzovaných variant. Rozdíly v obou variantách jsou natolik málo významné, že jejich konkrétní vymezení je prakticky nemožné.

V kap. „Vlivy na ekosystémy“ je mj. uvedeno, že „... plochy přiřazené ke stupni č. 2 jsou vlastně svahy násypů a zářezů stávající silnice I/7 a vlivem stavby nové komunikace zde nedojde k žádné škodě. Porosty dřevin, charakter vegetace a případné výskyt živočichů na těchto stanovištích nejsou však v dokumentaci specifikovány a nelze tak akceptovat závěr zpracovatele, že likvidací částí těchto lokalit „nedojde k žádné škodě“.

Formulace použitá v dokumentaci není zcela vhodná. Každé kácení dřevin či stromů vyvolává nějakou škodu, zde však případná škoda není podstatná. Kompenzace je zohledněna v návrhu stanoviska.

Upozorňuje na nezbytné podklady vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., (§ 4 odst. 2; § 12 odst. 2, § 49; § 50)

Uvedené podmínky vyplývají ze zákona. V návrhu stanoviska jsou zohledněny požadavky na technické řešení stavby v kontaktu s chráněnými částmi přírody.

2. Vyjádření dotčených územních samosprávných celků

2.1. Ústecký kraj

Usnesení Rady Ústeckého kraje č. 44/7R/2005 ze dne 14.4.2005

Opatření navrhovaná v kapitole D.IV. – Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí jsou odpovídající a dostatečná. - Bez komentáře.

2.2. Obec Cítoliby (vyjádření bez č.j. ze dne 20.4.2005)

Ve vyjádření jsou uvedeny následující požadavky:

1. Požadujeme provést úpravu koryta Cítolibského potoka od bývalého zahradnictví v Chlumčanech až k soutoku se Smolnickým potokem.

Požadavek na úpravu mimo území ovlivněné záměrem přesahuje možnosti procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Taková úprava musí být řešena v rámci dohod mezi dotčenou obcí a investorem stavby mimo tento proces.

2. Ve studii je zkoumán vliv hluku pouze na katastrálním území Chlumčan, kde dle studie alternativa B nepřekračuje povolené hygienické limity. Nejsme přesvědčeni, že tyto limity vyhovují v obci Cítoliby a to hlavně v noční době. Žádáme proto, aby do studie bylo zahrnuto měření limitu hluku v Cítolibech a to na místech v zastavěné části obce, určených Obecním úřadem Cítoliby.

Vypořádání: Opatření k řešení požadavků obce jsou jako podmínky po diskuzi na veřejném projednání zahrnuta do tohoto stanoviska.

3. *Rozhodně nesouhlasíme, aby vedly přepravní trasy přes obec Cítoliby. Tuto skutečnost jsme již absolvovali při výstavbě obchvatu města Loun, kdy vznikly škody na majetku obecním a občanů.*

Uvedený požadavek bude zohledněn při zpracování plánu organizace výstavby. Tento plán bude projednán s dotčenými obcemi v následujících fázích přípravy záměru.

Vypořádání: Opatření k řešení požadavků obce jsou jako podmínky po diskuzi na veřejném projednání zahrnuta do tohoto stanoviska.

Závěry zpracovatele posudku :

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších zjištěných informací doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů záměru „**Zkapacitnění silnice I/7 v úseku obchvatu Chlumčan**“ na životní prostředí ve variantě B navrhovaného technického řešení, a navrhuje podmínky pro navazující správní řízení a užívání stavby.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný úřad podle § 22 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 zákona č. 93/2004 Sb., v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

v y d á v á

Na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k záměru

„Zkapacitnění obchvatu Chlumčan – silnice I/7“

ve variantě B s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních přípravy, výstavby a užívání záměru a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Doporučená varianta

Na základě závěrů dokumentace, posudku a veřejného projednání se k realizaci doporučuje aktivní varianta B záměru „Zkapacitnění silnice I/7 v úseku obchvatu Chlumčan“, popsaná v dokumentaci a posudku. Varianta B zahrnuje realizaci silnice R7 v nové poloze (trase) západně od stávající silnice I/7, která bude zachována jako doprovodná komunikace s obsluhou území.

Podmínky souhlasného stanoviska

A) Podmínky pro přípravu záměru

► Územní plánování

1. V územně plánovacích podkladech a dokumentacích dotčených obcí bude zohledněna doporučená varianta stavby podle definitivního technického řešení.

► Voda

2. Ke stavebnímu řízení zpracovat návrh technického řešení nakládání s dešťovými vodami z komunikace, včetně řešení havarijních situací s únikem látek nebezpečných vodám.

Volba recipientů bude vycházet z řešení varianty B, která je doporučena v dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí.

Před zaústěním kanalizace do recipientů doporučujeme vybudovat usazovací jímky vybavené odlučovači ropných látek.

Navržené řešení musí zajistit bezpečné odvádění dešťových vod, které neohrozí koryta recipientů, minimalizuje odtok z povodí a zatížení recipientu.

Součástí návrhu nakládání s dešťovými vodami bude:

- a) stanovení předpokládaného ovlivnění ukazatelů znečištění vod v dotčených vodních tocích podle požadavků příslušného vodohospodářského úřadu;
- b) doložení hydrotechnických výpočtů ovlivnění průtoků dotčených vodních toků.

Jednotlivá zařízení odvodňovacího systému budou dimenzována tak, aby spolehlivě plnila svoji funkci a nedocházelo ke škodám na veřejném nebo soukromém majetku či jiným újmám na území obce.

Vodohospodářské řešení stavby bude před stavebním řízením projednáno s dotčenými správci vodních toků a s dotčenými obcemi.

3. V případě zaústění dešťových vod z komunikace do Vlčího potoka, je třeba posoudit kapacitu recipientu a podle potřeby navrhnout opatření (retenční nádrž) k ochraně zástavby obce Chlumčany. Technické řešení zpracovat a projednat s příslušnými správními úřady a dotčenou obcí ke stavebnímu řízení.
4. V případě, že součástí odvodňovacího systému budou nová vodní díla ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (v platném znění), bude pro tato díla vydáno povolení příslušným vodoprávním úřadem před stavebním řízením.
5. Ke stavebnímu řízení vypracovat a s příslušnými úřady projednat projekt úprav dotčených vodních toků. Při návrhu úprav respektovat požadavek na zachování přirozeného charakteru toků a nekapacitňování koryt stávajících vodotečí.

Pro části koryt toků dotčených vlastní stavbou nebo upravovaných v rámci výstavby komunikace uvažovat vedle funkční úprav i revitalizaci.

► **Půda, geofaktory**

6. Ke stavebnímu řízení provést pro plochy trvalého záboru odnětí ze zemědělského půdního fondu. Vhodným řešením omezit vznik pozemků nevhodných k hospodaření.
7. Ke stavebnímu řízení vymežit plochy pro deponie ornice a ostatních zemin. Tyto plochy umístit tak, aby nezasahovaly do cenných částí přírody a nenarušovaly jejich ekologickou stabilitu.
8. Ke stavebnímu řízení navrhnout využití přebytku vytěžené zeminy. V návrhu upřednostnit využití v místě stavby na realizaci opatření (rekultivace, modelace terénu a pod.), nebo jiné využití v dané lokalitě.
9. V technickém řešení stavby pro stavební řízení zohlednit potřebná protierozní opatření pro plochy zařízení staveniště a vlastní stavby v období výstavby, a pro svahy násypů a zářezů tělesa komunikace.
10. V technické řešení stavby pro stavební řízení zajistit dopravní přístupnost pozemků dotčených výstavbou komunikace. Konkrétní řešení doporučujeme projednat s majiteli dotčených pozemků.

► **Flóra a fauna, územní systém ekologické stability, krajinný ráz**

11. Zásahy do existujících přírodních prvků a prvků ÚSES omezit vhodným návrhem tělesa komunikace na co nejmenší možnou míru. Zejména se jedná o:
 - Vlčí potok - km 7,9 – 8,0;
 - Smolnický potok s nivou - km 9,05 – 9,25;
 - lesní porost na svahu údolí Smolnického potoka - km 9,1 – 9,15.
 - Cítolibský potok - km 9,4 – 9,5.

V prostoru potočních niv je nezbytné realizovat především dostatečné mostní objekty namísto zemního tělesa komunikace.

12. Ke stavebnímu řízení navrhnout a s příslušným správním úřadem projednat opatření k ochraně:
 - vyskytujících se rostlinných a živočišných druhů nebo jejich společenstev;
 - jednotlivých prvků územního systému ekologické stability a významných krajinných prvků;
 - prvků rozptýlené zeleně.

Při návrhu opatření zohlednit požadavky na:

- zabezpečení proti vniknutí živočichů do prostoru komunikace a souvisejících objektů (kanalizace, usazovací jímky);
- zajištění možnosti migrace živočichů.

Při návrhu respektovat opatření navržená v dokumentaci EIA se zohledněním změn vyplývajících z možných úprav směrového a výškového řešení komunikace.

Při návrhu opatření respektovat funkční i navrhované prvky územního systému ekologické stability.

13. Ke stavebnímu řízení navrhnout a s příslušným správním úřadem projednat lokální úpravy územního systému ekologické stability vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků. Zejména se jedná o prvky přímo zasažené stavbou komunikace:
 - lokální biokoridor – Vlčí potok
 - lokální biocentrum – Za hájem

- lokální biokoridor - Smolnický potok
 - regionální a lokální biokoridor – Cítolibský potok
14. Ke stavebnímu řízení navrhnout a s příslušným úřadem ochrany přírody projednat úpravy zasažených přírodních prvků a prvků ÚSES, jejichž realizace bude součástí výstavby komunikace.
 15. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným správním úřadem projednat návrh všech mostních objektů v trase nové komunikace. Křížení silnice s prvky ÚSES řešit podle doporučení dokumentace. Technické parametry mostních objektů navrhnout tak, aby odpovídaly požadavkům na zachování nebo obnovení funkčnosti uvedených biokoridorů a migračnímu potenciálu pro migraci živých organismů.
 16. Součástí záměru bude odstranění nevhodného zatrubnění Vlčího potoka a přemostění Cítolibského potoka pod tělesem stávající silnice I/7. Nové podchody budou zajišťovat možnost migrace pro drobné živočichy a posílení funkce biokoridorů v obou lokalitách.
 17. Ke stavebnímu řízení vypracovat a s příslušným správním úřadem projednat plán vegetačních úprav a výsadby zeleně. Do plánu vegetačních úprav a výsadby zeleně zahrnout:
 - ozelenění upravovaných silničních svahů v místech, kde nová zeleň bude mít opodstatnění z hlediska estetické či ochranné funkce;
 - výsadbu ve středním dělicím pásu;
 - výsadbu v pásu mezi stávající silnicí I/7 a novou trasou R7;
 - rekultivace ploch dotčených výstavbou komunikace (stavební plochy a plochy zařízení stavenišť, dočasné zábory, a pod.);
 - náhradní výsadby za odstranění stávající vegetace na plochách dotčených výstavbou.
 Pro výsadbu navrhnout převážně domácí druhy dřevin s výjimkou středního dělicího pásu a bezprostředního okolí komunikace, kde musí být využity druhy snášející zhoršené životní podmínky.
 18. Ke stavebnímu řízení předložit rozsah kácení v nezbytně nutném minimálním rozsahu.
 19. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat plán ochrany vzrostlých stromů v okolí staveniště a pohybu stavební techniky před poškozením podle ČSN DIN 18 920.
 20. Ke stavebnímu řízení vymežit plochy zařízení stavenišť (stavební dvory). Tyto plochy umístit tak, aby nezasahovaly do cenných částí přírody (územní systém ekologické stability, významné krajinné prvky, lesní porosty, nivy vodních toků) a nenarušovaly jejich ekologickou stabilitu.
 - ▶ **Odpadové hospodářství**
 21. Ke stavebnímu řízení vypracovat návrh odpadového hospodářství pro období výstavby a užívání stavby. Návrh bude obsahovat druhy a množství odpadů, způsob shromažďování a nakládání s odpady, a bude vycházet ze stávajícího stavu vybavení území a podmínek pro nakládání s odpady.
 22. Ke kolaudačnímu řízení doložit doklady o nakládání s odpady v průběhu výstavby a předložit smlouvy o předávání odpadů k využití nebo odstranění oprávněnou osobou pro trvalé užívání stavby.
 - ▶ **Hluk**
 23. Ke stavebnímu řízení aktualizovat na základě podrobného technického řešení stavby výpočty hluku z dopravy. V případě potřeby navrhnout a s příslušným úřadem na ochranu veřejného zdraví projednat protihluková opatření budovaná v rámci této stavby.

Součástí podrobné hlukové studie bude měření stávající hlukové zátěže ve vybraných místech obcí Chlumčany a Cítoliby. Umístění měřicích bodů bude projednáno se zástupci uvedených obcí, se kterými budou rovněž projednány výsledky hlukové studie a návrh protihlukových opatření.

Při návrhu protihlukových opatření preferovat opatření k ochraně venkovního prostoru staveb. Opatření k ochraně vnitřního prostoru staveb využít až v případě, že ochrana venkovního prostoru staveb nedosáhne požadovaných nejvýše přípustných hodnot.
 24. Ke kolaudačnímu řízení bude autorizovaným měřením doloženo splnění podmínek ochrany před nadměrným hlukem podle požadavků příslušného úřadu na ochranu veřejného zdraví.

V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření k ochraně venkovních nebo vnitřních prostor před nadměrným hlukem z provozu na silnici R7 a I/7.

 - ▶ **Organizace výstavby a ostatní opatření**
 25. Ke stavebnímu řízení vypracovat a s příslušnými úřady státní správy a dotčenými obcemi projednat plán organizace výstavby. V návrhu zohlednit následující požadavky:
 - staveništní nákladní dopravu vést pokud možno mimo stávající zastavěná území obcí;
 - minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště;
 - vyloučit poježdění nákladních automobilů a ostatní stavební techniky ve volné krajině.
 26. Ke stavebnímu řízení zpracovat a příslušnými úřady státní správy a dotčenými obcemi projednat plán

realizace stavby. V časovém plánu stanovit harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.

Plán bude závazným podkladem pro dodavatele stavby při její realizaci.

27. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat návrh preventivních opatření proti úniku ropných látek na staveništi. Současně navrhnout rozsah a četnost kontrolních opatření (kontrola stavebních mechanismů a plochy staveniště).
28. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušnými správními úřady projednat program monitorování jednotlivých složek a faktorů životního prostředí v průběhu výstavby a po uvedení stavby do provozu. Před zahájením stavby a v jejím průběhu se zaměřit zejména na sledování:
 - kvality povrchových vod v dotčených tocích;
 - hladiny a kvality podzemních vod v okolí navržené komunikace.Po uvedení stavby do provozu provádět sledování:
 - kvality srážkových vod odváděných z komunikace;
 - kvality a vývoje vegetačních úprav.
29. Ke kolaudačnímu řízení aktualizovat plán havarijních opatření v řešeném úseku silnice I/7 pro případ havárie vozidla přepravujícího nebezpečné látky a únik těchto látek mimo vozidlo.
30. Součástí stavby bude technická a biologická rekultivace nepotřebných úseků stávajících komunikací a ploch dočasných záborů.

B) Podmínky pro provádění stavby

31. Při výstavbě postupovat v souladu se schváleným plánem organizace výstavby.
32. V průběhu výstavby omezovat možné primární zdroje znečišťování ovzduší (sklárky sypkých materiálů) i vznik druhotné prašnosti při pojezdu vozidel (čištění a případně skrápění nebezpečných komunikací).
33. Provést skrývku kulturní vrstvy půdy na základě pedologického průzkumu. Ornice a podorniční vrstva budou deponovány odděleně a ošetřeny ve smyslu vyhlášky č. 13/1994 Sb.
34. Zajistit, aby v průběhu výstavby nedocházelo ke znečišťování nebo poškozování veřejných komunikací využívaných k přepravě materiálů. V případě, že by došlo ke znečištění nebo poškození komunikace během výstavby, je nezbytné uvést tyto komunikace i přilehlé prostory do původního stavu.
35. Při provádění zemních prací a při práci v oblasti vodních toků věnovat pozornost zamezení úniků nebezpečných látek. Tento požadavek zohlednit již při výběru dodavatele prací s tím, že je vhodné u stavebních strojů a mechanismů používat biologicky rozložitelné látky.
36. Provoz zařízení staveniště realizovat v souladu s platnými předpisy v oblasti ochrany životního prostředí (nakládání s odpadními vodami a odpady, ochrana podzemních vod a horninového prostředí). V prostoru staveniště:
 - nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy;
 - nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla);
 - bude zajištěno dostatečné množství sanačních sorpčních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
37. Při nakládání s technologickými odpadními vodami např. z čištění strojních zařízení, nesmí docházet k erozi ani kontaminaci půdy nebo vod látkami obsaženými v těchto odpadních vodách.
38. Během výkopových prací, kdy může být odkryta hladina podzemní vody, doporučujeme provádět zpřísněné kontroly technického stavu stavebních strojů, zaměřené na riziko úniků ropných látek z palivové, mazací a hydraulické soustavy.
39. Zahájení zemních prací oznámit v předstihu příslušnému úřadu památkové péče. Při provádění zemních prací postupovat podle doporučení úřadu památkové péče. V případě odkrytí archeologických nálezů oznámit tuto skutečnost a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu.
40. Kácení ve schváleném rozsahu provádět mimo vegetační sezónu (říjen až březen).
41. Při budování opěr nového mostního objektu přes údolí Smolnického potoka omezit pohyb stavebních mechanismů na technologicky nutné minimum.
42. Rekultivace a výsadbu zeleně podle schváleného plánu výsadeb a vegetačních úprav včetně zatravnění provést co nejdříve po ukončení terénních úprav, aby byla omezena možnost eroze na svazích a omezen vývoj nežádoucích druhů rostlin.
43. Plochy dočasného záboru nezahrnuté do plánu vegetačních úprav a výsadeb zeleně rekultivovat do původního stavu co nejdříve na trvalé travní porosty s využitím domácích druhů dřevin napojené na okolní plochy zeleně či lesní porosty.
44. Odpady produkované při výstavbě je nutné hodnotit z hlediska nebezpečnosti a podle zařazení volit

vhodný způsob nakládání v souladu s platnou legislativou. Preferovat vhodný způsob využití odpadů z výstavby před jejich odstraněním.

45. Pro výstavbu tělesa komunikace a souvisejících staveb použít v maximální možné míře namísto přírodního štěrku a kameniva vhodných frakcí recyklátu betonu a tříděných stavebních sutí.
46. Zdroje hluku umísťovat mimo obytnou zástavbu, omezovat jejich pohyb a účinně omezovat šíření hluku mimo prostor staveniště. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby spojené s významnými zdroji hluku omezit na pracovní dny od 7⁰⁰ do 21⁰⁰ hod.
47. V případě poškození veřejného nebo soukromého majetku (stavba, pozemek, a pod.) je nutné po dohodě s majitelem uvést poškozený majetek do původního stavu, nebo uhradit náklady s tím spojené.
48. Před uvedením stavby do trvalého užívání bude proveden zkušební provoz, který bude sloužit k ověření parametrů stavby, včetně vlivů na životní prostředí, a bude předcházet kolaudačnímu řízení. Délku zkušebního provozu stanoví příslušný stavební úřad.
49. Ke kolaudačnímu řízení budou v plném rozsahu dokončeny veškeré stavební činnosti zahrnující opatření k ochraně životního prostředí, osob či majetku.

C) Podmínky pro užívání stavby (trvalý provoz)

50. Provádět monitorování životního prostředí dle zpracovaného a schváleného programu, vyhodnocování výsledků, a v případě nutnosti navrhopvat a realizovat opatření k vyloučení nebo omezení negativních důsledků provozu stavby na životní prostředí.
51. S výsledky monitorování jednotlivých složek a faktorů životního prostředí vhodným způsobem seznamovat úřady státní správy, územně samosprávné celky a veřejnost.
52. Odpovídajícím způsobem pečovat o vegetační úpravy realizované jako součást stavby po dobu min. 5 let. Za uhynulé jedince zajistit včasnou náhradu.
53. Provádět pravidelnou údržbu všech zařízení stavby tak, aby plnila potřebnou funkci k ochraně životního prostředí, osob i majetku před nadměrnými negativními vlivy spojenými s provozem silnice R7.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena v souladu s ustanoveními § 4 odst. 1 písm. e) a § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

Ing. arch. Jan Zadražil
vedoucí odboru

Rozdělovník k č.j. 307/05/Z PZ/057

- 1/ Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
- 2/ Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
- 3/ Obec Bítovzeves, k rukám starosty, Bítovzeves 50, 439 42 Bítovzeves
- 4/ Město Postoloprty, k rukám starosty, Mírové nám. 318, 439 42 Postoloprty
- 5/ Krajská hygienická stanice, územní pracoviště Louny, Poděbradova 749, 440 38 Louny
- 6/ Městský úřad Žatec, odbor životního prostředí, Nám. Svobody 1, 438 24 Žatec
- 7/ Městský úřad Louny, odbor životního prostředí, Mírové nám. 35, 439 42 Louny
- 8/ ČIŽP OI, Výstupní 1644, 400 07 Ústí n. Labem
- 9/ MŽP, odbor pos. vlivů na ŽP a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
- 10/ MŽP, Odbor výkonu státní správy IV, Školní 5335, 430 01 Chomutov
- 11/ Děti Země, Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 48/50, 602 00 Brno
- 12/ zpracovatel posudku: Ing. Alexandr Mertl, Trstěnice 106, 569 57 Trstěnice u Litomyšle
- 13/ zpracovatel dokumentace: VIA Service s.r.o., Vlastina 23/889, 161 01 Praha 6