

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2009

ČSN EN ISO 14001:2005

ČSN OHSAS 18001:2008

D6 – Střední Čechy

**Dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů**

Číslo zakázky: 17.0264-04

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4
108 00 Praha 10
IČ: 63981378
DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9
Fax: +420 274 772 002
E-mail: ekola@ekolagroup.cz
www.ekolagroup.cz

Březen 2018



NÁZEV ZÁMĚRU: D6 – Střední Čechy
*Dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů*

ČÍSLO ZAKÁZKY: 17.0264-04

OBJEDNATEL: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
tel.: 274 784 927-9
fax.: 274 772 002
e-mail: ekola@ekolagroup.cz

KOORDINAČNÍ ČINNOST: Ing. Pavel Hudousek

ŘEŠITELSKÝ TÝM: Ing. Pavel Hudousek
Ing. Zuzana Vošická
Ing. Jakub Černý
Mgr. Michaela Plívová

KONTROLOVAL: Ing. Zuzana Vošická

VEDOUČÍ PROJEKTU: Ing. Libor Ládyš
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku
dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení
o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního
prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993;
prodloužení autorizace č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011
a č. j. 70572/ENV/15 ze dne 4. 11. 2015

DATUM: 12. března 2018

© EKOLA group, spol. s r.o.

Veškerá práva k využití si vyhrazuje EKOLA group, spol. s r.o. společně se zadavatelem.

Výsledky a postupy obsažené ve zprávě jsou duševním majetkem firmy EKOLA group, spol. s r.o. a jsou chráněny autorskými právy ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb.

OBSAH

ÚVOD.....	17
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	22
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	23
B. I. Základní údaje	23
B. I. 1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	23
B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru	23
B. I. 3. Umístění záměru	27
B. I. 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	29
B. I. 5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	31
B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry	34
B. I. 7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	65
B. I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	65
B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 9a odst. 3a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	65
B. II. Údaje o vstupech.....	68
B. II. 1. Půda.....	68
B. II. 2. Voda.....	78
B. II. 3. Ostatní přírodní zdroje	79
B. II. 4. Energetické zdroje.....	79
B. II. 5. Biologická rozmanitost	80
B. II. 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	81
B. III. Údaje o výstupech	87
B. III. 1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží.....	87
B. III. 2. Odpadní vody	90
B. III. 3. Odpady	94
B. III. 4. Ostatní emise a rezidua	102
B. III. 5. Doplňující údaje.....	105
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	107
C. I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	107

C. I. 1. Struktura a ráz krajiny	107
C. I. 2. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry	109
C. I. 3. Významné krajinné prvky (VKP)	110
C. I. 4. Územní systém ekologické stability (ÚSES)	113
C. I. 5. Zvláště chráněná území, památné stromy	120
C. I. 6. Přírodní parky	120
C. I. 7. NATURA 2000	121
C. I. 8. Zvláště chráněné druhy	122
C. I. 9. Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	122
C. I. 10. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	125
C. I. 11. Území hustě obydlená, obyvatelstvo	129
C. I. 12. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území.....	130
C. I. 13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	130
C. II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny	131
C. II. 1. O vzduší	131
C. II. 2. Voda.....	139
C. II. 3. Půda.....	144
C. II. 4. Biologická rozmanitost	146
C. II. 5. Klima	154
C. II. 6. Počáteční akustická situace.....	160
C. II. 7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	160
C. II. 8. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek..	161
C. III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit	164
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	167
D. I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí	167
D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	167
D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima.....	170

D. I. 3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky.....	207
D. I. 4. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	220
D. I. 5. Vlivy na půdu.....	230
D. I. 6. Vlivy na přírodní zdroje	233
D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost	235
D. I. 8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce.....	258
D. I. 9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.	280
D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích.....	282
D. III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodu I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů	284
D. IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně	287
D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	300
D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích	303
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	307
F. ZÁVĚR.....	309
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	310
H. PŘÍLOHY.....	320
Fotodokumentace	331
Literatura	339
Legislativa	342

Přílohy dokumentace

- Příloha č. 1** **Dopravně – inženýrské podklady použité k vyhotovení dokumentace EIA k záměru „D6 – Střední Čechy“ (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2017)**
- Příloha č. 2** **Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)**
- Příloha č. 3a** **Rozptylová studie – etapa výstavby (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)**
- Příloha č. 3b** **Rozptylová studie – etapa provozu (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)**
- Příloha č. 4** **Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžičková, listopad 2017)**
- Příloha č. 5** **Aktualizované biologické hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017)**
- Příloha č. 6** **Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017)**
- Příloha č. 7** **Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)**
- Příloha č. 8** **Dendrologický průzkum (Ing. František Moravec, říjen 2017)**
- Příloha č. 9** **Posouzení vlivu stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017)**
- Příloha č. 10** **Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)**
- Příloha č. 11** **Výkresová část**
- Výkres č. 1 R6 Krupá přeložka – Celková situace stavby (1 : 10 000)
- Výkres č. 2 D6 Hořesedly – přeložka – přehledná situace (1 : 10 000)
- Výkres č. 3 D6 Hořovičky – obchvat – přehledná situace (1 : 10 000)
- Výkres č. 4 R6 Hořovičky – obchvat – prověření technického řešení odpočívky Kolečov – přehledná situace (1 : 10 000)
- Výkres č. 5a R6 Krupá přeložka – koordinační situace – sekce 1 (1 : 2 000)
- Výkres č. 5b R6 Krupá přeložka – koordinační situace – sekce 2 (1 : 2 000)
- Výkres č. 5c R6 Krupá přeložka – koordinační situace – sekce 3 (1 : 2 000)
- Výkres č. 6a D6 Hořesedly – přeložka – koordinační situace stavby, část 1 (1 : 2 000)
- Výkres č. 6b D6 Hořesedly – přeložka – koordinační situace stavby, část 2 (1 : 2 000)
- Výkres č. 6c D6 Hořesedly – přeložka – koordinační situace stavby, část 3 (1 : 2 000)
- Výkres č. 6d D6 Hořesedly – přeložka – koordinační situace stavby, část 4 (1 : 2 000)
- Výkres č. 7a D6 Hořovičky – obchvat – koordinační situace 1. část (1 : 2 000)
- Výkres č. 7b D6 Hořovičky – obchvat – koordinační situace 2. část (1 : 2 000)
- Výkres č. 7c D6 Hořovičky – obchvat – koordinační situace 3. část (1 : 2 000)
- Výkres č. 7d D6 Hořovičky – obchvat – koordinační situace 4. část (1 : 2 000)
- Výkres č. 8 R6 Hořovičky – obchvat – prověření technického řešení odpočívky Kolečov – situace odpočívky (1 : 500)

Příloha č. 12 Mapová část

Mapa č. 1 Přírodní hodnoty (1 : 20 000)

Mapa č. 2 ÚSES (1 : 20 000)

Mapa č. 3 Ochrana vod (1 : 20 000)

Přehled nejdůležitějších používaných zkratek

a. s.	Akciová společnost	LBC	Lokální biocentrum
AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky	LBK	Lokální biokoridor
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka	LPG	Zkapalněný ropný plyn
CO	Oxid uhelnatý	LV	Lehká vozidla (OA+M)
č. j.	Číslo jednací	MK	Zemní telefonní kabel
ČD	České dráhy	MO ČRS	Místní organizace rybářského svazu
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	MP	Migrační potenciál
ČOV	Čistírna odpadních vod	MPE	Migrační potenciál ekologický
ČR	Česká republika	MPT	Migrační potenciál technický
ČS PHM	Čerpací stanice pohonných hmot	MTS	Zemní telefonní kabel
ČSN	Česká technická norma	MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
ČSÚ	Český statistický úřad	MŽP	Ministerstvo životního prostředí
DK	Dálkový kabel	N	Odpady kategorie nebezpečné
DOK	Optický sdělovací kabel	NEL	Nepolární extrahovatelné látky
DSP	Dokumentace ke stavebnímu povolení	NN	Nízké napětí
DÚR	Dokumentace pro územní řízení	NO ₂	Oxid dusičitý
EIA	Hodnocení vlivů na životní prostředí	O	Odpady kategorie ostatní
EO	Ekvivalentní obyvatelé	OPVZ	Ochranné pásmo vodního zdroje
EVL	Evropsky významná lokalita	p. t.	pod terénem
HPV	Hladina podzemní vody	PAS	Počáteční akustická situace
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	PD	Projektová dokumentace
IS	Inženýrské sítě	PDoKP	Potenciálně dotčený krajinný prostor
k. ú.	Katastrální území	PHO	Protihlukové opatření
KN	Katastr nemovitostí	PHS	Protihluková stěna
KO	Druh kriticky ohrožený	PM _{2,5}	Suspendované částice frakce menší než 2,5 µm
KÚ	Konec úseku	PM ₁₀	Suspendované částice frakce menší než 10 µm
KÚSK	Krajský úřad Středočeského kraje	PPk	Přírodní park
<i>L_{Aeq}</i>	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A	PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa

RBK	Regionální biokoridor	VKP	Významný krajinný prvek
RN	Retenční nádrž	VN	Vysoké napětí
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR	VTL	Vysokotlaký plynovod
Sb.	Sbírka	VVN	Velmi vysoké napětí
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst	VVTL	Velmi vysokotlaký plynovod
SO	Druh silně ohrožený	WHO	Světová zdravotnická organizace
SO	Stavební objekt	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
SV	Suma vozidel (LV+TV)	ZPF	Zemědělský půdní fond
TV	Těžká vozidla (LNA do 3,5 t + TNA nad 3,5 t)	ZS	Zařízení staveniště
ÚP	Územní plán	žkm	železniční kilometr
ÚSES	Územní systém ekologické stability	ŽP	Životní prostředí

Seznam obrázků

Obrázek 1 Grafické znázornění úseků intenzit dopravy pro stavbu D6 – Střední Čechy	24
Obrázek 2 Schematické umístění záměru	28
Obrázek 3 Umístění tůní pro obojživelníky v úseku Hořesedly, přeložka	43
Obrázek 4 Mapa radonového indexu	104
Obrázek 5 Schematické vymezení PDoKP trasy záměru D6 – Střední Čechy z hlediska vlivu na krajinný ráz	108
Obrázek 6 Umístění trasy předmětného záměru dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka v souvislosti se sesuvnými lokalitami	123
Obrázek 7 Umístění trasy předmětného záměru v úseku Hořesedly, přeložka v souvislosti s chráněným ložiskovým územím Kounov u Rakovníka a výhradním ložiskem Kounov.....	124
Obrázek 8 Umístění trasy záměru ve vztahu k územím dotčených obcí.....	129
Obrázek 9 Celková podoba větrné růžice pro zájmové území dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka	131
Obrázek 10 Celková podoba větrné růžice pro zájmové území dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka	133
Obrázek 11 Celková podoba větrné růžice pro zájmové území dálnice D6 v úseku Hořovičky, obchvat	134
Obrázek 12 Umístění ochranného pásma VZ Nový Dvůr u Chrášťan vůči trase záměru D6 – Střední Čechy	143
Obrázek 13 Umístění ochranných pásem vodních zdrojů vůči navrhované trase záměru D6 – Střední Čechy	143
Obrázek 14 Umístění ochranných pásem vodních zdrojů vůči navrhované trase záměru D6 – Střední Čechy	144
Obrázek 15 Potenciální ohrožení orné půdy větrnou erozí v zájmovém území záměru D6 – Střední Čechy	145
Obrázek 16 Potenciální ohrožení orné půdy vodní erozí v zájmovém území záměru D6 – Střední Čechy	146
Obrázek 17 Umístění navrhovaného propustku v km 48,100, resp. alternativního propustku v 48,400 trasy záměru – stavba Hořesedly, přeložka.....	261
Obrázek 18 Grafické znázornění lokality bývalé pískovny Nesuchyně v km 49,000–49,800 úseku Hořesedly, přeložka	262
Obrázek 19 Umístění navrhovaného propustku v km 48,100, resp. alternativního propustku v 48,400 trasy záměru – stavba Hořesedly, přeložka.....	288
Obrázek 20 Grafické znázornění lokality bývalé pískovny Nesuchyně v km 49,000–49,800 úseku Hořesedly, přeložka	293

Seznam tabulek

Tabulka 1 Předpokládané intenzity dopravy pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 na dálnici D6	24
Tabulka 2 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Krupá, přeložka (SO 3801).....	38
Tabulka 3 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořesedly, přeložka (SO 4801).....	45
Tabulka 4 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořovičky, obchvat (SO 5801–5802).....	51
Tabulka 5 Použité druhy dřevin při vegetačních úpravách v rámci odpočívky Kolečov.....	53
Tabulka 6 Předpokládané nasazení strojů a staveništní mechanizace.....	57
Tabulka 7 Rozsah trvalých a dočasných záborů stavbou dálnice D6 – Střední Čechy v jednotlivých k. ú.	68
Tabulka 8 Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF v jednotlivých k. ú.....	69
Tabulka 9 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú.	70
Tabulka 10 Charakteristika klimatických regionů dotčených pozemků chráněných jako ZPF	72
Tabulka 11 Charakteristika hlavních půdních jednotek dotčených pozemků chráněných jako ZPF.....	72
Tabulka 12 Charakteristika sklonitosti a expozice půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF.....	73
Tabulka 13 Charakteristika skeletovitosti a hloubky půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF	73
Tabulka 14 Zábory půd podle tříd ochrany ZPF v rámci stavby.....	74
Tabulka 15 Charakteristika jednotlivých tříd ochrany ZPF	75
Tabulka 16 Rozsah trvalých a dočasných záborů PUPFL v jednotlivých k. ú.	76
Tabulka 17 Stávající intenzity dopravy na komunikaci I/6 – rok 2017	81
Tabulka 18 Předpokládané intenzity dopravy pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 na dálnici D6	84
Tabulka 19 Výpočet počtu příjezdů vozidel na odpočívku Kolečov.....	85
Tabulka 20 Bilance emisí z liniových zdrojů znečištění ovzduší při výstavbě dálnice D6 – Střední Čechy.	87
Tabulka 21 Odtok z jednotlivých kanalizačních stok po výstavbě úseku Krupá, přeložka	92
Tabulka 22 Odtok z jednotlivých kanalizačních stok po výstavbě úseku Hořesedly, přeložka	92
Tabulka 23 Odtok z jednotlivých kanalizačních stok po výstavbě úseku Hořovičky, obchvat	93
Tabulka 24 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě	97
Tabulka 25 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu	101
Tabulka 26 Seznam strojů používaných při stavební činnosti D6 – Střední Čechy a jejich akustický tlak	103
Tabulka 27 Bilance zemin v rámci výstavby úseku Krupá, přeložka.....	105
Tabulka 28 Bilance zemin v rámci výstavby úseku Hořesedly, přeložka	105
Tabulka 29 Bilance zemin v rámci výstavby úseku Hořovičky, obchvat	105
Tabulka 30 Typologické členění české krajiny.....	107
Tabulka 31 Demografická charakteristika dotčených obcí dle evidence Českého statistického úřadu k 1. 1. 2017.....	130

Tabulka 32 Pětileté průměry 2012–2016 ve čtvercové síti 1x1 km zájmového území v úseku Krupá, přeložka podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č. 415/2012 Sb.	134
Tabulka 33 Pětileté průměry 2012–2016 ve čtvercové síti 1x1 km zájmového území v úseku Hořesedly, přeložka podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č. 415/2012 Sb.	135
Tabulka 34 Pětileté průměry 2012–2016 ve čtvercové síti 1x1 km zájmového území v úseku Hořovičky, obchvat podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č. 415/2012 Sb.	137
Tabulka 35 Imisní pozadí NO ₂ z monitorovací stanice AIM.....	138
Tabulka 36 Imisní pozadí PM ₁₀ z monitorovacích stanic AIM	138
Tabulka 37 Imisní pozadí PM _{2,5} z monitorovací stanice AIM.....	138
Tabulka 38 Imisní pozadí benzenu z monitorovací stanice AIM	138
Tabulka 39 Imisní pozadí benzo[a]pyrenu z monitorovací stanice AIM.....	139
Tabulka 40 Imisní pozadí oxidu uhelnatého z monitorovacích stanic AIM	139
Tabulka 41 Základní hydrologické údaje dotčených vodních toků	139
Tabulka 42 Specifikace vybraných hydrogeologických objektů v úseku Krupá, přeložka	140
Tabulka 43 Specifikace vybraných hydrogeologických objektů v úseku Hořesedly, přeložka	141
Tabulka 44 Specifikace vybraných hydrogeologických objektů v úseku Hořovičky, obchvat	141
Tabulka 45 Procentuální podíl trvalého záboru ZPF a PUPFL jednotlivých úseků stavby dálnice D6 – Střední Čechy.....	144
Tabulka 46 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka	155
Tabulka 47 Charakteristiky zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – smogové situace – sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami	155
Tabulka 48 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka.....	156
Tabulka 49 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka.....	156
Tabulka 50 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly přeložka	156
Tabulka 51 Charakteristiky zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – smogové situace – sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami	157
Tabulka 52 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka	157
Tabulka 53 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka	157
Tabulka 54 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly přeložka	158

Tabulka 55 Charakteristiky zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – smogové situace – sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami.....	158
Tabulka 56 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka.....	159
Tabulka 57 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka.....	159
Tabulka 58 Souhrn výsledků měření počáteční akustické situace – hluk z dopravy.....	160
Tabulka 59 Zásahy do hmotného majetku.....	161
Tabulka 60 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví.....	170
Tabulka 61 Porovnání příspěvků NO ₂ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	176
Tabulka 62 Porovnání příspěvků NO ₂ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	176
Tabulka 63 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	177
Tabulka 64 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	178
Tabulka 65 Porovnání příspěvků PM ₁₀ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	179
Tabulka 66 Porovnání příspěvků PM ₁₀ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	179
Tabulka 67 Porovnání příspěvků PM _{2,5} varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť....	180
Tabulka 68 Porovnání příspěvků PM _{2,5} varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť....	180
Tabulka 69 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	181
Tabulka 70 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	181
Tabulka 71 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	182
Tabulka 72 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	182
Tabulka 73 Porovnání příspěvků NO ₂ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	183
Tabulka 74 Porovnání příspěvků NO ₂ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	184
Tabulka 75 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	185
Tabulka 76 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	185
Tabulka 77 Porovnání příspěvků PM ₁₀ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	186
Tabulka 78 Porovnání příspěvků PM ₁₀ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	186
Tabulka 79 Porovnání příspěvků PM _{2,5} varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť....	187
Tabulka 80 Porovnání příspěvků PM _{2,5} varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť....	187
Tabulka 81 Porovnání příspěvků benzen varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	188
Tabulka 82 Porovnání příspěvků benzen varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	188
Tabulka 83 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť.....	189

Tabulka 84 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	189
Tabulka 85 Porovnání příspěvků NO ₂ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	190
Tabulka 86 Porovnání příspěvků NO ₂ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	190
Tabulka 87 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	191
Tabulka 88 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	191
Tabulka 89 Porovnání příspěvků PM ₁₀ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť ...	193
Tabulka 90 Porovnání příspěvků PM ₁₀ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť ...	193
Tabulka 91 Porovnání příspěvků PM _{2,5} varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	194
Tabulka 92 Porovnání příspěvků PM _{2,5} varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	194
Tabulka 93 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	195
Tabulka 94 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	195
Tabulka 95 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	195
Tabulka 96 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	196
Tabulka 97 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5.....	199
Tabulka 98 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP8.5.....	199
Tabulka 99 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5	200
Tabulka 100 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5	200
Tabulka 101 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP8.5	200
Tabulka 102 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5	201
Tabulka 103 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP8.5	201
Tabulka 104 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP.4.5.....	202
Tabulka 105 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP8.5.....	202
Tabulka 106 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP4.5.....	202

Tabulka 107 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP4.5	203
Tabulka 108 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP8.5	203
Tabulka 109 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP4.5	203
Tabulka 110 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP8.5	203
Tabulka 111 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5.....	204
Tabulka 112 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP8.5.....	204
Tabulka 113 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5.....	205
Tabulka 114 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5.....	205
Tabulka 115 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP8.5.....	205
Tabulka 116 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5	205
Tabulka 117 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP8.5	206
Tabulka 118 Porovnání bilance emisí CO ₂ ze silničního provozu pro stávající stav 2017 a výhledový stav 2023 se záměrem	206
Tabulka 119 Hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemních komunikací	208
Tabulka 120 Popis kontrolních výpočtových bodů.....	208
Tabulka 121 Výsledky výpočtu z provozu silniční dopravy v roce 2000 a ve stávajícím stavu (rok 2017)	210
Tabulka 122 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,s}$ z činnosti stavebních strojů	211
Tabulka 123 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,s}$ z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti...	212
Tabulka 124 Rozsah navržených protihlukových stěn předmětné stavby	214
Tabulka 125 Vliv zimní údržby stavby D6 – Střední Čechy na vodní toky	224
Tabulka 126 Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF v jednotlivých k. ú.	230
Tabulka 127 Předpokládaný rozsah dotčené mimolesní zeleně v rámci jednotlivých úseku stavby D6 – Střední Čechy.....	247
Tabulka 128 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Krupá, přeložka (SO 3801)	248
Tabulka 129 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořesedly, přeložka (SO 4801)..	248

Tabulka 130 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořovičky, obchvat (SO 5801–5802)	249
Tabulka 131 Použité druhy dřevin při vegetačních úpravách v rámci odpočívky Kolečov	249
Tabulka 132 Tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu	279
Tabulka 133 Vybrané hydrogeologické objekty pro monitorování úrovně HPV – úsek Krupá, přeložka	297
Tabulka 134 Vybrané hydrogeologické objekty pro monitorování úrovně HPV – úsek Hořesedly, přeložka	297
Tabulka 135 Vybrané hydrogeologické objekty pro monitorování úrovně HPV – úsek Hořovičky, obchvat	298

ÚVOD

Dokumentace EIA se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem dálnice **D6 – Střední Čechy** umístěné ve Středočeském a částečně i Ústeckém kraji v k. ú. Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněžves u Rakovníka, Hořesedly, Děkov, Chrástany u Rakovníka, Hokov, Hořovičky, Kolešov, Vrbice u Hořoviček, Bukov u Hořoviček, Strojetic u Podbořan, Bílenec.

V současné době zajišťuje hlavní silniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary, Karlovy Vary – Cheb – státní hranice silnice I/6. Tato komunikace je jedním z nejzatíženějších silničních úseku na území České republiky. Vybudováním dálnice D6, tedy přeložky silnice I/6, dojde ke značnému odlehčení dopravy v dotčených obcích (Krupá, Hořesedly, Hořovičky), kterými stávající silnice I/6 prochází.

Zařazení záměru

Navržený záměr je zařazen dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů do kategorie I (podléhá posuzování vždy), sloupec MŽP, č. 47 – „Dálnice I. a II. třídy“.

Pozn.: V souvislosti s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je s účinností od 1. 1. 2016 záměr zařazen do kategorie dálnice s označením D6.

Předmět záměru

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba a provoz dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka, Hořesedly přeložka a Hořovičky, obchvat, která je navržena jako čtyřpruh s návrhovou kategorií D 25,5/120 o celkové délce 20,844 km. Záměr D6 – Střední Čechy začíná za obcí Krušovice, konec je umístěn do prostoru křížení se silnicí I/27. Součástí záměru je i odpočívka Kolešov, cca v km 60,600 stavby Hořovičky, obchvat.

Krupá, přeložka

Začátek tohoto úseku dálnice D6 je v km 41,750 v oblasti západně od obce Krušovice a konec v km 48,200, kde se napojí na stávající silnici I/6. Celková délka tohoto stavebního úseku je 6,450 km.

Součástí předmětné stavby je výstavba pěti mostních objektů, mimoúrovňové křižovatky (v km cca 43,500), realizace protihlukových stěn a další úpravy ostatních komunikací.

Hořesedly, přeložka

Tato stavba řeší severní obchvat obce Hořesedly. Začátek přeložky je v km 48,200 a konec v km 57,400. Celková délka tohoto stavebního úseku je 9,200 km.

Trasa dálnice je vedena v souběhu se silnicí I/6 až do prostoru mezi obcí Hořesedly a železničním traťovým úsekem č. 126 trati Rakovník–Louny, kde kříží stávající silnici I/6. V dalším průběhu dálnice obchází obec Hořesedly po severní straně.

Součástí předmětné stavby je výstavba sedmi mostních objektů na dálnici a šesti mostů přes dálnici, mimoúrovňové křižovatky (v km cca 51,000) a úpravy ostatních komunikací.

Hořovičky, obchvat

Tento úsek stavby předmětného záměru řeší realizaci dálnice D6 v délce 5,194 km, od km 57,400 až do km 62,594 za stávající křižovatku se silnicí I/27. Dálnice v tomto úseku obchází obec Hořovičky

po severní straně a v prostoru obce Kolečov se napojuje na stávající silnici I/6. Vzhledem k tomuto souběhu bude v úseku mezi obcí Hořovičky a křižovatkou se silnicí I/27 vybudována doprovodná komunikace kategorie S 9,5, která bude zařazena do kategorie silnic II. třídy s označením II/606.

V rámci výstavby předmětného úseku stavby dojde ke změně systému dopravního napojení obce Kolečov. Silnice III/02272, která je nyní připojením na silnici I/6 a prochází průtahem obcí Kolečov, bude přeložena tak, že před severním okrajem obce se odkloní směrem na silnici III/2214 (spojnice obcí Hořovičky – Vrbice). Realizací přeložky dojde také k propojení obcí Bukov – Kolečov po stávající polní cestě. Nové propojení se zařadí do kategorie silnic III. tříd a bude realizované v šířkovém uspořádání S 7,5. Tato komunikace bude podcházet dálnici D6 a doprovodnou komunikaci II/606, na kterou bude připojena rampou. Zároveň bude rozšířena stávající komunikace, která v současném stavu vede souběžně se silnicí I/6 z Kolečova ke křižovatce se silnicí I/27 (ve směru na Žatec) na kategorii S 7,5. Realizace dálnice v tomto úseku stavby vyvolá demolici prodejny a zrušení čerpací stanice nebo změnu její dispozice v místě křížení se silnicí I/27.

Součástí předmětného úseku stavby D6 je dále výstavba šesti mostních objektů na dálnici, jednoho přes dálnici, dvou mostů na ostatních komunikacích, realizace jedné mimoúrovňové křižovatky (v km cca 62,200), protihlukové stěny.

Odpočívka Kolečov

Součástí záměru je i odpočívka Kolečov, cca v km 60,600 stavby Hořovičky, obchvat. Technické řešení odpočívky Kolečov vychází ze stávajícího umístění čerpací stanice pohonných hmot při silnici I/6. V rámci odpočívky budou dostavěna parkovací stání, odpočinkové plochy a plochy pro umístění stravovacích zařízení.

Na odpočívce jsou navrženy následující počty odstavných a parkovacích ploch:

Těžká nákladní vozidla	28 PS
Autobusové stání	4 PS
Obytný vůz	3 PS
Osobní automobil	61 PS
Osobní automobil (vozidlo přepravující těžce pohybově postižené)	4 PS

Realizace všech tří úseku předmětného záměru (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov) proběhne zároveň.

Návaznost na další záměry v území

Začátek předmětného záměru bude za obcí Krušovice navazovat na úsek D6 Řevničov, obchvat v dálničním km 41,750. Zahájení výstavby tohoto úseku dálnice D6 se předpokládá v prosinci 2017.

Na konci (v dálničním km 62,594) bude posuzovaný záměr navazovat na stavbu D6 křižovatka I/27 Petrohrad (hranice kraje) – Lubenec. Zahájení výstavby tohoto úseku dálnice D6 se předpokládá v roce 2020.

Stručné shrnutí dosavadního procesu EIA a projednání předloženého záměru

Předkládaný záměr D6 – Střední Čechy byl v minulosti řešen jako součást záměru „Silnice I/6 úsek Nové Strašecí – křižovatka s I/27“, který byl posouzen dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a to ve dvou variantách směrového řešení (varianta I. a varianta II.). Vedení jednotlivých

variant se lišilo v místě obce Hořesedly, kdy varianta I. byla vedena na sever a varianta II. na jih od obce Hořesedly.

12. dubna 2001 bylo na základě zpracované dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb. (ENVISYSTEM s.r.o., duben 1999) Ministerstvem životního prostředí vydáno souhlasné stanovisko dle zákona č. 244/1992 Sb. (č. j. NM700/913/1358/OP.VŽP/01 e. o.). Jednou z podmínek souhlasného stanoviska pro fázi přípravy projektu bylo komunikaci projekčně připravit a následně vybudovat ve variantě I., tedy severního obchvatu obce Hořesedly.

Pro stavbu „R6 Nové Strašecí – křižovatka s I/27 – stavební úsek 1, 2, 3“ v km 32,000–48,200, jenž zahrnuje jeden z předmětných úseků – Krupá, přeložka, bylo dne 15. 8. 2006 Městským úřadem Rakovník odborem výstavby a investic vydáno územní rozhodnutí (č. j. Výst. 2290/2006 Va).

Pro stavbu „R6 Nové Strašecí – křižovatka s I/27 úseku 4 a 5“, která zahrnuje dva z předmětných úseků – Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat, bylo dne 26. 3. 2009 Městským úřadem Rakovník odborem výstavby a investic vydáno územní rozhodnutí (č. j. Výst./3344/2008 Va).

K posuzovanému záměru byla tedy v minulosti vydána právoplatná územní rozhodnutí, na která navazují současné projektové dokumentace.

Pro úseky Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat je zpracována projektová dokumentace pro změnu územního rozhodnutí. Předmětem změny je zejména úprava kategorie dálnice na D 25,5/120 (z původní R 25,5/100), úprava velikosti mostních objektů na mosty s menší světlostí, změna konstrukce mostních objektů v souvislosti se změnou světlosti, změna řešení MÚK Jesenice na základě požadavku na zajištění oboustranného přístupu ke stávající ČS PHM a motorestu. Na základě tohoto požadavku byly křižovatkové větve 5A a 5B MÚK Jesenice napojeny na trasu dálnice přímo bez kolektoru. Křižovatkové větve 1 a 2 byly kvůli odsunutí poloze přeložky I/27 mírně zkráceny. Další významnou změnou aktuálního projektu oproti řešení z původní DÚR je rozdílné umístění retenční nádrže v úseku Hořovičky, obchvat (posun z km 58,400 do km 59,200 za silnici III/2214) a vypuštění ekoduktu v úseku Hořesedly, přeložka v místě staničení km 55,600.

Důvodem opětovného posouzení vlivu záměru na životní prostředí záměru je především novela zákona č. 100/2001 Sb., platná od 1. 4. 2015 (novela zákona č. 39/2015 Sb.), která stanovuje povinnost tzv. zezávaznění stanovisek EIA.

Jak již bylo zmíněno výše, jedná se o dopravní stavbu, která byla v minulosti posouzena dle zákona č. 244/1992 Sb. a získala souhlasné stanovisko dle tohoto zákona. Stanoviska EIA vydaná na základě procesu vedeného dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (tj. zákona platného před vstupem ČR do EU) nesplňují dle názoru Evropské komise požadavky směrnice 2011/92/EU a Evropská komise tak v rámci řešení infringementového řízení č. 2048/2013 odmítla, aby tato stanoviska byla nadále využívána jako podklad pro povolování záměrů bez zajištění nového zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a bez zajištění nového procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

Zákon č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 39/2015 Sb. ve svých přechodných ustanoveních hovoří následovně: „Nelze-li vydat souhlasné závazné stanovisko podle věty první, musí být záměr předmětem nového posouzení podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.“

Z výše uvedených důvodů je nyní k posouzení předložena nová dokumentace EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a jeho přílohou č. 4.

Návrh posuzovaného záměru vychází ze stanoviska EIA vydaného MŽP dne 12. dubna 2001 (č. j. NM700/913/1358/OP.VŽP/01 e. o.), přičemž navazující projektová dokumentace reaguje na jeho podmínky (např. v souvislosti s realizací severního obchvatu obce Hořesedly).

Aktuální proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí

Navržený záměr je zařazen dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů do kategorie I (podléhá posuzování vždy), sloupec MŽP, č. 47 – „Dálnice I. a II. třídy“.

U záměrů vždy podléhajících posouzení EIA dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů je možné využít postupu dle § 6 odst. 5 zákona: „*Nejedná-li se o záměry, které podléhají posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice České republiky podle § 11, nebo o záměry, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody vydaného podle zákona o ochraně přírody a krajiny mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, může oznamovatel předložit místo oznámení dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) podle přílohy č. 4 k tomuto zákonu; v takovém případě se postupuje podle § 8 nebo 10.*“ V případě takového postupu pak neprobíhá zjišťovací řízení a dochází rovnou k předložení a následnému projednání dokumentace EIA.

Tento postup je využit i v případě posuzovaného záměru **D6 Střední Čechy**, kdy oznamovatel předkládá rovnou **dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí** (dále jen „dokumentace EIA“).

V souladu s Usnesením vlády ČR č. 430 ze dne 11. 5. 2016 se při přípravě nové dokumentace EIA vychází z nejaktuálnějšího stupně projektové dokumentace, kterou má investor ve vztahu k záměru k dispozici. V tomto případě se jedná o Dokumentaci pro stavební povolení – R6 Krupá, přeložka (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), Dokumentaci pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořesedly, přeložka (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), Dokumentaci pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořovičky, obchvat (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015).

Záměr dálnice **D6 – Střední Čechy** (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat; odpočívka Kolečov) je z hlediska vedení trasy a technického řešení posuzován v jedné variantě. V průběhu posouzení vlivů na životní prostředí nevyvstaly důvody k předložení variantního řešení záměru.

Předkládaná dokumentace je mimo jiné zpracována na základě průzkumů, podkladů, jednotlivých podrobných expertních posouzení i nově vyhotovených odborných studií – viz přílohy předkládané dokumentace EIA (příloha č. 1–10).

Text dokumentace EIA je pro snazší orientaci doplněn výkresovou a mapovou částí (příloha č. 11 a 12), která poskytuje přehled o dané situaci a o místních podmínkách. Údaje z mapových podkladů byly doplněny o informace získané na příslušných veřejných institucích. Množství informací bylo získáno rovněž průzkumem terénu.

V předkládané dokumentaci EIA jsou řešeny následující časové horizonty, resp. stavy:

- **Stávající stav** **2017**
- **Fáze výstavby** **04/2019 – 03/2022**

Pozn.: Předpokládá se realizace všech tří úseků předmětného záměru (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov) zároveň.

- **Fáze provozu** **2023**

- Stav bez záměru (tj. bez D6 – Střední Čechy)
- Stav se záměrem (tj. s D6 – Střední Čechy)
- **Fáze provozu 2040**
 - Stav bez záměru (tj. bez D6 – Střední Čechy)
 - Stav se záměrem (tj. s D6 – Střední Čechy)

Pozn.: V posuzovaném roce 2040 je uvažováno se zprovozněním kompletní sítě (v současnosti plánovaných) dálnic na území ČR.

Z výše uvedených stavů dále vychází posuzování hlukové zátěže, znečištění ovzduší a hodnocení zdravotních rizik (příloha č. 2 Akustické posouzení, příloha č. 3 Rozptylová studie, příloha č. 4 Hodnocení zdravotních rizik).

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy v řešeném území, které jsou hlavním vstupem v jednotlivých odborných studiích, byly převzaty z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013). Dopravně-inženýrské podklady vycházející z Technicko-ekonomické studie jsou součástí samostatné přílohy č. 1 dokumentace EIA.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A. I. Oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR

A. II. IČO 65993390

A. III. Sídlo (bydliště) Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

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

Bc. Lukáš Hnízdil

ředitel ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary

Závodní 369/82

360 06 Karlovy Vary

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. Základní údaje

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

Název záměru:	D6 – Střední Čechy
Kategorie:	kategorie I
Bod:	47 – “Dálnice I. a II. třídy.”

B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětný záměr dálnice D6 – Střední Čechy je z hlediska vedení trasy a technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z nejaktuálnější projektové dokumentace pro jednotlivé úseky a pro odpočívku Kolečov:

- R6 Krupá, přeložka; Dokumentace pro stavební povolení (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
- D6 Hořesedly, přeložka; Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- D6 Hořovičky, obchvat; Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- R6 Hořovičky, obchvat; Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba a provoz dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka, Hořesedly přeložka a Hořovičky, obchvat, která je navržena jako novostavba čtyřpruhové dálnice s návrhovou kategorií D 25,5/120 o celkové délce 20,844 km. Stavba začíná v km 41,750 za obcí Krušovice, konec v km 62,594 je umístěn do prostoru křížení se silnicí I/27. Součástí záměru je i odpočívka Kolečov, cca v km 60,600 stavby Hořovičky, obchvat.

Součástí předmětného záměru je výstavba hlavní trasy, mostních objektů na dálnici i přes dálnici, mimoúrovňových křižovatek, realizace protihlukových opatření, úpravy ostatních komunikací a odpočívky Kolečov. Technické řešení odpočívky Kolečov vychází ze stávajícího umístění čerpací stanice pohonných hmot při silnici I/6.

Předpokládané intenzity dopravy pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 na jednotlivých úsecích dálnice D6, které vychází z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013), jsou uvedeny v následující tabulce.

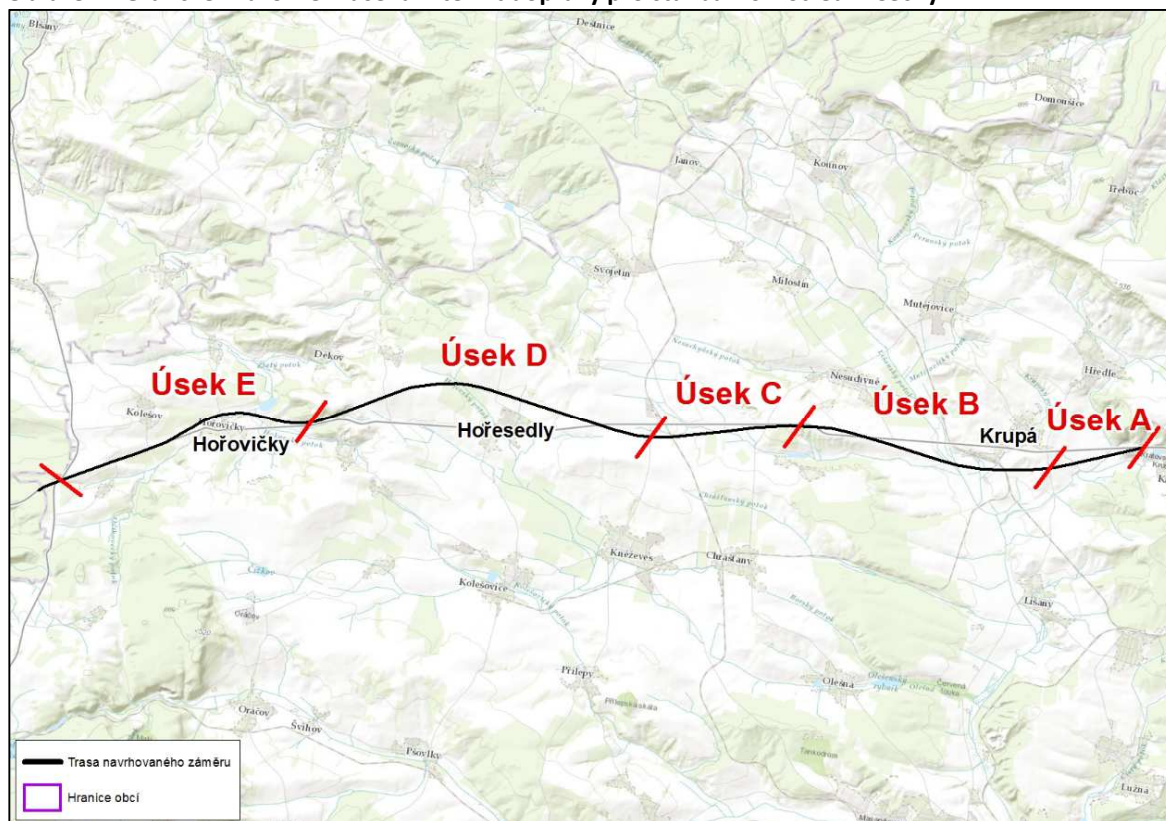
Tabulka 1 Předpokládané intenzity dopravy pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 na dálnici D6

Komunikace	Úsek	Intenzity dopravy pro výhledový stav v roce 2023 (všechna vozidla/24 h obousměrně / TV/24 h obousměrně)	Intenzity dopravy pro výhledový stav v roce 2040 (všechna vozidla/24 h obousměrně / TV/24 h obousměrně)
D6	A (konec stavby Řevničov, obchvat – MÚK Krupá)	21 519/2 904	25 138/3 687
D6	B (MÚK Krupá – konec stavby Krupá, přeložka)	16 557/2 857	20 008/3 644
D6	C (konec stavby Krupá, přeložka – MÚK Kněževés)	16 557/2 857	20 008/3 644
D6	D (MÚK Kněževés – konec stavby Hořesedly, přeložka)	16 457/2 871	21 289/3 824
D6	E (konec stavby Hořesedly, přeložka – MÚK I/27)	16 457/2 871	21 289/3 824

Zdroj: R6 Nové Strašecí–Bošov: Technicko-ekonomická studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013)

Grafické znázornění výše uvedených úseků je zřejmé z následujícího obrázku.

Obrázek 1 Grafické znázornění úseků intenzit dopravy pro stavbu D6 – Střední Čechy



Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

V následujících odstavcích je uveden popis jednotlivých úseků stavby D6 – Střední Čechy vč. odpočívky Kolešov.

Krupá, přeložka

Začátek tohoto úseku dálnice D6 je v km 41,750 v oblasti západně od obce Krušovice a konec v km 48,200, kde se napojí na stávající silnici I/6, resp. úsek Hořesedly, přeložka. Celková délka tohoto stavebního úseku je 6,450 km.

Součástí stavby D6 v úseku Krupá, přeložka je jedna mimoúrovňová křižovatka:

MÚK Krupá (SO 3110) – Jedná se o mimoúrovňové křížení dálnice D6 se silnicí II/229 jižně od obce Krupá cca v km 43,500. Křižovatka je navržena jako mimoúrovňová křižovatka osmičková umožňující veškeré dopravní pohyby. Křižovatka obsahuje celkem čtyři křižovatkové větve.

V rámci stavby dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka budou realizovány následující mostní objekty:

Mosty na D6

- Most na D6 přes potok v km 42,435 (SO 3201) – délka přemostění 18,71 m
- Most na D6 přes trať ČD v km 44,330 (SO 3202) – délka přemostění 62,80 m
- Most na D6 – estakáda v km 44,509–45,335 (SO 3203) – délka přemostění 789,50 m
- Most na D6 přes polní cestu v km 46,390 (SO 3204) – délka přemostění 10,27 m

Mosty mimo D6

- Most na silnici II/229 v MÚK Krupá (SO 3220) – délka přemostění 64,80 m

Stavba dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka dále zahrnuje realizaci přeložek ostatních komunikací, protihlukových stěn, objektů odvodnění komunikací, úprav a přeložek vodotečí, přeložek komunikací, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb. Řešení těchto objektů je podrobně popsáno v kapitole B. I. 6. této dokumentace EIA.

Hořesedly, přeložka

Začátek přeložky je v km 48,200 a konec v km 57,400. Trasa dálnice je vedena v souběhu se silnicí I/6 až do prostoru mezi obcí Hořesedly a železničním traťovým úsekem č. 126 trati Rakovník–Louny, kde kříží stávající silnici I/6. V dalším průběhu dálnice obchází obec Hořesedly po severní straně. Celková délka tohoto úseku je 9,200 km.

Součástí tohoto úseku stavby dálnice D6 je jedna mimoúrovňová křižovatka:

MÚK Kněžves (SO 4110) – Jedná se o mimoúrovňové křížení dálnice D6 se silnicí druhé třídy II/227 severně od obce Kněžves v km 50,927. Křižovatka je navržena jako mimoúrovňová kosodélná. Součástí křižovatky jsou čtyři křižovatkové větve, které jsou navrženy jako jednosměrné a jednopruhové.

Mosty na D6

- Most přes silnici III/22913 v km 49,094 (SO 4201) – délka přemostění 10,14 m
- Most přes Novodvorský potok v km 49,559 (SO 4202) – délka přemostění 18,58 m
- Most přes lokální biokoridor v km 52,577 (SO 4203) – délka přemostění 8,00 m
- Most přes polní cestu v km 52,804 (SO 4204) – délka přemostění 11,29 m

- Most přes polní cestu a vodoteč v km 53,389 (SO 4205) – délka přemostění 11,29 m
- Most přes Hájevský potok v km 54,525 (SO 4206) – délka přemostění 11,29 m
- Most přes polní cestu a biokoridor v km 57,040 (SO 4207) – délka přemostění 11,29 m

Most na železniční trati (SO 4221) – Jedná se o most, který převede železniční trať přes nově navrhovanou dálnici D6 v km 50,524. Délka přemostění je 43,60 m.

Mosty mimo D6

- Most na silnici II/227 přes D6 v km 50,927 (SO 4222) – délka přemostění 54,04 m
- Most na silnici II/606 přes D6 v km 51,723 (SO 4223) – délka přemostění 47,19 m
- Most na silnici III/2211 přes D6 v km 53,862 (SO 4224) – délka přemostění 54,90 m
- Most na silnici III/2217 přes D6 v km 55,943 (SO 4226) – délka přemostění 60,00 m

Stavba dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka dále zahrnuje realizaci přeložek ostatních komunikací, objektů odvodnění komunikací, úprav a přeložek vodotečí, přeložek komunikací, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb. Řešení těchto objektů je podrobně popsáno v kapitole B. I. 6. této dokumentace EIA.

Hořovičky, obchvat

Tento úsek stavby předmětného záměru řeší realizaci dálnice D6 v délce 5,194 km, od km 57,400 až do km 62,594 za stávající křižovatku se silnicí I/27. Dálnice v tomto úseku povede severně od obce Hořovičky a v prostoru obce Kolečov se napojí na stávající silnici I/6. Vzhledem k tomuto souběhu bude v úseku mezi obcí Hořovičky a křižovatkou se silnicí I/27 vybudována doprovodná komunikace kategorie S 9,5, která bude zařazena do kategorie silnic druhé třídy s označením II/606.

V rámci výstavby úseku Hořovičky, obchvat dojde ke změně systému dopravního napojení obce Kolečov. Silnice III/02272, která je nyní připojena na silnici I/6 a prochází průtahem obcí Kolečov, bude přeložena tak, že před severním okrajem obce se odkloní směrem na silnici III/2214 (spojnice obcí Hořovičky – Vrbice). V rámci realizace tohoto úseku dále dojde k propojení obcí Bukov – Kolečov po stávající polní cestě. Nové propojení bude zařazeno do kategorie silnic třetích tříd a bude realizováno v šířkovém uspořádání S 7,5. Tato komunikace bude vedena pod dálnicí D6 a doprovodnou komunikací II/606, na kterou bude připojena rampou. Zároveň bude rozšířena stávající komunikace, která v současném stavu vede souběžně se silnicí I/6 z Kolečova ke křižovatce se silnicí I/27 (ve směru na Žatec) na kategorii S 7,5.

Součástí tohoto úseku stavby dálnice D6 je jedna mimoúrovňová křižovatka:

MÚK Jesenice (SO 5110) – Jedná se o mimoúrovňové křížení dálnice D6 se silnicí první třídy I/27 západně od obce Hořovičky v km 62,250. Součástí křižovatky jsou čtyři křižovatkové větve, které jsou napojeny do okružních křižovatek na silnici I/27.

Mosty na D6

- Most přes polní cestu v km 57,975 (SO 5201) – délka přemostění 11,29 m
- Most přes Hokovský potok v km 58,434 (SO 5202) – délka přemostění 11,08 m
- Most přes Očihovecký potok v km 58,670 (SO 5203) – délka přemostění 11,08 m
- Most přes silnici III/2214 v km 59,068 (SO 5204) – délka přemostění 28,80 m

- Most na D6 v km 61,213 přes silnici III/00611 (SO 5206) – délka přemostění 11,40 m

Mosty mimo D6

- Most na silnici I/27 přes D6 v km 62,236 (SO 5220) – délka přemostění 106,00 m
- Most na silnici II/606 přes silnici III/00611 v km 1,390 (SO 5241) – délka přemostění 11,40 m
- Most na silnici II/606 v km 2,311 (SO 5242) – délka přemostění 6,88 m

Stavba dálnice D6 v úseku Hořovičky, obchvat dále zahrnuje realizaci přeložek ostatních komunikací, protihlukových stěn, objektů odvodnění komunikací, úprav a přeložek vodotečí, přeložek komunikací, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb. Řešení těchto objektů je podrobně popsáno v kapitole B. I. 6. této dokumentace EIA.

Odpočívka Kolečov

Součástí záměru je i odpočívka Kolečov, cca v km 60,600 stavby Hořovičky, obchvat. Technické řešení odpočívky Kolečov vychází ze stávajícího umístění čerpací stanice pohonných hmot při silnici I/6. V rámci odpočívky budou dostavěna parkovací stání, odpočinkové plochy a plochy pro umístění stravovacích zařízení.

Na odpočívce jsou navrženy následující počty odstavných a parkovacích ploch:

Těžká nákladní vozidla	28 PS
Autobusové stání	4 PS
Obytný vůz	3 PS
Osobní automobil	61 PS
Osobní automobil (vozidlo přepravující těžce pohybově postižené)	4 PS

B. I. 3. Umístění záměru

Kraj: Středočeský

Obec: Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněževes, Chrástany, Hořesedly, Děkov, Hořovičky, Kolečov

Katastrální území: Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněževes u Rakovníka, Hořesedly, Děkov, Chrástany u Rakovníka, Hokov, Hořovičky, Kolečov, Vrbice u Hořoviček, Bukov u Hořoviček

Kraj: Ústecký

Obec: Kryry, Petrohrad

Katastrální území: Strojeticice u Podbořan, Bílenec

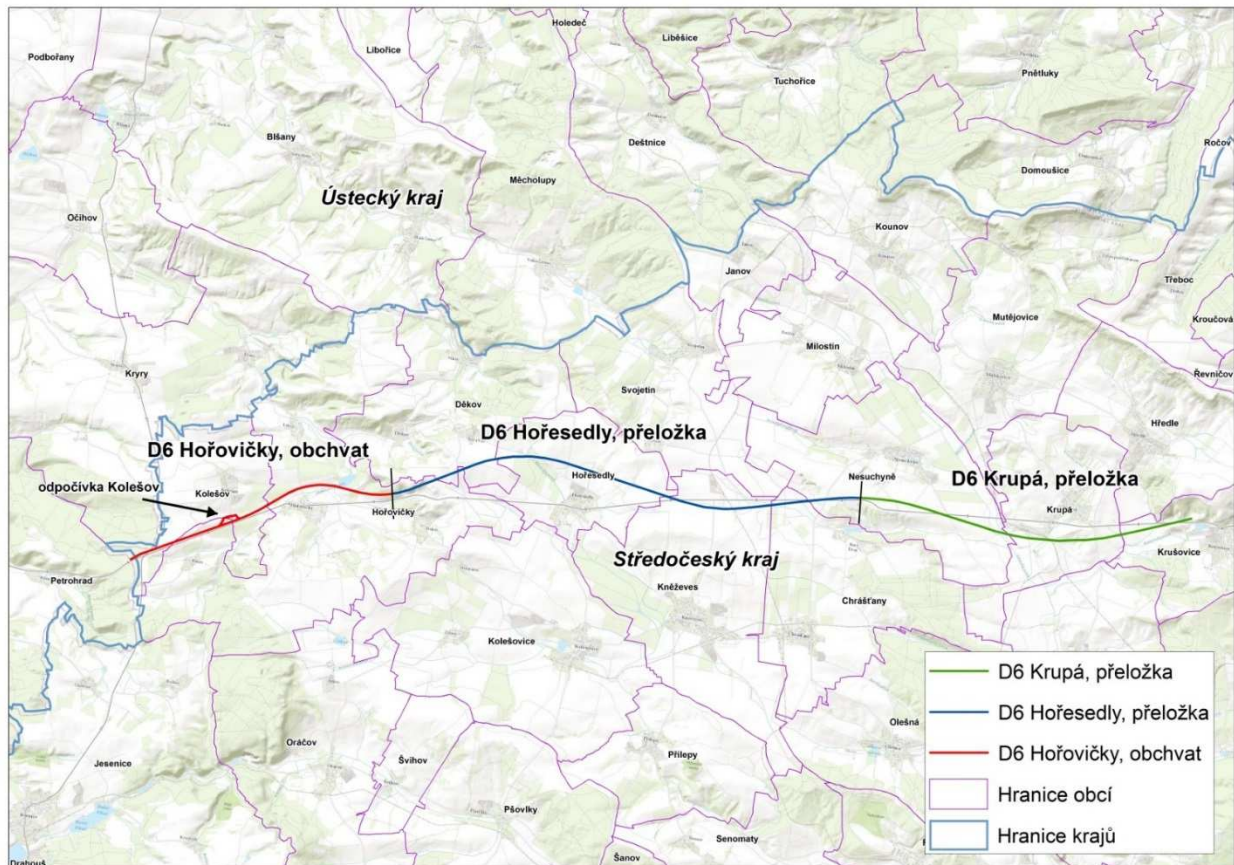
Stavba předmětného záměru bude vedena na území Středočeského kraje a v úseku Hořovičky, obchvat z části na území Ústeckého kraje.

Předmětný záměr představuje vybudování tří na sebe navazujících úseků dálnice D6 (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat) v km staničení 41,750–62,594. Začátek předmětného záměru D6 – Střední Čechy je v oblasti západně od obce Krušovice, kde bude stavba navazovat na stavbu D6

Řevničov, přeložka. Stavba bude ukončena za křižovatkou se silnicí I/27, resp. za mimoúrovňovou křižovatkou Jesenice.

Schematické umístění záměru je zřejmé z následujícího obrázku. Umístění záměru je patrné také z přílohy č. 11 Výkresová dokumentace (výkres č. 1–4).

Obrázek 2 Schematické umístění záměru



Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Umístění záměru ve vztahu k dotčeným územně-plánovacím dokumentacím

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Dle vyjádření Městského úřadu Rakovník (Odbor výstavby a investic) ze dne 4. 10. 2017 (č. j. MURA/55968/2017) je předmětný záměr v souladu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje vymezují koridor dálnice D6 jako veřejně prospěšnou stavbu pod označením „D008 – silniční stavby ostatní“.

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Dle vyjádření Městského úřadu Podbořany Stavebního úřadu (Úřad odboru územního plánování) ze dne 30. 8. 2017 (č. j. SÚ/17975/2017/He) je předmětný záměr v souladu se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje. Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje vymezují koridor dálnice D6 jako veřejně prospěšnou stavbu pod označením „b2 – úsek MÚK se silnicí č. I/27 – Lubenec přeložka“. Šířka koridoru je stanovena 300 m.

Územně plánovací dokumentace dotčených obcí

Vyjádření příslušných úřadů územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace dotčených obcí je součástí kap. H předkládané dokumentace EIA.

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

Charakter záměru

- novostavba tří úseků dálnice D6 včetně realizace novostavby odpočívky

Druh stavby

- dálnice (dříve rychlostní silnice)

Pozn.: Od 1. 1. 2016 je v platnosti zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V zákoně č. 268/2015 Sb. byl vypuštěn termín „rychlostní silnice I. třídy“, naopak nově bylo zavedeno rozdělení dálnic na dálnice I. a II. třídy. Z tohoto důvodu se i u stavby „D6 – Střední Čechy“ (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat včetně odpočívky Kolečov) v souladu s ustanovením čl. II odst. 2 zákona č. 268/2015 Sb. ruší označení „rychlostní silnice I. třídy“ a nahrazuje se označením „dálnice II. třídy“. Tato změna nemá žádný vliv na technickou podobu připravovaného záměru ani na jeho předpokládané funkční využití.

Předmětem záměru je novostavba dalších tří úseků dálnice D6 vedoucí z Prahy do Karlových Varů, konkrétně se jedná o tyto stavby: Krupá, přeložka, Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat včetně odpočívky Kolečov. Hlavním účelem stavby je převedení silnice I/6 na kapacitní čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikaci, která společně s ostatními úseky D6 zajistí silniční spojení ve směru Praha–Karlovy Vary–Cheb–hranice se Spolkovou republikou Německo.

Součástí předmětného záměru je kromě hlavní trasy dálnice D6 v délce 20,844 km realizace tří mimoúrovňových křižovatek (MÚK Krupá, MÚK Kněžves, MÚK Jesenice), řady mostních objektů, přeložek silnic, doprovodných komunikací, objektů odvodnění, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb. Součástí předmětného záměru je dále realizace odpočívky Kolečov.

Možnost kumulace s jinými záměry

Fáze výstavby

Předmětný záměr sestává ze tří samostatných úseků, u nichž se předpokládá zahájení výstavby v roce 2019 a uvedení do provozu v roce 2022.

Dokumentace EIA věnuje detailní pozornost kumulativním vlivům výstavby všech tří úseků stavby na jednotlivé složky životního prostředí, které mohou být dotčeny. Jedná se především o vyhodnocení kumulativních vlivů obslužné staveništní dopravy na ovzduší, akustickou situaci a zdraví obyvatel. Kumulativní vlivy na ostatní složky ŽP ve fázi výstavby se nepředpokládají v takové míře, že by došlo k jejich významnému negativnímu ovlivnění, a to s ohledem na citlivé technické řešení staveb, které možné negativní vlivy maximálně eliminuje (např. i návrhem řady opatření ve fázi výstavby ke snížení, eliminaci či kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí).

V rámci akustického posouzení kumulativních vlivů ve fázi výstavby byl stanoven maximální možný počet nákladních automobilů, který lze během výstavby navést na nadřazenou komunikační síť (zejména

na silnici I/6). Stanovení max. počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích nadřazené komunikační sítě emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez záměru. Tento počet aut sloužil následně jako jeden ze vstupů pro vyhodnocení kumulativních vlivů z hlediska znečištění ovzduší či hodnocení zdravotních rizik. Teoreticky jsou tak posouzeny možné kumulace obslužné staveništní dopravy záměru D6 v případě, že by probíhala výstavba všech tří úseků zároveň.

Podrobnost posouzení kumulativních vlivů ve fázi výstavby záměru v procesu EIA je adekvátní podrobnosti dodaných vstupních podkladů (tj. návrhu ZOV jednotlivých staveb). V rámci podrobnějších stupňů projektové dokumentace budou zásady organizace výstavby jednotlivých staveb dále vzájemně koordinovány a zpřesňovány. S tím souvisí i následný proces detailnějšího posouzení vlivů výstavby záměrů na akustickou situaci či ovzduší.

V souběhu s výstavbou odpočívky Kolečov bude dále probíhat modernizace a rozšíření stávající čerpací stanice OMV, které není součástí předloženého záměru.

Fáze provozu

Dokumentace EIA posuzuje dva výhledové časové horizonty, a to výhledový stav v roce 2023 (stav krátce po zprovoznění záměru D6 – Střední Čechy) a výhledový stav v roce 2040.

Automobilová doprava

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na předemných úsecích stavby D6 a širším zájmovém území pro výše uvedené horizonty byly převzaty z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013) a jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Akustické posouzení a Rozptylová studie (příloha č. 2 a 3 předkládané dokumentace EIA) vycházejí z dopravně-inženýrských podkladů (příloha č. 1 dokumentace EIA), které ve výhledovém roce 2023 a 2040 zahrnují nejen posuzovaný záměr, ale i další navazující úseky dálnice D6, u nichž se předpokládá zprovoznění k těmto horizontům.

U střednědobého výhledu – horizont 2023 (stav se záměrem D6 – Střední Čechy) bylo uvažováno se zprovozněním těchto úseků dálnice D6 nad rámec současné dálniční sítě:

- dálnice D6 Nové Strašecí–Řevničov
- dálnice D6 Řevničov, obchvat
- dálnice D6 Lubenec, obchvat

Pro střednědobý výhled 2023 nebylo ve stavu bez záměru D6 – Střední Čechy s provozem výše uvedených úseků uvažováno.

Další úseky stavby dálnice D6 (Lubenec–Petrohrad, Knínice–Bošov, Žalmanov–Knínice, Olšová Vrata–Knínice, Karlovy Vary–Olšová Vrata) nebyly v modelu pro výhledový rok 2023 zohledněny, neboť se nepředpokládá jejich zprovoznění v tomto horizontu.

V případě výhledového stavu v roce 2040 (stav se záměrem D6 – Střední Čechy) se předpokládá, že bude kompletně dokončena dálniční síť v České republice vč. dálnice D6. Konkrétně bylo v dopravním modelu stavu 2040 uvažováno s provozem těchto dalších staveb dálnice D6:

- dálnice D6 Nové Strašecí–Řevničov
- dálnice D6 Řevničov, obchvat

- dálnice D6 Lubenec, obchvat
- dálnice D6 Lubenec–Petrohrad
- dálnice D6 Knínice–Bošov
- dálnice D6 Žalmanov–Knínice
- dálnice D6 Olšová Vrata–Knínice
- dálnice D6 Karlovy Vary–Olšová Vrata

Pro výhled 2040 nebylo ve stavu bez záměru D6 – Střední Čechy s provozem výše uvedených úseků uvažováno.

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na plánovaných úsecích předmětného záměru jsou dále patrné z kapitoly B. II. 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu a zároveň jsou součástí samostatné přílohy č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Železniční doprava

Z důvodu potřeby komplexního (kumulativního) hodnocení na životní prostředí, byla v rámci předkládané dokumentace EIA hodnocena i železniční doprava. Ve výhledových stavech v roce 2023 a 2040 byla zohledněna železniční trať č. 531H (traťový úsek č. 124) Lužná u Rakovníka–Žatec a železniční trať č. 531A (traťový úsek č. 126) Louny–Rakovník.

Počty průjezdů vlaků na výše uvedených železničních tratích byly převzaty z dat Správy železniční dopravní cesty, s. o. a jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA.

B. I. 5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Zdůvodnění umístění záměru

Stávající silnice I/6, zařazená do sítě mezinárodních silnic jako tah E48, spojuje hlavní město Prahu s karlovarsko-chebskou průmyslovou aglomerací a s lázněmi mezinárodního významu (Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Jáchymov a Františkovy Lázně) až po hranice s Německem. Po tomto tahu je tak vedena silná vnitrostátní i mezinárodní doprava.

Vzhledem ke stávajícímu šířkovému uspořádání silnice I/6, které je nevyhovující a nedostačuje narůstajícím intenzitám silniční dopravy, byla výstavba dálnice D6 (resp. přestavba I/6 na dálnici) zařazena do plánu výstavby dálnic. Dálnice D6 odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž se podstatně zlepší životní podmínky jejich obyvatel, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů s vozidly a zejména dojde k poklesu imisní a hlukové zátěže v dotčených obcích. Dálnice D6 rovněž zajistí lepší možnosti využití silnice I/6 pro místní dopravu a zvýšení celkové dostupnosti tohoto regionu.

Předmětný záměr **D6 – Střední Čechy** zahrnuje tři úseky dálnice D6 (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov), které jsou situovány z velké části na území Středočeského kraje a z malé části i na území Ústeckého kraje.

Výstavbou předmětného záměru dojde k podstatné úspoře času, úspoře pohonných hmot a snížení hlukové a imisní zátěže v zastavěných lokalitách podél stávající silnice I/6 – podrobné zhodnocení vlivu předmětného záměru je součástí kapitol D předkládané dokumentace EIA.

Přehled posuzovaných variant

Záměr **D6 – Střední Čechy** (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat; odpočívka Kolešov) je z hlediska vedení trasy a technického řešení v předložené dokumentaci EIA posuzován v jedné variantě, která je srovnávána se stavem bez realizace záměru (viz přehled posuzovaných stavů dále v textu).

Vedení trasy a technické řešení jednotlivých úseku D6 – Střední Čechy vychází z vydaných územních rozhodnutí:

- Pro stavbu „R6 Nové Strašecí – křižovatka s I/27 – stavební úsek 1, 2, 3“ v km 32,000–48,200, jenž zahrnuje jeden z předmětných úseků – Krupá, přeložka, bylo dne 15. 8. 2006 Městským úřadem Rakovník odborem výstavby a investic vydáno územní rozhodnutí (č. j. Výst. 2290/2006 Va).
- Pro stavbu „R6 Nové Strašecí – křižovatka s I/27 úseku 4 a 5“, která zahrnuje dva z předmětných úseků – Hořesedly, přeložka a Hořovičky, přeložka, bylo dne 26. 3. 2009 Městským úřadem Rakovník odborem výstavby a investic vydáno územní rozhodnutí (č. j. Výst./3344/2008 Va).

Vedení úseku D6 Hořesedly, přeložka severním obchvatem obce Hořesedly vychází ze Stanoviska o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb. (vydáno v Praze dne 12. 4. 2001 Ministerstvem životního prostředí, č. j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o.) a z výše uvedeného územního rozhodnutí.

Dokumentace EIA vycházela z podkladů zpracovaných pro nejaktuálnější stupně projektové dokumentace:

- R6 Krupá přeložka: Dokumentace pro stavební povolení (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
- D6 Hořesedly – přeložka: Dokumentace pro změnu DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- D6 Hořovičky – obchvat: Dokumentace pro změnu DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- R6 Hořovičky – obchvat: Prověření technického řešení odpočívky Kolešov, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

V průběhu posouzení vlivů na životní prostředí nevyvstaly důvody k předložení variantního řešení záměru.

V předkládané dokumentaci EIA jsou řešeny následující časové horizonty, resp. stavy:

- Stávající stav 2017
- Fáze výstavby 04/2019 – 03/2022
- Fáze provozu 2023
 - Stav bez záměru (tj. bez D6 – Střední Čechy)
 - Stav se záměrem (tj. s D6 – Střední Čechy)
- Fáze provozu 2040
 - Stav bez záměru (tj. bez D6 – Střední Čechy)
 - Stav se záměrem (tj. s D6 – Střední Čechy)

Z výše uvedených stavů dále vychází posuzování hlukové zátěže, znečištění ovzduší a hodnocení zdravotních rizik (příloha č. 2 Akustické posouzení, příloha č. 3 Rozptylová studie, příloha č. 4 Hodnocení zdravotních rizik).

Stručný přehled variant záměru, které byly v minulosti prověřovány

I přes to, že je záměr v rámci dokumentace EIA posuzován invariantně, kapitola B. I. 5. se dále zabývá popisem variant záměru (vč. popisu hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí), které byly prověřovány v minulosti.

Silnice I/6 Nové Strašecí – křižovatka s I/27

Předkládaný záměr D6 – Střední Čechy představuje dílčí část záměru „**Silnice I/6 v úseku Nové Strašecí – křižovatka s I/27**“, který byl v minulosti posouzen dle zákona č. 244/1992 Sb., posuzování vlivů na životní prostředí. Dokumentace EIA (ENVISYSTEM s.r.o., duben 1999) byla zpracována pro dvě varianty směrového řešení záměru (Varianta I. – varianta „D“, Varianta II. – varianta „A“), které se od sebe lišily pouze v úseku v okolí Hořesedel (úsek staničení cca km 51,000–57,200). Varianta I. byla v úseku cca v km 51,000–57,200 vedena severně od obce Hořesedly a Varianta II. na jih od obce Hořesedly. Varianta II. byla původní variantou z roku 1993. Varianta I. (tedy varianta „D“) byla navržena v návaznosti na územně plánovací dokumentaci obce Hořesedly, která na jih od obce předpokládala rozvojové plochy pro bydlení.

Z hlediska vlivu jednotlivých variant na životní prostředí byla vyhodnocena jako přijatelná Varianta I. (severní obchvat obce Hořesedly). Jedním z negativních aspektů Varianty II. bylo těsnější vedení podél jižního okraje obce Hořesedly oproti Variantě I., které představovalo vyšší míru negativního ovlivnění životního prostředí a zdraví obyvatel zejména z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Dalším negativním aspektem Varianty II. z hlediska životního prostředí byl střet s místními vodními zdroji a jejich ochrannými pásmy. V ostatních aspektech životního prostředí byly tyto varianty vyhodnoceny jako srovnatelné.

V dokumentaci EIA (ENVISYSTEM s.r.o., duben 1999) proto byla k realizaci doporučena varianta I. Následovalo zpracování posudku v říjnu 2000 Ing. Oldřichem Petírou, CSc. Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb. (stanovisko EIA) bylo vydáno v Praze dne 12. 4. 2001 Ministerstvem životního prostředí (č. j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o.) jako souhlasné s doporučenou variantou I., tedy severního obchvatu obce Hořesedly.

Součástí výše uvedeného záměru nebyla odpočívka Kolečov.

R6 Hořovičky – obchvat, odpočívka Kolečov

Pro záměr „R6 Hořovičky – obchvat, odpočívka Kolečov“ bylo v minulosti zpracováno oznámení záměru (PRAGOPROJEKT, a.s., červen 2010). Ze Závěru zjišťovacího řízení vydaného Krajským úřadem Středočeského kraje dne 31. 8. 2010 (č. j. 115149/2010/KUSK) vyplynulo, že tento záměr nebude dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb. Odpočívka byla dle předloženého oznámení záměru navržena o následujícím počtu parkovacích stání: 40 PS pro nákladní automobily, 6 PS pro autobusy a 30 PS pro osobní automobily. Umístění odpočívky bylo uvažováno blíže směrem k obci Kolečov za čerpací stanicí pohonných hmot.

V říjnu 2015 byla zpracována studie Prověření technického řešení odpočívky Kolečov (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2015), která upravila umístění odpočívky Kolečov i její kapacitu z hlediska počtu parkovacích stání. Z tohoto řešení odpočívky Kolečov vychází dokumentace EIA záměru D6 – Střední Čechy.

Bližší popis technického a technologického řešení odpočívky Kolečov je součástí kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

V kap. B. I. 6. byla věnována pozornost především těm technickým parametrům záměru, které mají přímý vztah k problematice životního prostředí. Byl tedy kladen důraz především na uvedení environmentálně významných parametrů záměru. U ostatních parametrů nebylo zacházeno v dokumentaci EIA do přílišných podrobností.

V závěru kapitoly B. I. 6. je uvedena celá řada opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, která jsou již přímou součástí předloženého záměru a zpracovaných projektových dokumentací a s jejichž realizací se tedy v projektech počítá. Tato opatření budou při další projektové přípravě staveb, realizaci i v provozu řádně plněna.

Pozn.: Předmětný záměr D6 – Střední Čechy nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů. Porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry není tedy v této kapitole provedeno.

Posuzovaný záměr **D6 – Střední Čechy** je z hlediska technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z neaktuálnější projektové dokumentace pro jednotlivé úseky a pro odpočívku Kolečov:

- R6 Krupá, přeložka; Dokumentace pro stavební povolení (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
- D6 Hořesedly, přeložka; Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- D6 Hořovičky, obchvat; Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- R6 Hořovičky, obchvat; Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Krupá, přeložka

Pozemní komunikace

SO 3101 – Silnice D6 km 41,750 – 48,200

Předmětem tohoto stavebního objektu je hlavní trasa dálnice D6, začátek tohoto úseku je v km 41,750 v oblasti západně od obce Krušovice a konec v km 48,200 jihozápadně od obce Nesuchyně. Celková délka tohoto stavebního úseku je 6,450 km.

V průběhu trasy tohoto úseku dálnice D6 jsou navrženy celkem čtyři přejezdy středního dělicího pásu pro převedení dopravy do jednoho jízdního pruhu.

Konstrukce vozovky bude provedena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Komunikace bude vybavena bezpečnostním zachytným zařízením v potřebném rozsahu, vodicími sloupky, nouzovými hláskami, protihlukovými stěnami, dopravním značením a dopravními portály.

Výškové řešení

Výškové řešení tohoto stavebního objektu je dáno navázáním na předchozí úsek stavby D6 (D6 Řevničov, obchvat) a navazující úsek stavby (D6 Hořesedly, přeložka). Dále je výškové řešení určeno polohou již vybudované chráničky na ropovodu MERO v km 42,886, nutností výškového křížení se silnicí II/229 (SO 3131) a přechodem přes železniční trať v km 42,325 po mostním objektu SO 3202.

Maximální podélný sklon činí 2,88 % a minimální 0,5 %.

Šířkové uspořádání

Těleso komunikace je navrženo jako dělený čtyřpruh v kategorii D 25,5/120.

Základní šířka zpevněné části poloviny dálnice je 10,75 m. Šířka středního dělicího pásu činí 3,0 m.

SO 3110 – MÚK Krupá

Stavební objekt bude zajišťovat křížení dálnice D6 se silnicí II/229 jižně od obce Krupá cca v km 43,500. Křižovatka je navržena jako mimoúrovňová křižovatka osmičková umožňující veškeré dopravní pohyby. Křižovatka obsahuje celkem čtyři křižovatkové větve.

SO 3120 – Sjezdy na pozemky

Tento stavební objekt bude zajišťovat přístup na pozemky v okolí stavby dálnice D6. Sjezdy jsou navrženy v základní kategorii P 4/20.

SO 3130 – Přeložka silnice I/6 v km 46,700–48,010

Stavební objekt řeší přeložku stávající silnice I/6, která mění vedení této komunikace v oblasti jižně od obce Nesuchyně v délce 1 554,95 m. Po uvedení dálnice D6 do provozu, bude stávající silnice I/6 sloužit jako doprovodná komunikace druhé třídy s označením II/606.

Trasa komunikace je navržena v kategorii S 9,5/60. Maximální podélný sklon činí 3,90 % a minimální podélný sklon 0,50 %.

SO 3131 – Přeložka silnice II/229 v km 43,530

Stavební objekt řeší přeložku silnice II/229 v délce 478,00 m. Přeložka silnice II/229 bude vedena přibližně ve směrovém řešení jako stávající silnice II/229.

Trasa přeložky je navržena v kategorii S 9,5/60. Směrové řešení se skládá z přímých úseků a levostranného oblouku o poloměru 1500 m. Maximální podélný sklon činí 6,33 % a minimální podélný sklon 1,66 %.

SO 3140 – Provizorní napojení D6 v km 48,200

Stavební objekt bude sloužit pro převedení dopravy ze stávající silnice I/6 na dálnici D6 do té doby, než bude dobudován úsek dálnice D6 Hořesedly, přeložka. Celková délka úpravy je 252,00 m. Komunikace je navržena v kategorii S 9,5/60. Maximální podélný sklon činí 0,96 % a minimální podélný sklon 0,06 %.

SO 3150 – 3155 – Polní cesty

Tyto stavební objekty zahrnují úpravy polních cest pro zajištění přístupu na okolní pozemky nebo jejich náhradu, která bude nutná z důvodu konfliktu s trasou dálnice D6. Jedná se o tyto stavební objekty:

Přeložka polní cesty v km 44,550 (SO 3150), Přeložka polní cesty v km 46,390 (SO 3151), Souběžná polní cesta vlevo v km 46,380–47,150 (SO 3152), Přeložka polní cesty v km 45,080 (SO 3153), Polní cesta vpravo v km 44,260 (SO 3154), Přeložka polní cesty v km 44,3310 (SO 3155).

SO 3156 – Přeložka účelové komunikace vlevo v km 42,940–43,500

Přeložka účelové komunikace zajistí přístup k zařízení příslušícímu k ropovodu firmy Mero. Stávající přístupová komunikace bude přerušena navrhovanou stavbou dálnice D6. Celková délka úpravy činí 710,82 m. Komunikace je navržena v kategorii P 4/30. Maximální podélný sklon činí 6,90 % a minimální podélný sklon 0,50 %.

SO 3186 – Provizorní přeložka silnice II/229

Stavební objekt řeší provizorní přeložku silnice II/229, po které bude vedena doprava v průběhu realizace přeložky silnice II/229 a mostního objektu na této přeložce (SO 3220).

Mosty, protihlukové zdi

SO 3201 – Most na D6 přes potok v km 42,435 – Mostní objekt převádí trasu dálnice D6 přes Červený potok. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou rámovou konstrukcí s náběhy vetknutou do základových bloků. Pro každý směr je navržena samostatná nosná konstrukce. Celková šířka mostovky je 26,5 m a délka přemostění 18,705 m.

SO 3202 – Most na D6 přes trať ČD v km 44,330 – Mostní objekt převádí dálnici D6 přes polní cestu a železniční trať. Nosná konstrukce mostu je navržena jako spojitý nosník o třech polích s dvojtrámovým příčným řezem, pro každý dopravní směr je navržena samostatná konstrukce. Opěry mostu budou založeny na pilotách. Celková šířka mostovky je 28,700 m, délka přemostění 62,800 m.

SO 3203 – Most na D6 – estakáda v km 44,509–45,335 – Mostní estakáda převádí dálnici D6 přes rovinaté zvodnělé území s několika polními cestami, s potoky a biokoridorem. Most tvoří dvě samostatné nosné konstrukce – pro každý směr jedna konstrukce. Nosná konstrukce je navržena jako spojitý nosník z předpjatého betonu o 23 polích. Opěry jsou založeny na pilotách, základy každého pilíře rovněž. Celková šířka mostovky je 28,800 m, délka přemostění 789,500 m.

SO 3204 – Most na D6 přes polní cestu v km 46,390 – Most přemostuje polní cestu (SO 3151). Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou rámovou konstrukcí. Celková šířka mostovky je 32,865 m a délka přemostění 10,273 m.

SO 3220 – Most na silnici II/229 v MÚK Krupá – Most se nachází v extravilánu ve svažitém terénu se spádníci klesající jihovýchodním směrem v místě současné trasy silnice II/229 cca v km 43,512. Nosná konstrukce mostu je navržena jako spojitý nosník o třech polích. Celková šířka nosné konstrukce je 15,500 m a délka přemostění 64,800 m.

SO 3260 – Protihlukové zdi

SO 3260.1 – Protihlukové zdi vlevo v km 41,750–41,870 – Protihluková stěna je navržena o výšce 2,5–3,2 m jako jednostranně pohltivá v kategorii A3 a B3.

SO 3260.2 – Protihlukové zdi vpravo v km 44,375–45,500 (mimo most) – Protihluková stěna je navržena o výšce 2,8–3,5 m jako jednostranně pohltivá v kategorii A3 a B3.

SO 3260.3 – Protihlukové zdi vpravo v km 44,503–45,307 (na mostě) – Protihluková stěna je navržena o výšce 2,5 m jako odrazivá.

SO 3260.4 – Protihlukové zdi vlevo v km 44,560–44,850 (na mostě) – Protihluková stěna je navržena o výšce 2,5 m jako odrazivá.

Vodohospodářské objekty

SO 3301 – Středová kanalizace v km 41,750–42,420 – Kanalizace bude zaústěna do sedimentační nádrže (SO 3340) s následným vyústěním do silničního příkopu a dále do Červeného potoka.

SO 3302 – Středová kanalizace v km 42,420–44,300 – Kanalizace bude zaústěna do sedimentační nádrže (SO 3341) s následným vyústěním přes retenční nádrž (SO 3342) do stávajícího koryta Krupského potoka.

SO 3303 – Středová kanalizace v km 44,300–44,500 – Kanalizace bude zaústěna do sedimentační nádrže (SO 3343), s následným vyústěním do silničního příkopu zaústěného dále do přeložky Krupského potoka (SO 3320).

SO 3304 – Středová kanalizace v km 45,350–48,200 – Kanalizace bude vyústěna přes sedimentační nádrž (SO 3344) a dále do silničního příkopu zaústěného do přeložky Lišanského potoka.

Do této kanalizace bude zaústěno odvodnění mostní estakády SO 3203 (km 44,509–45,335).

SO 3305 – Zatrubnění příkopu v km 43,620–43,920 – Zatrubnění je navrženo z potrubí DN 600. Součástí objektu jsou vstupní šachty, vtoková jímka a výústní objekt. Celková délka potrubí je 320,9 m.

SO 3320 – Přeložka Krupského potoka v km 44,560 – Přeložka Krupského potoka bude provedena z důvodu umístění pilířů mostu SO 3203. Příčný profil přeložky vodoteče je navržen tak, aby byly zachovány parametry a tvar stávajícího koryta. Délka přeložky je 152,77 m.

SO 3321 – Přeložka vodoteče v km 45,220 – Přeložka bezejmenné vodoteče (levostranný přítok Lišanského potoka) bude provedena z důvodu umístění pilířů mostu SO 3203. Příčný profil přeložky vodoteče je navržen tak, aby byly zachovány parametry a tvar stávajícího koryta. Celková délka přeložky je 84,33 m.

SO 3322 – Přeložka Lišanského potoka v km 45,250 – Přeložka Lišanského potoka je vyvolána umístěním pilířů mostu SO 3203. Příčný profil přeložky vodoteče je navržen tak, aby byly zachovány parametry a tvar stávajícího koryta. Délka přeložky je 193,52 m.

SO 3340 – Sedimentační nádrž v km 42,400 – Do sedimentační nádrže, resp. dešťové usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek budou svedeny dešťové vody z kanalizace SO 3301. Sedimentační nádrž bude umístěna vlevo ve směru staničení před mostním objektem přes Červený potok (SO 3201). Odpadní potrubí ze sedimentační nádrže bude svedeno do silničního příkopu a následně zaústěno do Červeného potoka.

SO 3341 – Sedimentační nádrž v km 44,260 – Do sedimentační nádrže, resp. dešťové usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek budou svedeny dešťové vody z kanalizace SO 3302. Sedimentační nádrž bude umístěna vpravo ve směru staničení před mostním objektem přes železniční trať – traťový úsek č. 124 (SO 3202). Odpadní potrubí bude zaústěno do retenční nádrže (SO 3342) a následně bude svedeno kanalizací s otevřeným přepadem do stávajícího koryta Krupského potoka.

SO 3342 – Retenční nádrž v km 44,260 – Retenční nádrž je navržena jako suchý poldr bez stálého nadržení. Retenční nádrž bude umístěna vpravo ve směru staničení. Výpust z retenční nádrže bude řešena potrubím DN 600, na kterém bude osazeno kanalizační stavítko, které bude za běžného provozu uzavřeno. Výpust bude zaústěna do otevřeného odpadu, který bude veden od bezpečnostního přelivu do Krupského potoka. Navržený retenční objem činí 1 120 m³.

SO 3343 – Sedimentační nádrž v km 44,480 – Do sedimentační nádrže, resp. dešťové usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek budou svedeny dešťové vody z kanalizace SO 3303. Sedimentační nádrž bude umístěna vlevo ve směru staničení před mostní estakádou (SO 3203). Odpadní potrubí bude vyústěno do silničního příkopu a následně do přeložky Krupského potoka.

SO 3344 – Sedimentační nádrž v km 45,370 – Do sedimentační nádrže, resp. dešťové usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek budou svedeny dešťové vody z kanalizace SO 3304. Sedimentační nádrž bude umístěna vlevo ve směru staničení za mostní estakádou (SO 3203). Odpadní potrubí bude vyústěno do silničního příkopu a následně do přeložky Lišanského potoka.

SO 3370 – Úpravy meliorací v km 42,300–43,900 – V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo celkem deset svodných drénů, dva podchody pod komunikací a dvě přeložky zatrubněných svodů. Rozsah prací je uveden v následujícím odstavci:

SO 3371 – Úpravy meliorací v km 44,400–45,650 – V rámci tohoto objektu je navrženo celkem sedm svodných drénů a dva podchody pod navrženými přeložkami polních cest (SO 3150 a SO 3153).

Ostatní objekty

SO 3801 – Vegetační úpravy – Vegetační úpravy jsou navrženy na plochách trvalého záboru stavby na násypech a v zářezu v km 41,760–43,200, v místě MÚK Krupá (km 43,300–43,800) na násypech před a za mostní estakádou v km 43,900–45,900, a v zářezu v km 47,500.

K výsadbě budou preferovány odolné, rychle rostoucí domácí druhy dřevin, které nahradí vegetaci, kterou bude nutné v souvislosti s výstavbou předmětného záměru vykácet.

Celkově je navrženo 11 060 ks keřů a 73 ks stromů. Použité druhy dřevin jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 2 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Krupá, přeložka (SO 3801)

Typ dřeviny	Druh dřeviny	Počet ks
Stromy	javor mléč (<i>Acer platanoides</i>)	15
	javor klen (<i>Acer pseudoplatanus</i>)	24
	lípa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>)	27
	borovice lesní (<i>Pinus sylvestris</i>)	7
Keře	líška obecná (<i>Corylus avellana</i>)	290
	hloh jednosemenný (<i>Crataegus monogyna</i>)	290
	ptačí zob obecný (<i>Ligustrum vulgare</i>)	2 090
	svída krvavá (<i>Cornus sanguinea</i>)	2 210
	zimolez obecný (<i>Lonicera xylosteum</i>)	2 770
	růže šípková (<i>Rosa canina</i>)	1 035
	kalina tušalaj (<i>Viburnum lantana</i>)	2 375

Zdroj: R6 Krupá, přeložka: SO 3801 Vegetační úpravy, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)

Součástí vegetačních úprav je založení trávníku na svazích silničního tělesa.

SO 3810 – Příprava území – Stavební objekt zahrnuje zejména odstranění stromového a keřového porostu a sejmutí ornice z ploch trvalého a dočasného záboru stavby.

SO 3820 – Rekultivace dočasných záborů – Předmětem tohoto stavebního objektu je technická a biologická rekultivace dočasného záboru manipulačních ploch a ploch po provizorních komunikacích. Práce v rámci tohoto stavebního objektu budou realizovány vždy po skončení užívání příslušných ploch, resp. provizorních komunikací.

SO 3830 – Rekultivace zrušených komunikací – Předmětem tohoto stavebního objektu je technická rekultivace ploch komunikací, které budou v rámci stavby rušeny. Z rekultivovaných ploch budou odstraněny vrstvy živ a rozprostřena ornice. Práce v rámci tohoto stavebního objektu budou realizovány vždy po skončení užívání příslušné komunikace.

SO 3850 – Oplocení dálnice D6 v km 41,750–48,200 – Oplocení hlavní trasy dálnice D6 bude umístěno na hranu trvalého záboru stavby. Oplocení bude sloužit jako zábrana proti střetu vozidel se zvěří.

Hořesedly, přeložka

Pozemní komunikace

SO 4101 – Hlavní trasa km 48,200–57,400

Předmětem tohoto stavebního úseku je hlavní trasa dálnice D6, začátek tohoto úseku je v km 48,200 jihozápadně od obce Nesuchyně a konec v km 48,200 severozápadně od obce Hokov. Celková délka tohoto stavebního úseku je 9,200 km.

V průběhu trasy tohoto úseku dálnice D6 jsou navrženy celkem čtyři přejezdy středního dělicího pásu pro převedení dopravy do jednoho jízdního pruhu.

Konstrukce vozovky bude provedena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Komunikace bude vybavena bezpečnostním zachytným zařízením v potřebném rozsahu, vodícími sloupky, nouzovými hláskami, protihlukovými stěnami, dopravním značením a dopravními portály.

Výškové řešení

Výškové řešení tohoto úseku dálnice D6 vychází z nutných podjezdných výšek křižujících komunikací. Maximální podélný sklon činí 3,62 % a minimální podélný sklon 0,30 %.

Šířkové uspořádání

Těleso dálnice je navrženo jako dělený čtyřpruh v kategorii D 25,5/120. Základní šířka zpevněné části poloviny dálnice je 10,75 m. Šířka středního dělicího pásu činí 3,0 m.

SO 4101.1 – Napojení na stávající I/6

Tento stavební objekt řeší napojení dálnice D6 na stávající komunikaci I/6 a dále napojení souběžně vedené komunikace II/606 (původní silnice I/6) směrem na obec Hořesedly.

Pozn.: Realizace tohoto stavebního objektu byla uvažována pouze v případě realizace úseku Hořesedly, přeložka předcházejícího před realizací úseku Krupá, přeložka. Aktuálně je uvažována výstavba obou úseků současně, proto není s tímto objektem v dokumentaci EIA dále uvažováno.

SO 4110 – MÚK Kněžves v km 50,927

Stavební objekt řeší propojení dálnice D6 se silnicí II/227. Křižovatka je navržena jako mimoúrovňová kosodélná. Součástí křižovatky jsou čtyři jednosměrné křižovatkové větve o návrhové rychlosti 60 km/h.

SO 4130 – Přeložka silnice III/22913 v km 49,094

Stavební objekt řeší přeložku stávající silnice III/22913, která mění vedení této komunikace v délce 453,10 m. Komunikace bude převedena pod dálničním mostem (SO 4201) a následně bude napojena na komunikaci II/606 (v současné době I/6).

Trasa komunikace je navržena v kategorii S 6,5/50. Maximální podélný sklon činí 3,00 % a minimální podélný sklon 0,60 %.

SO 4131 – Přeložka silnice II/227 v km 50,927

Tento stavební objekt řeší přeložku komunikace II/227 v délce 447 m. Přeložka silnice II/227 bude převedena přes dálnici D6 mostním objektem (SO 4222) a na konci bude napojena silnici II/606.

Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/60. Maximální podélný sklon činí 4,30 % a minimální podélný sklon 1,60 %.

SO 4132 – Přeložka doprovodné komunikace II/606 v km 51,723

Stavební objekt řeší přeložku komunikace I/6 (budoucí II/606) v délce 1 080 m, která bude přerušena vedením trasy předmětné dálnice D6. Přeložka komunikace bude přes dálnici D6 převedena mostním objektem SO 4223. Komunikace je navržena v kategorii S 9,5/60. Maximální podélný sklon činí 3,10 % a minimální podélný sklon 1,00 %.

SO 4132.1 Hospodářský sjezd vpravo v km 0,670

Hospodářský sjezd zajistí přístup na pozemek s p. č. 2271 v k. ú. Kněževy u Rakovníka. Hospodářský sjezd je navržen z přeložky doprovodné komunikace II/606 (SO 4132) vpravo ve směru staničení v km 0,670 o délce 79,1 m. Sjezd je navržen v kategorii P 4,0/30.

SO 4133 – Přeložka silnice III/2211 v km 53,871

Stavební objekt řeší úpravu stávající komunikace III/2211 v úseku Hořesedly–Velká Černoc v délce 412 m. Přeložka komunikace III/2211 bude vedena přes dálnici D6 mostním objektem (SO 4224). Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/40. Maximální podélný sklon činí 5,5 % a minimální podélný sklon 1,15 %.

SO 4134 – Přeložka silnice III/2217 v km 55,947

Tento stavební objekt řeší přeložku silnice III/2217 v úseku Nová Ves–Hokov v délce 266,511 m. Přeložka silnice III/2217 bude převedena mostním objektem (SO 4226) přes dálnici D6. Komunikace je navržena v kategorii S 6,5/40. Maximální podélný sklon činí 7,12 % a minimální podélný sklon 2,70 %.

SO 4150 – 4158 – Polní cesty

Tyto stavební objekty zahrnují úpravy polních cest nebo jejich náhradu, která bude nutná z důvodu konfliktu s trasou dálnice D6. Jedná se o tyto stavební objekty: Polní cesta z Hořesedel do Veclova km 52,804 (SO 4150), Polní cesta Hořesedly – Na Švestce km 53,389 (SO 4151), Polní cesta pod Červeným Vrškem km 53,900–54,300 (SO 4152), Polní cesta u Křížku km 55,380–55,950 (SO 4153), Polní cesta km 55,950–56,260 (SO 4154), Polní cesta u Hokova km 57,040 (SO 4155), Polní cesta km 50,970–51,667 (SO 4156), Polní cesta km 47,765–48,811 (SO 4157), Polní cesta v km 49,550 (SO 4158).

SO 4160 – Odstranění panelů z polního letiště

V souvislosti s realizací předmětného záměru dojde k odstranění zpevněné betonové plochy o rozměrech 25 × 30 m určené pro plnění práškových letadel na stávajícím polním letišti cca v km 52,200.

SO 4175 – Příjezd k retenční nádrži v km 49,760

Tento stavební objekt řeší přístup k retenční nádrži (SO 4341) v délce úpravy 324,5 m. Šířka zpevnění obslužné komunikace bude činit 4 m.

SO 4176 – Příjezd k retenční nádrži v km 53,747

Stavební objekt řeší přístup k retenční nádrži (SO 4342) v délce úpravy 289,2 m. Šířka zpevnění obslužné komunikace bude činit 4 m.

SO 4186 – Provizorní komunikace v km 57,4

Stavební objekt představuje provizorní napojení tohoto úseky stavby D6 na stávající komunikaci I/6 (budoucí II/606) v délce 279,6 m. Tento objekt bude realizován pouze za předpokladu, že úsek Hořesedly, přeložka bude realizován samostatně.

SO 4186.1 – Provizorní komunikace v km 57,4 – větev 2

Stavební objekt představuje provizorní napojení tohoto úseky stavby D6 na stávající komunikaci I/6 (budoucí II/606). Jedná se o provizorní propojení směru Hořesedly–Hořovičky. Tento objekt bude realizován pouze za předpokladu, že úsek Hořesedly, přeložka bude realizován samostatně.

Mostní objekty a zdi

SO 4201 – Most přes silnici III/22913 v km 49,094 – Mostní objekt převádí dálnici D6 přes přeložku komunikace III/22913. Jedná se o přesýpaný jednopólový mostní objekt. Nosnou konstrukce tvoří tenkostěnná železobetonová klenba. Celková šířka mostu je 62,73 m a délka přemostění 10,14 m.

SO 4202 – Most přes Novodvorský potok v km 49,559 – Tento mostní objekt převádí dálnici D6 přes přeložku Novodvorského potoka (SO 4321) a polní cestu (SO 4158). Jedná se o přesýpaný mostní objekt o dvou polích. Nosnou konstrukci tvoří tenkostěnná železobetonová klenba. Celková šířka mostu je 55,0 m a délka přemostění 18,58 m.

SO 4203 – Most přes lokální biokoridor v km 52,577 – Mostní objekt převádí dálnici D6 přes místní občasnou vodoteč a přes lokální biokoridor. Jedná se o monolitickou přesýpanou rámovou otevřenou konstrukci o jednom poli. Celková šířka mostu činí 56,50 m a délka přemostění 8,0 m.

SO 4204 – Most přes polní cestu v km 52,804 – Most převádí dálnici D6 přes polní cestu a občasnou vodoteč. Jedná se o přesýpanou prefabrikovanou klenbovou konstrukci o jednom poli. Celková šířka mostu činí 52,80 m a délka přemostění 11,29 m.

SO 4205 – Most přes polní cestu a vodoteč v km 53,389 – Účelem mostního objektu je převedení dálnice D6 přes polní cestu a občasnou vodoteč. Jedná se o tenkostěnnou přesýpanou železobetonovou klenbu o jednom poli. Šířka mostu činí 55,00 m a délka přemostění 11,29 m.

SO 4206 – Most přes Hájevský potok v km 54,525 – Mostní objekt převádí dálnici D6 přes Hájevský potok. Jedná se o tenkostěnnou přesýpanou železobetonovou klenbu o jednom poli. Šířka mostu činí 50,60 m a délka přemostění 11,29 m.

SO 4207 – Most přes polní cestu a biokoridor v km 57,040 – Účelem mostního objektu je převedení dálnice D6 přes polní cestu a občasnou vodoteč. Jedná se o tenkostěnnou přesypanou železobetonovou klenbu o jednom poli. Šířka mostu činí 55,00 m a délka přemostění 11,29 m.

SO 4221 Most v železničním km 11,767 trati SŽDC Louny–Rakovník přes D6 v km 50,524 – Mostní objekt převádí železniční traťový úsek č. 126 Louny–Rakovník přes nově navrhovanou dálnici D6. Jedná se o ocelový jednopólový most. Šířka mostu činí 7,50 m a délka přemostění 43,60 m.

SO 4222 – Most na silnici II/227 přes D6 v km 50,927 – Tento mostní objekt převádí silnici II/227 přes dálnici D6. Jedná se o třípólový mostní objekt. Nosnou konstrukci mostu tvoří jednotrámový lichoběžníkový průřez z předpjatého betonu. Šířka mostu činí 9,85–10,80 m a délka přemostění 54,04 m.

SO 4223 – Most na silnici II/606 přes D6 v km 51,723 – Účelem mostního objektu je převedení silnici II/606 přes dálnici D6. Jedná se o dvupólový mostní objekt. Nosnou konstrukci mostu tvoří dvoutrámový průřez z předpjatého betonu. Šířka mostu činí 11,80 m a délka přemostění 31,19 m.

SO 4224 – Most na silnici III/2211 přes D6 v km 53,862 – Mostní objekt převádí silnici III/2211 přes dálnici D6. Jedná se o monolitické předpjaté vzpěradlo. Šířka mostu činí 9,10 m a délka přemostění 54,90 m.

SO 4226 – Most na silnici III/2217 přes D6 v km 55,943 – Účelem mostního objektu je převedení silnice III/2217 přes dálnici D6. Jedná se o monolitické předpjaté oboustranné vzpěradlo. Šířka mostu činí 8,10 m a délka přemostění 60,00 m.

SO 4251 – Zárubní zeď v km 56,800–56,980 – Zárubní zeď bude umístěna podél hlavní trasy dálnice D6 vpravo ve směru staničení v délce 112 m.

Vodohospodářské objekty

SO 4301 – Dešťová kanalizace v km 49,650–50,157 – Stavební objekt řeší kanalizaci odvádějící dešťové vody z dálnice D6 do retenční nádrže (SO 4341) v km 49,650 přes odlučovač ropných látek.

SO 4302 – Dešťová kanalizace v km 48,212–50,157 – Tento stavební objekt řeší odvodnění dálnice D6, které je zaústěno do kanalizace (SO 4301) v km 50,157. Kanalizace je navržena v pravé části středního dělicího pruhu.

SO 4303 – Dešťová kanalizace v km 50,157–52,120 – Tento stavební objekt řeší odvodnění dálnice D6, které je zaústěno do kanalizace (SO 4301) v km 50,157. Kanalizace je navržena v pravé části středního dělicího pruhu.

SO 4304 – Dešťová kanalizace v km 52,021–53,830 – Dešťové voda z této dešťové kanalizace bude vedena přes odlučovač ropných látek v km 53,800 do retenční nádrže (SO 4342) a následně odpadním potrubím (SO 4306) do Hájevského potoka.

SO 4305 – Dešťová kanalizace v km 53,830–55,592 – Dešťové voda z dešťové kanalizace bude vedena přes odlučovač ropných látek v km 53,800 do retenční nádrže (SO 4342) a následně odpadním potrubím (SO 4306) do Hájevského potoka.

SO 4306 – Odpad retenční nádrže v km 53,800 – Tento stavební objekt řeší odvod odpadních vod z retenční nádrže dešťové kanalizace (SO 4342). Odpadní potrubí bude vedeno pod hrází retenční nádrže a dále pod přeložkou silnice III/2211 do pravého ramene levostranného přítoku Hájevského potoka.

SO 4307 – Dešťová kanalizace v km 55,592–57,400 – Dešťové kanalizace bude zaústěna do sedimentační nádrže (SO 4343), ze které bude dešťové voda svedena do Hokovského potoka.

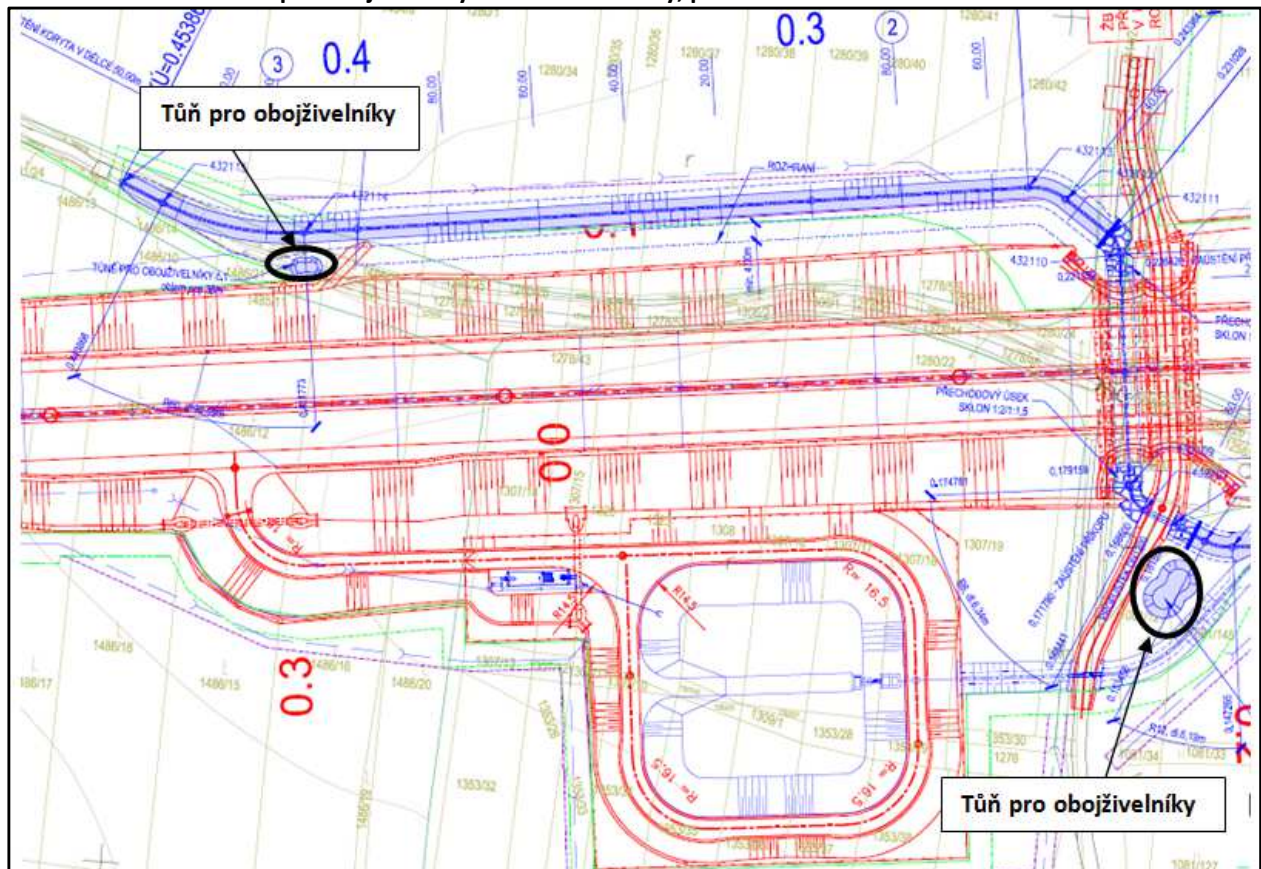
Pozn.: V případě souběžné realizace staveb Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat bude dešťová kanalizace SO 4307 napojena na dešťovou kanalizaci SO 5301 stavby Hořovičky, obchvat.

SO 4308 – Odpad sedimentační nádrže v km 57,400 – Tento stavební objekt řeší odvedení dešťových vod přes provizorní odlučovač ropných látek SO 4343 do stávající vodoteče (pravostranný přítok Hokovského potoka), která bude od místa vtoku rekonstruována (SO 4327).

Pozn.: Tento stavební objekt bude realizován pouze v případě, že výstavba úseku Hořesedly, přeložka bude předcházet výstavbě úseku Hořovičky, obchvat.

SO 4321 – Přeložka Novodvorského potoka km 49,588 – Tento stavební objekt je navržen z důvodu optimalizace směrového vedení Novodvorského potoka v místě křížení s dálnicí D6 mostním objektem (SO 4202). Součástí stavebního objektu je pročištění stávajícího koryta potoka v délce cca 50,00 m a dále vybudování dvou tůň, jako rozmnožovacího biotopu pro obojživelníky o objemu 36 m³ a 148 m³. Umístění tůň je zřejmé z následujícího obrázku.

Obrázek 3 Umístění tůň pro obojživelníky v úseku Hořesedly, přeložka



Zdroj: D6 Hořesedly, přeložka – II. etapa: Situace SO 4321, DSP (DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA spol. s r.o., duben 2015)

SO 4322 – Přeložka vodoteče v km 52,577 – Tento stavební objekt řeší úpravu stávajícího vysychajícího přírodního koryta. Úprava spočívá převážně ve směrové úpravě koryta tak, aby bylo zajištěno kolmé křížení s dálnicí D6 mostním objektem (SO 4203). Úprava bude provedena v délce 179 m.

SO 4323 – Přeložka Hájevského potoka v km 54,525 – Stavební objekt řeší úpravu stávající bezejmenné vodoteče, která je levostranným přítokem Hájevského potoka. Úprava spočívá převážně ve směrové úpravě koryta tak, aby bylo zajištěno kolmé křížení s dálnicí D6 mostním objektem (SO 4206). Úprava bude provedena v délce 252 m.

SO 4325 – Přeložka vodoteče v km 53,389 – Tento stavební objekt řeší úpravu bezejmenné vodoteče, která slouží jako silniční příkop podél polní cesty (SO 4151). Délka úpravy bude odpovídat délce úpravy polní cesty (SO 4151), tedy cca 167,88 m.

SO 4326 – Přeložka vodoteče v km 50,500 – Stavební objekt řeší úpravu pravobřežního přítoku Novodvorského potoka s navrhovanou trasou dálnice D6. Přeložka vodoteče je navržena z důvodu optimalizace směrového vedení v místě navázání na prodloužený propustek pod drážním tělesem (SO 4651.1). Součástí stavebního objektu je pročištění stávajícího koryta potoka v délce cca 50,00 m.

SO 4327 – Rekonstrukce vodoteče v km 57,500 – Tento stavební objekt zahrnuje úpravu stávající vodoteče pravostranného přítoku Hokovského potoka v délce 188 m. Vodoteč bude sloužit pro odvádění dešťových vod ze sedimentační nádrže SO 4343, resp. kanalizace dálnice D6 (SO 4307).

Součástí tohoto stavebního objektu je realizace nového propustku DN 600 pod silnicí III/2275 (Hokov–Hořovičky).

Pozn.: Tento stavební objekt bude realizován pouze v případě, že výstavba úseku Hořesedly, přeložka bude předcházet výstavbě úseku Hořovičky, obchvat.

SO 4331 – Přeložka vodovodu Nesuchyně km 48,780 – Přeložka vodovodu bude provedena z důvodu konfliktu s navrhovanou dálnicí D6. Přeložka bude provedena v délce 111,45 m.

SO 4341 – Retenční nádrž km 49,650 – Retenční nádrž je navržena jako otevřená se stálou hladinou. Do této retenční nádrže bude zaústěna dešťová kanalizace SO 4301, která svádí dešťové vody z kanalizačních objektů SO 4302 a SO 4303 z úseku 48,212–52,120 dálnice D6. Součástí tohoto stavebního objektu je odlučovač ropných látek. Dešťové vody z retenční nádrže budou vypouštěny do Novodvorského potoka. Navržený retenční objem činí 2 835 m³.

SO 4342 – Retenční nádrž km 53,800 – Retenční nádrž je navržena jako otevřená se stálou hladinou. Do retenční nádrže bude zaústěna dešťová kanalizace (SO 4304 a SO 4305) z úseku v km 52,021–55,592 dálnice D6. Součástí tohoto stavebního objektu je odlučovač ropných látek. Dešťové vody z retenční nádrže budou vypouštěny do Hájevského potoka. Navržený retenční objem činí 2 116 m³.

SO 4343 – Sedimentační nádrž km 57,400 – Bude se jednat o odlučovač ropných látek, do kterého bude přiváděna dešťová voda z dálnice D6 kanalizací SO 4307. Z odlučovače bude vyčištěná voda odváděna otevřeným korytem SO 4308, které bude zaústěno do rekonstruované vodoteče SO 4327 (pravostranný přítok Hokovského potoka).

Pozn.: Tento stavební objekt bude realizován pouze v případě, že výstavba úseku Hořesedly, přeložka bude předcházet výstavbě úseku Hořovičky, obchvat.

SO 4371 – 4374 – Rekonstrukce meliorací – Tyto stavební objekty zahrnují rekonstrukce meliorací v následujících úsecích: Rekonstrukce meliorací v km 49,500–50,500 (SO 4371), Rekonstrukce meliorací v km 53,500–54,000 (SO 4372), Rekonstrukce meliorací v km 54,500 (SO 4373), Rekonstrukce meliorací v km 56,200–56,400 (SO 4374).

Drážní objekty

SO 4651 – Přeložka tratě Louny – Rakovník – železniční spodek + SO 4652 – Přeložka tratě Louny – Rakovník – železniční svršek

Předmětem výše uvedených stavebních objektů jsou stavební úpravy v železničním km 11,519–11,844 v souvislosti s novým křížením stávajícího železničního traťového úseku č. 126 trati (Louny–Rakovník)

s dálnicí D6 v km 50,524. Trasa dálnice D6 bude v místě křížení vedena v zářezu a železniční trať v násypu do 5 m.

SO 4651.1 – Přeložka tratě Louny – Rakovník – propustek v km 11,741

Úprava stávajícího propustku bude spočívat v rozšíření na pravé straně železniční trati (Louny–Rakovník) v traťovém úseku č. 126 v železničním km 11,741 z důvodu nutnosti navýšení nivelety koleje o 0,65 m, resp. rozšíření zemního tělesa trati.

Objekty pozemních konstrukcí

SO 4701 – Oplocení retenční nádrže km 49,650

SO 4702 – Oplocení retenční nádrže km 53,800

SO 4710 – Oplocení hlavní trasy – Oplocení hlavní trasy dálnice D6 bude umístěno na hranu trvalého záboru stavby. Oplocení bude sloužit jako zábrana proti střetu vozidel se zvěří.

Objekty úpravy území

SO 4801 – Vegetační úpravy dálnice D6 – V rámci vegetačních úprav stavebního úseku Hořesedly, přeložka je uvažováno s výsadbou 66 694 ks keřů a 994 ks stromů. Vegetační úpravy budou realizovány téměř v celé délce trasy tohoto úseku. Sortiment dřevin je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 3 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořesedly, přeložka (SO 4801)

Typ dřeviny	Druh dřeviny	Počet kusů
Stromy	javor mléč (<i>Acer platanoides</i>)	167
	olše lepkavá (<i>Alnus glutinosa</i>)	71
	habr obecný (<i>Carpinus betulus</i>)	108
	jasan ztepilý (<i>Fraxinus excelsior</i>)	80
	dub zimní (<i>Quercus petraea</i>)	144
	dub letní (<i>Quercus robur</i>)	157
	jeřáb ptačí (<i>Sorbus aucuparia</i>)	75
	lípa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>)	160
	slivoň obecná (<i>Prunus domestica</i> subs. <i>insititia</i>)	32
Keře	svída krvavá (<i>Cornus sanguinea</i>)	7 505
	hloh obecný (<i>Crataegus laevigata</i>)	7 348
	krušina olšova (<i>Frangula alnus</i>)	1 490
	ptačí zob obecný (<i>Ligustrum vulgare</i>)	8 746
	zimolez obecný (<i>Lonicera xylosteum</i>)	9 622
	trnka obecná (<i>Prunus spinosa</i>)	6 275
	meruzalka alpská (<i>Ribes alpinum</i>)	9 006
	růže šípková (<i>Rosa canina</i>)	7 440
	kalina obecná (<i>Viburnum opulus</i>)	7 881
	bez černý (<i>Sambucus nigra</i>)	458
	vrba košíkářská (<i>Salix viminalis</i>)	923

Zdroj: R6 Hořesedly, přeložka – I. etapa: SO 4801 Vegetační úpravy, DSP (VIAPONT s.r.o., listopad 2013), R6 Hořesedly, přeložka – II. etapa: SO 4801 Vegetační úpravy, DSP (SDRUŽENÍ R6 HOŘESEDLY – II. ETAPA, duben 2015)

Součástí vegetačních úprav je založení trávníku na svazích silničního tělesa.

SO 4802 – 4804 – Tyto stavební objekty představují zalesnění v km 49,800–50,500 (SO 4802), zalesnění v km 52,500–52,700 (SO 4803) a zalesnění u stávající I/6 (SO 4804). Velikost zalesněné plochy v rámci

SO 4802 bude cca 4,7 ha, v rámci SO 4803 3,7 ha a v rámci SO 4804 3,5 ha. Jedná se o kompenzace za zásah do lesních porostů (PUPFL).

Při zalesnění budou použity následující druhy dřevin: dub zimní (*Quercus petraea*), dub letní (*Quercus robur*), bříza bělokorá (*Betula verrucosa*), habr obecný (*Carpinus betulus*), buk lesní (*Fagus sylvatica*), lípa srdčitá (*Tilia cordata*), jedle bělokorá (*Abies alba*), borovice lesní (*Pinus sylvestris*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*).

SO 4811 – Příprava území dálnice D6 – Stavební objekt zahrnuje skrývku humózních vrstev, smýcení lesních porostů a likvidaci mimolesní zeleně na plochách dočasného a trvalého záboru stavby.

SO 4822 – 4823 – Tyto stavební objekty zahrnují rekultivace ploch dočasného záboru a opuštěných úseků komunikací. Rekultivace bude zahrnovat následující úseky komunikací: silnice I/6 v km 51,700–52,200, polní cesta v km 52,800, silnice III/2211 v km 53,850 a silnice III/2217 v km 55,947.

SO 4824 – Úprava a odstranění chmelnic – Tento stavební objekt zahrnuje odstranění a úpravy chmelnic v trase dálnice D6. Celkem dojde k odstranění 16,33 ha chmelnic. Vzhledem ke stávajícímu stavu chmelnic a pracnosti zakončení jednotlivých řad, budou zasažené chmelnice odstraněny v celém jejich rozsahu.

Hořovičky, obchvat

Pozemní komunikace

SO 5101 – Hlavní trasa v km 57,400–62,594

Předmětem tohoto stavebního úseku je hlavní trasa dálnice D6, začátek tohoto úseku je v km 57,400 severně od obce Hokov a konec v km 62,594 západně od obce Bukov. Celková délka tohoto úseku dálnice D6 je 5,194 km.

V průběhu trasy tohoto úseku dálnice D6 jsou navrženy celkem dva přejezdy středního dělicího pásu pro převedení dopravy do jednoho jízdního pruhu.

Konstrukce vozovky bude provedena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Komunikace bude vybavena bezpečnostním zachytným zařízením v potřebném rozsahu, vodícími sloupky, nouzovými hláskami, protihlukovými stěnami, dopravním značením a dopravními portály.

Výškové řešení

Výškové řešení tohoto úseku dálnice D6 vychází ze stávajících výšek nivelety silnice I/6 a z nezbytných podjezdných výšek křižujících komunikací. Maximální podélný sklon činí 3,62 % a minimální podélný sklon 0,86 %.

Šířkové uspořádání

Těleso dálnice je navrženo jako dělený čtyřpruh v kategorii D 25,5/120. Základní šířka zpevněné části poloviny dálnice je 10,75 m. Šířka středního dělicího pásu činí 3,0 m.

SO 5110 – MÚK Jesenice v km 62,250

Tento stavební objekt řeší propojení dálnice D6 se silnicí I/27. Součástí křižovatky jsou čtyři křižovatkové větve, které budou napojeny do okružních křižovatek na komunikaci I/27.

Křižovatkové větve jsou navrženy na rychlost 40 km/h. Křižovatková větev 1 ve směru Praha–I/27 je navržena jako jednosměrná jednopruhová o délce 158 m. Křižovatková větev 2 ve směru I/27–Karlovy Vary je navržena jako jednosměrná jednopruhová o délce 147 m. Křižovatková větev 5a ve směru Karlovy Vary–I/27 je navržena jako dvoupruhová, v části obousměrná o délce 237 m. Křižovatková větev 5b ve směru I/27–Praha je navržena jako jednosměrná jednopruhová o délce 136 m.

SO 5130 – Úprava silnice III/2214 v km 59,068

Úprava silnice III/2214 bude spočívat v úpravě výškového vedení v délce 83,26 m, které bude respektovat stávající stav, avšak s ohledem na podjezdnou výšku pod mostem SO 5204 na dálnici D6.

Trasa komunikace je navržena v kategorii S 6,5/50. Maximální podélný sklon činí 0,50 % a maximální podélný sklon 0,88 %.

SO 5131 – Přeložka silnice III/0272

Přeložka silnice III/0272 severně od obce Kolečov v délce 1 612 m zajistí propojení silnice III/2214 se silnicí I/27, resp. III/00610, která je vedena obcí Kolečov.

Trasa komunikace je navržena v kategorii S 6,5/50. Maximální podélný sklon činí 3,90 % a maximální podélný sklon 1,70 %.

Součástí stavebního objektu SO 5131 je dále napojení komunikace III/00610 z obce Kolečov na komunikaci III/2214 přeložkou v délce 68 m. Kategorie tohoto komunikačního napojení bude S 6,5/30.

SO 5132 – Doprovodná komunikace v km 59,810–62,320

Tento stavební objekt zahrnuje přeložení komunikace I/6 vlevo od trasy dálnice D6 v délce 2,590 km. Přeložená komunikace bude nově označena jako silnice II/606. Začátek komunikace bude cca 300 m západně od obce Hořovičky a konec u napojení na okružní křižovatku silnice I/27. Komunikace II/606 bude do km 2,000 vedena v souběhu s dálnicí D6. V km 2,000 se komunikace odchýlí od dálnice D6 a bude napojena na okružní křižovatku na přeložce komunikace I/27.

Trasa komunikace je navržena v kategorii S 9,5/60. Maximální podélný sklon činí 5,70 % a minimální podélný sklon 0,50 %.

Součástí tohoto stavebního objektu propojení silnice III/00611 a II/606 v km 0,221.

SO – 5133 – Úprava silnice III/00611 v km 61,213

Tento stavební objekt řeší propojení obcí Kolečov a Bukov, které zanikne výstavbou dálnice D6. Začátek úpravy je za obcí Bukov na stávající komunikaci III/0061, která podchází dálnici D6 a komunikaci II/606 pod mostními objekty (SO 5206 a SO 5241) a napojuje se na místní komunikaci (SO 5133) v úseku I/27–Kolečov. Celková délka úpravy komunikace bude 794,18 m.

Trasa komunikace je navržena v kategorii S 6,5/50. Maximální podélný sklon činí 6,50 % a minimální podélný sklon 0,50 %.

SO 5134 – Přeložka silnice I/27

Začátek a konec přeložky komunikace I/27 leží cca 500 m od současné křižovatky I/27 s I/6 z obou směrů. Trasa přeložky zahrnuje dvě okružní křižovatky, které propojují silnici I/27 s doprovodnou

komunikací II/606, větvemi MÚK Jesenice na dálnici D6 a s příjezdem k čerpací stanici v místě MÚK Jesenice. Šířka jízdního pásu okružní křižovatky je navržena 6,50 m.

Trasa komunikaci je navržena v kategorii S 9,5/60 v délce 980,12 m. Maximální podélný sklon činí 6,00 % a minimální podélný sklon 2,50 %.

SO 5135 – Rozšíření stávající komunikace

Tento stavební objekt řeší, v návaznosti na SO 5133, propojení obcí Bukov a Kolečov, které zanikne výstavbou dálnice D6. Začátek úpravy je za obcí Kolečov na stávající místní komunikaci. Konec úseku bude napojen na silnici III/00611 (SO 5133). Rozšíření stávající komunikace je navrženo v kategorii S 6,5/50 v délce 771,56 m. Maximální podélný sklon činí 2,90 % a minimální podélný sklon 0,50 %.

SO 5136 – Přístupová komunikace

Tato přístupová komunikace v km cca 62,200 staničení dálnice D6 zajistí přístup k čerpací stanici pohonných hmot do doby vybudování navazujícího úseku stavby D6 (Petrohrad–Lubenec). Přístupová komunikace bude napojena na okružní křižovatku silnice I/27. Délka úseku činí 150 m. Komunikace je navržena v kategorii S 9,5/60.

SO 5137 – Přístupová komunikace k čerpací stanici pohonných hmot a motorestu

Tento stavební objekt umožní přístup k čerpací stanici pohonných hmot a motorestu z dálnice D6, komunikace I/27 a z doprovodné komunikace II/606. První část úseku tohoto stavebního objektu v délce 241 m vychází z okružní křižovatky na přeložce I/27 a je navržena jako jednosměrná jednopruhá komunikace o šířce 7,25 m. Druhá část úseku v délce 62 m vychází z původního výjezdu z odpočívky na komunikaci I/6 a napojuje se na doprovodnou komunikaci II/606. Druhá část úseku je navržena jako jednosměrná dvoupruhová komunikace o šířce 9,00 m.

Komunikace je navržena na rychlost 40 km/h.

SO 5150 – 5152 – Polní cesty

Tyto stavební objekty zahrnují úpravy polních cest pro zajištění přístupu na okolní pozemky nebo jejich náhradu, která bude nutná z důvodu konfliktu s trasou dálnice D6. Jedná se o tyto stavební objekty: SO 5150 – polní cesta v km 57,975 (SO 5150), polní cesta vpravo v km 58,896–59,084 (SO 5151), polní cesta vpravo v km 59,084–59,840 (SO 5152).

SO 5178 – Přístupová komunikace k ČOV motorestu a ČS PHM

Tento stavební objekt zajistí přístup k nově navržené ČOV motorestu (SO 5311) a k okolním pozemkům. Komunikace je navržena v kategorii P 3,5/20 v délce 172,25 m.

SO 5184 – 5188 Provizorní komunikace

Tyto stavební objekty jsou navrženy v místě mimoúrovňové křižovatky pro dočasné převedení provozu v období stavebních prací a dále v místech napojení na komunikaci I/6 před vybudováním navazujících úseků dálnice D6. Jedná se o tyto stavební objekty: SO 5184 – Provizorní napojení na I/6 na začátku úseku v km 57,400, SO 5186 – Provizorní komunikace u MÚK Jesenice, SO 5187 – Provizorní komunikace na I/6 na konci úseku, SO 5188 – Provizorní komunikace – napojení na stávající I/6.

Mostní objekty a zdi

SO 5201 – Most přes polní cestu v km 57,975 – Mostní objekt bude převádět trasu dálnice D6 přes stávající polní cestu. Bude se jednat o prefabrikovanou klenbovou konstrukci o jednom poli. Celková šířka mostu činí 50,60 m a délka přemostění 11,29 m.

SO 5202 – Most přes Hokovský potok v km 58,434 – Mostní objekt bude převádět trasu dálnice D6 přes přeložku Hokovského potoka a biokoridor. Bude se jednat o prefabrikovanou klenbovou konstrukci o jednom poli. Šířka mostu činí 57,20 m a délka přemostění 11,08 m.

SO 5203 – Most přes Očihovecký potok v km 58,670 – Mostní objekt je navržen pro převedení dálnice D6 přes přeložku Očihoveckého potoka a biokoridor. Bude se jednat o prefabrikovanou klenbovou konstrukci o jednom poli. Šířka mostu činí 57,20 m a délka přemostění 11,08 m.

SO 5204 – Most na silnici III/2214 v km 59,068 – Mostní objekt bude převádět dálnici D6 přes silnici III/2214. Bude se jednat o monolitickou deskovou konstrukci ze železobetonu o třech polích, dvě samostatné konstrukce pro každý směr. Šířka mostu činí 13,55 m pro každý směr a délka přemostění 28,80 m.

Součástí tohoto stavebního objektu jsou protihlukové stěny na levém i pravém okraji mostu v celé délce. Na levé straně je PHS navržena o výšce 4,50 m a na pravé straně 3,00 m. Protihlukové stěny jsou navrženy jako jednostranně pohltné v kategorii A1 a B1.

SO 5206 – Most na D6 v km 61,213 přes silnici III/00611 – Mostní objekt je navržen pro převedení dálnice D6 v úrovni stávajícího terénu přes silnici III/00611 v zářezu. Bude se jednat o šikmý jednopólový mostní objekt se samostatnou nosnou konstrukcí pro každý jízdní směr. Šířka mostu činí 13,54 m pro každý směr a délka přemostění 11,40 m.

SO 5220 – Most na silnici I/27 přes D6 v km 62,236 – Mostní objekt bude převádět silnici I/27 přes dálnici D6 v zářezu. Bude se jednat o třípólový mostní objekt. Šířka mostu činí 11,80 m a délka přemostění 106,00 m.

SO 5241 – Most na silnici II/606 přes silnici III/00611 v km 1,390 – Mostní objekt bude převádět doprovodnou komunikaci II/606 přes silnici III/00611 v zářezu. Bude se jednat o kolmý jednopólový mostní objekt z železobetonového rámu. Šířka mostu činí 11,10 m a délka přemostění 11,40 m.

SO 5242 – Most na silnici II/606 v km 2,311 – Mostní objekt je navržen pro převedení doprovodné komunikaci II/606 přes polní cestu (SO 5178). Bude se jednat o přesýpaný most o jednom poli s tubusovou nosnou konstrukcí z ocelového vlnitého plechu. Šířka mostu činí 52,236 m a délka přemostění 6,883 m.

SO 5250 – Opěrná zeď u I/27 v km 0,560–0,660 vlevo – Opěrná zeď bude oddělovat těleso komunikace I/27 a areál motorestu v blízkém okolí MÚK Jesenice. Bude se jednat o opěrnou zeď o délce 71,27 m a šířce 0,55–0,90 m. Stavební výšky činí 10,79–11,64 m.

SO 5260 – Protihluková stěna vlevo v km 58,780–59,680 – Tento stavební objekt zahrnuje realizaci protihlukové stěny vlevo v km staničení 58,780–59,047 (před mostním objektem SO 5204) a 59,088–59,680 (za mostním objektem SO 5204). Protihluková stěna je navržena o výšce 2,0–4,5 m jako jednostranně pohltná v kategorii A2 a B2.

SO 5261 – Protihluková stěna vpravo v km 58,860–59,260 – Tento stavební objekt zahrnuje realizaci protihlukové stěny vpravo v km staničení 58,860–59,047 (před mostním objektem SO 5204) a 59,088–

59,261 (za mostním objektem SO 5204). Protihluková stěna je navržena o výšce 2,0–3,0 m jako jednostranně pohltivá v kategorii A2 a B2.

Odvodnění pozemních komunikací a vodohospodářské objekty

SO 5301 – Dešťová kanalizace km 57,400–59,100 – Tento stavební objekt řeší odvedení dešťových vod z tělesa dálnice D6, které je zaústěno do odlučovače ropných látek SO 5341. Kanalizace bude vedena ve středním dělicím pruhu. Z odlučovače ropných látek bude dešťová voda svedena do retenční nádrže a následně do Očihoveckého potoka.

Pozn.: Na dešťovou kanalizaci SO 5301 bude navazovat stavební objekt SO 4307, který řeší odvodnění úseku Hořesedly, přeložka.

SO 5303 – Dešťová kanalizace km 59,100–61,200 – Tento stavební objekt je navržen pro odvodnění dálnice D6. Dešťová kanalizace bude vedena ve středním dělicím pruhu a v km 59,350 bude zaústěna do odlučovače ropných látek a retenční nádrže SO 5343. Vody z retenční nádrže budou vypouštěny do Očihoveckého potoka.

Pro napojení odvodnění odpočívky Kolečov je v km 60,545 navržena odbočka kanalizace DN 300 v délce 26,00 m.

SO 5305 – Dešťová kanalizace km 60,660–62,593 – Tento stavební objekt řeší odvodnění dálnice D6 v úseku 60,660–62,593, které bude v km 60,660 napojeno na kanalizaci SO 5303. Kanalizace bude umístěna ve středním dělicím pruhu a v úseku km 60,660–61,213 bude vedena mimo dálnici D6 v jejím souběhu. Na kanalizaci bude napojeno odvodnění částí větví MÚK Jesenice.

SO 5306 – Dešťová kanalizace MÚK Jesenice – Kanalizace z MÚK Jesenice bude zaústěna do rekonstruované vodoteče SO 5324. Do této kanalizace bude napojena i dešťová kanalizace motorestu SO 5314.

SO 5307 – Rekonstrukce odvodnění parkoviště – Stavební objekt řeší rekonstrukci a přeložku kanalizace parkoviště u čerpací stanice pohonných hmot v místě MÚK Jesenice. Kanalizace bude osazena odlučovačem ropných látek a následně zaústěna do koryta vodoteče SO 5324.

SO 5311 – Přeložka ČOV motorestu a ČS PHM – Přeložka ČOV bude realizována z důvodu konfliktu s navrhovanou trasou doprovodné komunikace II/606. Nová poloha ČOV je navržena o cca 27 m východně od stávajícího umístění.

SO 5311.1 ČOV vč. vyústění – V rámci tohoto stavebního objektu je navržena mechanicko-biologická aktivační čistírna odpadních vod o stejné velikosti jako původní (30 EO se jmenovitým průtokem 3,75–4,95 m³/den a jmenovitým zatížením 1,5–1,98 kg BSK₅/den). ČOV bude tvořit polypropylenová nádrž o půdorysných rozměrech 2 × 2,16 m a hloubce 2,79 m se zatepleným víkem.

Součástí stavebního objektu SO 5311 je dále SO 5311.2 přípojka NN k ČOV a SO 5311.3 Oplocení ČOV.

SO 5313 – Přeložka splaškové kanalizace motorestu – Přeložka splaškové kanalizace motorestu je navržena z důvodu konfliktu s navrhovanou trasou doprovodné komunikace II/606. Trasa přeložky je navržena podél přístupové komunikace k ČOV (SO 5178) v délce 117,00 m.

SO 5314 – Přeložka dešťové kanalizace motorestu – Přeložka dešťové kanalizace motorestu je navržena z důvodu konfliktu s navrhovanou trasou doprovodné komunikace II/606. Trasa přeložky je navržena podél přístupové komunikace k ČOV (SO 5178) v délce 40,0 m. Přeložka bude zaústěna do dešťové kanalizace MÚK Jesenice (SO 5306).

SO 5324 – Rekonstrukce koryta vodoteče – Tento stavební objekt řeší rekonstrukci a zkrácení koryta levostranného přítoku Očihoveckého potoka z důvodu konfliktu s navrhovaným MÚK Jesenice. Stávající koryto bude zkráceno o 75,00 m. Do upraveného koryta budou zaústěny objekty SO 5307, SO 5311.1 a SO 5306. Součástí tohoto objektu je pročištění stávajícího koryta v délce 15,00 m.

SO 5332 – Zrušení studny motorestu – Jedná se zrušení kopané studny, která je v současné době nevyužívaná. Objekt studny bude zrušen z důvodu konfliktu s trasou doprovodné komunikace II/606.

SO 5341 – Retenční nádrž v km 58,800 – Retenční nádrž je navržena jako otevřená se stálou hladinou. Do retenční nádrže bude zaústěna dešťová kanalizace (SO 5301) z úseku 57,400–59,045 dálnice D6. Součástí tohoto objektu je odlučovač ropných látek. Dešťové vody z retenční nádrže budou vypouštěny do Očihoveckého potoka. Navržený retenční objem činí 2 098 m³.

SO 5343 – Retenční nádrž km 59,200 – Retenční nádrž je navržena jako otevřená se stálou hladinou. Do retenční nádrže bude zaústěna dešťová kanalizace (SO 5303) z úseku 59,090–60,106 dálnice D6. Úsek dálnice 60,660–62,593 (SO 5305) bude odvodněn v rámci kanalizace SO 5303. Součástí tohoto objektu je odlučovač ropných látek. Dešťové vody z retenční nádrže budou vypouštěny do Očihoveckého potoka. Navržený retenční objem činí 2 290 m³.

SO 5321 – Přeložka Hokovského potoka – Úprava tohoto toku bude spočívat převážně ve směrové úpravě tak, aby došlo ke kolmému křížení s dálnicí D6. Délka úpravy činí 190 m.

SO 5322 – Přeložka Očihoveckého potoka – Úprava tohoto toku bude spočívat převážně ve směrové úpravě tak, aby došlo ke kolmému křížení s dálnicí D6. Délka úpravy činí 350 m.

SO 5331 – Přeložka vodovodu v km 59,040 – Tento stavební objekt řeší přeložku vodovodního řadu v místě výstavby mostního objektu SO 5204 na dálnici D6. Přeložka bude provedena v délce 145,5 m.

SO 5371 a SO 5372 Rekonstrukce meliorací v km 58,250–59,050 a v km 61,770–62,000 – Tento stavební objekt řeší podchycení stávajícího drenážního systému a provedení opatření, která povedou k zachování funkčnosti systému po výstavbě dálnice D6.

Objekty pozemních konstrukcí

SO 5701 – 5710 – Tyto stavební objekty zahrnují oplocení retenčních nádrží (SO 5341 a SO 5343), oplocení podél přeložky silnice I/27 (SO 5136) ve směru na Žatec směrem k lesnímu porostu a oplocení hlavní trasy dálnice D6 (SO 5101).

Úprava území

SO 5801 – 5802 – Tyto stavební objekty zahrnují vegetační úpravy dálnice D6 (SO 5801) a vegetační úpravy silnice I/27 (SO 5802). Vegetační úpravy budou realizovány téměř v celé délce trasy tohoto úseku. Celkem je uvažováno s výsadbou 686 ks stromů, 36 356 ks keřů a 1 200 ks keřů k ozelenění protihlukových stěn.

Tabulka 4 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořovičky, obchvat (SO 5801–5802)

Typ dřeviny	Druh dřeviny	Počet kusů
Stromy	javor mléč (<i>Acer platanoides</i>)	113
	olše lepkavá (<i>Alnus glutinosa</i>)	119
	habr obecný (<i>Carpinus betulus</i>)	63
	topol osika (<i>Populus tremula</i>)	20
	dub zimní (<i>Quercus petraea</i>)	43

Typ dřeviny	Druh dřeviny	Počet kusů
	dub letní (<i>Quercus robur</i>)	63
	jeřáb ptačí (<i>Sorbus aucuparia</i>)	25
	lípa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>)	240
Keře	svída krvavá (<i>Cornus sanguinea</i>)	3 666
	hloh obecný (<i>Crataegus laevigata</i>)	1 680
	krušina olšova (<i>Frangula alnus</i>)	1 730
	ptačí zob obecný (<i>Ligustrum vulgare</i>)	4 570
	zimolez obecný (<i>Lonicera xylosteum</i>)	6 366
	trnka obecná (<i>Prunus spinosa</i>)	4 915
	meruzalka alpská (<i>Ribes alpinum</i>)	4 915
	růže šípková (<i>Rosa canina</i>)	4 158
	kalina obecná (<i>Viburnum opulus</i>)	3 631
	vrba košíkářská (<i>Salix viminalis</i>)	725
Keře k ozelenění protihlukových stěn	přísavník pětilistý (<i>Parthenocissus quinquefolia</i> 'Engelmannii')	600
	přísavník trojhrotý (<i>Parthenocissus tricuspidata</i> 'Veitchii')	600

Zdroj: R6 Hořovičky, obchvat – I. etapa: SO 5801 – Vegetační úpravy silnice R6, DSP (PRAGOPROJEKT a.s., listopad 2013), R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa: SO 5801 – Vegetační úpravy silnice R6, DSP (SDRUŽENÍ R6 HOŘESEDLY – II. ETAPA, duben 2015), R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa: SO 5802 – Vegetační úpravy silnice R6, DSP (SDRUŽENÍ R6 HOŘESEDLY – II. ETAPA, duben 2015)

Součástí vegetačních úprav je založení trávníku na svazích silničního tělesa.

SO 5803 Zalesnění v km 58,800 – 59,500 – Velikost zalesněné plochy v rámci tohoto stavebního objektu bude činit cca 1,8 ha. Jedná se o kompenzace za zásah do lesních porostů (PUPFL).

Při zalesnění budou použity následující druhy dřevin: dub letní (*Quercus robur*), javor mléč (*Acer platanoides*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*), habr obecný (*Carpinus betulus*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), střemcha obecná (*Prunus padus*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*).

SO 5811 a SO 5812 – Tyto stavební objekty zahrnují přípravu území pro stavbu. Stavební objekty zahrnují skrývku humózních vrstev, pokácení lesních porostů a likvidaci mimolesní zeleně na plochách dočasného a trvalého záboru stavby.

SO 5822 a SO 5823 – Tyto stavební objekty zahrnují rekultivace ploch dočasného záboru a opuštěných úseků komunikací.

Rekultivace bude zahrnovat následující úseky komunikací: úsek v místě napojení SO 5150 na stávající komunikaci I/6; silnice III/0061 směr Bukov a polní cesta v km 61,200; silnice I/27 v km 62,200–60,400; silnice III/00610 v km 60,300–60,500 směr Kolečov; stávající místní komunikace mezi Kolečovem a silnicí I/27; parkoviště u čerpací stanice pohonných hmot v km staničení 62,080 dálnice D6 vlevo.

SO 5824 – Tento stavební objekt zahrnuje odstranění a úpravy chmelnic v trase dálnice D6. Celkem dojde k odstranění 9,897 ha chmelnic. Vzhledem ke stávajícímu stavu chmelnic a pracnosti zakončení jednotlivých řad, budou zasažené chmelnice odstraněny v celém jejich rozsahu.

Demolice

SO 5001 – 5002 – Tyto stavební objekty zahrnují demolice objektů, které zasahují do trasy dálnice D6 v místě MÚK Jesenice. Jedná se o tyto stavební objekty: demolice stánku v km 62,440 (SO 5001), demolice buněk v km 62,550 (SO 5002), demolice LPG v km 62,560 (SO 5003).

Odpočívka Kolečov

Technické řešení odpočívky Kolečov vychází ze stávajícího umístění ČS PHM u komunikace I/6. V rámci realizace odpočívky Kolečov budou dostavěna parkovací stání, odpočinkové plochy a plochy pro umístění stravovacího zařízení.

Na odpočívce jsou navrženy následující počty odstavných a parkovacích ploch:

Těžká nákladní vozidla	28 PS
Autobusové stání	4 PS
Obytný vůz	3 PS
Osobní automobil	61 PS
Osobní automobil (vozidlo přepravující těžce pohybově postižené)	4 PS

V rámci odpočívky Kolečov se předpokládá realizace zpevněných ploch (SO 5135), úprava silnice III/00610, D6 – Kolečov (SO 5120), úprava polní cesty v km 60,5 (SO 5153) a realizace svislého a vodorovného dopravního značení odpočívky Kolečov (SO 5190.1).

Vodohospodářské objekty odpočívky Kolečov zahrnují realizaci dešťové kanalizace odpočívky Kolečov (SO 5308), splaškové kanalizace odpočívky Kolečov (SO 5309), splaškové přípojky k ČS PHM Kolečov (SO 5310), přípojky vodovodu do ČS PHM Kolečov (SO 5332) a bezpečnostní jímky na dešťové kanalizaci (SO 5344).

Objekty elektro odpočívky Kolečov zahrnují realizaci přípojky vedení 22 kV na odpočívku Kolečov (SO 5416), trafostanice odpočívky Kolečov (SO 5433), přeložek vedení NN pro ČS PHM Kolečov (SO 5434), veřejného osvětlení odpočívky Kolečov (SO 5440) a přeložek kabelů pro ČS PHM – Kolečov (SO 5465, SO 5466).

V rámci stavebního objektu SO 5804 budou realizovány vegetační úpravy odpočívky Kolečov. K výsadbám budou použity vzrostlé alejové a solitérní stromy a půdopokryvné keře. Alejové stromy budou použity na zářezovém svahu na západní straně odpočívky a v prostoru u parkovacích stání pro automobily (mezi lavicemi a stoly v místě venkovního sezení). Plochy po stranách odpočívky budou celoplošně ozeleněny půdopokryvnými keři, mezi které bude vysazeno několik vzrostlých solitérních stromů. Použité druhy dřevin jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 5 Použité druhy dřevin při vegetačních úpravách v rámci odpočívky Kolečov

Typ a způsob využití dřevin	Druh dřevin
Alejové stromy s malou a střední kulovitou korunou – pro umístění u parkovacích stání	lípa plstnatá (<i>Tilia tomentosa</i>)
	jilm habrolistý (<i>Ulmus minor</i>)
Vzrostlé alejové (solitérní) stromy pro výsadbu na zářezový svah a na plochy s výsadbou půdopokryvných dřevin	hrušeň Calleryova (<i>Pyrus calleryana</i>)
	jeřáb ptačí (<i>Sorbus aucuparia</i>)
Půdopokryvné dřeviny	skalník vrbolistý (<i>Cotoneaster salicifolius</i>)
	skalník Dammerův (<i>Cotoneaster dammeri</i>)
	mochna křovitá (<i>Potentilla fruticosa</i>)
	korunatka klaná stříhanolistá (<i>Stephanandra incisa</i>)
	chvojka klášterská tamaryškovitá (<i>Juniperus sabina</i>)

Zdroj: R6 Hořovičky, obchvat: Souhrnná technická zpráva, Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

V rámci SO 5813 bude provedena příprava území pro odpočívku Kolečov. V rámci SO 5825 budou provedeny rekultivace ploch dočasného záboru odpočívka Kolečov.

Pozn.: Součástí odpočívky Kolečov bude realizace záměru „Přestavba čerpací stanice pohonných hmot – Kolečov“, kterou bude zajišťovat jiný investor (OMV ČR).

Zásady organizace výstavby

Zásady organizace výstavby byly pro účely vyhodnocení vlivů fáze výstavby záměru na životní prostředí v rámci dokumentace EIA převzaty z aktuálních projektových dokumentací zahrnujících ZOV:

Předpokládaný termín zahájení výstavby záměru **D6 – Střední Čechy** je duben 2019, ukončení stavby v březnu 2022. Realizace všech tří úseku předmětného záměru (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov) proběhne zároveň.

Obvod staveniště jednotlivých řešených staveb je dán hranicí trvalých a dočasných záborů, která je vykreslena v koordinačních situacích (viz výkresová část, příloha č. 11 předkládané dokumentace EIA).

V celé délce trasy D6 – Střední Čechy jsou pro potřeby stavby navrženy manipulační pásy o šířce 5 m od trvalého záboru stavby předmětného záměru.

Pro jednotlivé stavby jsou v tomto stupni projektových příprav navržena zařízení staveniště, která budou sloužit pro případné uložení zeminy použitelné do zemního tělesa stavby, pro skládky materiálu, umístění buňkovišť, odstavení mechanizace atd.

Krupá, přeložka

Plochy zařízení staveniště se předpokládají uvnitř křižovatkových větví (MÚK Krupá) včetně prostoru pro případné uložení ornice, příp. zeminy, která bude použita do zemního tělesa.

Hořesedly, přeložka

Pro část stavby Hořesedly, přeložka (km 48,200–52,120) jsou navrženy následující plochy zařízení staveniště, které budou sloužit jako skládky materiálu, příjezdy na stavbu apod.:

- zařízení staveniště podél stávající silnice I/6 cca v km 52,000
- zařízení staveniště podél stávající silnice I/6 cca v km 51,700
- zařízení staveniště podél plánované větve 3 MÚK Kněževs cca v km 51,000
- zařízení staveniště podél plánovaných křižovatkových větví MÚK Kněževs cca v km 50,900
- zařízení staveniště podél plánované trasy dálnice D6 cca v km 49,800–50,300
- zařízení staveniště podél plánované trasy dálnice D6 cca v km 49,500
- zařízení staveniště podél plánované trasy dálnice D6 cca v km 48,800–49,100

Pro část stavby Hořesedly, přeložka (km 52,120–57,400) jsou navrženy následující plochy zařízení staveniště:

- zařízení staveniště v k. ú. Hokov, cca 700 m severovýchodně od obce Hořesedly
- zařízení staveniště podél stávající silnice I/6 cca 1400 m západně od obce Hořesedly
- zařízení staveniště pro účely výstavby mostních objektů SO 4224 (km 53,826) a SO 4226 (km 55,943) na stávajících silnicích III/2211 a III/2217

Hořovičky, obchvat

Pro část stavby Hořovičky, obchvat (km 57,400–59,560) jsou navržena dvě zařízení stavenišť:

- zařízení staveniště vlevo od silnice III/2214 ve směru na Vrbice
- zařízení staveniště vpravo od silnice III/2214 ve směru na Vrbice

Pro část stavby Hořovičky, obchvat (km 59,560–62,594) je navrženo sedm ploch zařízení stavenišť, které budou sloužit pro jako skládky materiálu, příjezdy na stavbu apod.:

- zařízení staveniště v místě stávajícího parkoviště vpravo od silnice I/6 ve směru na Karlovy Vary
- zařízení staveniště podél plánované křižovatkové větve 5b MÚK Jesenice cca v km 62,400
- zařízení staveniště v místě stávajícího parkoviště u motorestu vpravo od silnice I/6 ve směru na Prahu
- zařízení staveniště vpravo od stávající silnice I/27 ve směru na Strojetic, podél plánované větve 2 MÚK Jesenice
- zařízení staveniště vpravo od stávající silnice I/27 ve směru na Strojetic, podél plánované větve 1 MÚK Jesenice
- zařízení staveniště vpravo od stávající silnice I/6 ve směru na Karlovy Vary, u plánovaného přemostění dálnice D6 přes silnici III/00611 (v km 61,213)
- zařízení staveniště vpravo od stávající silnice I/6 ve směru na Karlovy Vary, cca 300 m od obce Hořovičky

Technologické etapy výstavby

Krupá, přeložka

Před zahájením stavby bude provedeno vykácení mimolesní zeleně v době vegetačního klidu a dále sejmutí ornice z trvalého a dočasného záboru stavby. Dále budou zpevněny některé příjezdové komunikace – přístupy na staveniště, silnice státní silniční sítě pro příjezdy ze zemníků na staveniště a další komunikace pro dopravu materiálu.

1. fáze výstavby – Začátek úpravy až MÚK Krupá – Po dokončení přípravy území budou zahájeny přeložky inženýrských sítí a proběhnou práce od začátku úseku až po MÚK Krupá. Jedná se o úsek o délce cca 1,5 km.

2. fáze výstavby – MÚK Krupá – V předstihu bude vybudována provizorní přeložka silnice II/229 (SO 3186). Po převedení dopravy na přeložku II/229 bude realizován most na komunikaci II/229 přes dálnici D6 – most v místě MÚK Krupá (SO 3220). Následovat bude výstavba přeložky komunikace II/229. Po převedení dopravy na zrealizovanou přeložku komunikace II/229 bude výstavba pokračovat realizací větví MÚK Krupá a části dálnice D6 v této oblasti.

3. fáze výstavby – MÚK Krupá až mostní estakáda (včetně) – V této fázi výstavby budou realizovány dva mostní objekty – most na D6 přes železniční trať v km 44,330 (SO 3202) a most na D6 – estakáda v km 44,509–45,335 (SO 3203) a rovněž příslušná část dálnice D6.

4. fáze výstavby – Mostní estakáda (km 45,335) až konec úseku – V předstihu bude vybudován most na D6 přes polní cestu v km 46,390 (SO 3204). Následně bude realizována přeložka polní cesty

v km 46,390 (SO 3151). Poté bude vybudována další část dálnice D6 až do staničení km 46,800. Následovat bude výstavba přeložky silnice I/6 v km 46,700–48,010 (SO 3130). Po převedení dopravy na zrealizovanou přeložku silnice I/6 bude pokračovat výstavba další části dálnice D6 až do km 48,200.

Hořesedly, přeložka

Hořesedly, I. etapa

Stavba bude v km 52,120–57,400 v převážné většině realizována v celku, výjimku tvoří pouze napojení na stávající silnici I/6, které bude realizováno na závěr po podélných polovinách. Nejprve bude vybudována pravá polovina a připojení SO 4111. Poté bude provoz převeden na nově vybudovaný obchvat a bude dokončena zbylá polovina komunikace.

Hořesedly, II. etapa

Stavba dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka ve staničení km 48,200–52,120 bude probíhat v několika fázích, které budou představovat realizaci níže uvedených objektů.

1. fáze výstavby – V této fázi výstavby bude realizována část hlavní trasy D6 v km 48,200–48,700 a 48,900–51,880 (SO 4101). Dále budou realizovány následující stavební objekty: most přes silnici III/22913 v km 49,094 (SO 4201), most přes Novodvorský potok v km 49,559 (SO 4202), napojení na stávající silnici I/6 (dočasná stavba) – část mimo stávající I/6SO (4101.1), MÚK Kněževy v km 50,927 (SO 4110), přeložka silnice III/22913 v km 49,094 (SO 4130), přeložka silnice II/227 v km 50,927 (SO 4131), most na silnici II/227 přes D6 v km 50,927 (SO 4222), přeložka doprovodné komunikace II/606 (km 51,723) (SO 4132), most na silnici II/606 přes D6 v km 51,723 (SO 4223), polní cesta v km 50,970–51,667 (SO 4156), přeložka trati Louny–Rakovník (žel. spodek) (SO 4651), přeložka trati Louny–Rakovník (žel. svršek) (SO 4652), železniční most v km 50,524 (SO 4221), přeložka silnice III/22913 v km 49,094 (SO 4130), polní cesta v km 47,765–48,811 (SO 4157).

2. fáze výstavby – V této fázi výstavby bude realizována část hlavní trasy D6 v km 48,700–48,900 (SO 4101). Dále budou realizovány následující stavební objekty: napojení na stávající silnici I/6 (dočasná stavba) – napojení stávající I/6 na nově vybudovanou D6 (SO 4101.1), přeložka doprovodné komunikace II/606 km 51,723 (SO 4132).

3. fáze výstavby – V této fázi výstavby bude realizována část hlavní trasy D6 v km 51,880 – konec úseku (SO 4101).

Hořovičky, obchvat

Hořovičky, I. etapa

Stavba v km 57,400–59,560 bude v převážné většině realizována v celku, výjimku tvoří pouze napojení na stávající silnici I/6, které bude realizováno na závěr po podélných polovinách. Nejprve bude vybudována pravá polovina a připojení SO 5111. Poté bude provoz převeden na nově vybudovaný obchvat a bude dokončena zbylá polovina komunikace.

Hořovičky, II. etapa

Stavba dálnice D6 v úseku Hořovičky, obchvat ve staničení km 59,560–62,594 bude probíhat v níže uvedených etapách.

1. fáze výstavby – V této fázi výstavby bude realizována část hlavní trasy D6 v km 59,560–60,100 (SO 5101). Dále budou realizovány následující stavební objekty: doprovodná komunikace II/606 km 59,810–62,320 (SO 5132), most na silnici II/606 přes silnici III/00611 v km 1,390 (SO 5241), most na silnici II/606 v km 2,311 (SO 5242), přístupová komunikace k ČOV motorestu a ČS PHM (SO 5178), přeložka silnice I/27 SO 5134 v km 0,150–0,430, vč. okružní křižovatky, opěrné zdi SO 5250 a konsolidačního násypu pro most SO 5220, přístupová komunikace k čerpací stanici – jednosměrné napojení z okružní křižovatky (SO 5137), provizorní komunikace u MÚK Jesenice (SO 5186), úprava silnice III/00611 v km 0,000–0,310 za úplné uzávěry (SO 5133), přeložka silnice III/0272 v napojení stávající silnice III/00610 po polovinách (SO 5131), přístupová komunikace k ČOV motorestu a ČSPHM (SO 5178).

2. fáze výstavby – V této fázi výstavby bude realizována část hlavní trasy D6 (SO 5101) v km 60,100–61,800 včetně mostu SO 5206 – most na D6 v km 61,213 přes silnici III/00611. Dále budou realizovány následující stavební objekty: úprava silnice III/00611 v km 0,310–konec úseku (SO 5133), rozšíření stávající komunikace – za úplné uzávěry (SO 5135), přeložka silnice I/27 (SO 5134) v km 0,000–0,150 a 0,420–konec úseku včetně okružní křižovatky a mostu na silnici I/27 přes D6 v km 62,236 (SO 5220), provizorní komunikace na I/6 na konci úseku (SO 5187), MÚK Jesenice – větev 5 a část větve 6 (SO 5110).

3. fáze výstavby – V této fázi výstavby bude dokončena hlavní trasa D6 (SO 5101) v km 61,800–konec úseku. Dále bude realizována úprava silnice III/00611 v km 0,310–konec úseku (SO 5133), větve 1, 2 a 6 MÚK Jesenice (SO 5110), provizorní komunikace – napojení na stávající I/6 (SO 5188) a přístupová komunikace k čerpací stanici a motorestu (SO 5137) – napojení na SO 5132 v km 2,200.

Technologie stavby

Předpokládá se, že stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi, za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení. V jednotlivých fázích budou podle potřeby a druhu prováděných prací nasazeny běžně používané dopravní a stavební stroje, tj. nákladní automobily, silniční fréza, nakladače, rypadla, pneumatická sbíjecí a bourací kladiva, kompresor, autojeřáb, čerpadlo na beton, zemní válec, malé mechanismy na zemní práce (Bobcat), jiné malé mechanismy.

Tabulka 6 Předpokládané nasazení strojů a staveništní mechanizace

Charakteristika činnosti na staveništi	Uvažované zdroje hluku	Počet kusů
Příprava území	silniční fréza	1
	řezání vozovky a betonových konstrukcí	1
	sbíjecí kladivo pneumatické	2
	bourací kladivo	1
	kolové rýpadlo-nakladač	2
	štěpkovač	1
	kompresor	1
Zemní práce	grejdr	1
	kolový nakladač	2
	kolové rýpadlo	2
	zeminový válec	1
Stavební práce – asfaltová vozovka	tandemový vibrační válec	1

Charakteristika činnosti na staveništi	Uvažované zdroje hluku	Počet kusů
	vibrační pěch	3
	finišer pro pokládku asfaltových směsí s pásovým podvozkem	1
	finišer pro pokládku asfaltových směsí s kolovým podvozkem	1
	universální dokončovací stroj	1
Stavební práce - výstavba mostů	tandemový vibrační válec	1
	vibrační pěch	3
	domíchávač betonové směsi	1
	čerpadlo betonové směsi	1
	autojeřáb	1
Dokončovací práce	elektrická pila	1
	vrtačka	2
	bruska	1
Staveništní doprava	nákladní vozidlo 12 t	10 NA (20 pohybů)/1 h

Příjezdové a odjezdové trasy ve fázi výstavby

Jako přepravní a přístupové trasy na staveništi budou sloužit stávající komunikace. V maximální možné míře bude využívána i vlastní trasa realizovaného záměru D6 a manipulační pruhy.

Ve fázi výstavby záměru budou využívány zejména následující komunikace:

- dálnice: D6
- silnice I. třídy: I/6, I/27
- silnice II. třídy: II/227, II/229

Použití jednotlivých přístupových komunikací bude před zahájením prací souhlasně projednáno s Policií ČR, vlastníky komunikací, dotčenými městy a obcemi.

Trasy obslužné mimostaveništní dopravy jsou rovněž popsány v kap. B. II. 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu předkládané dokumentace EIA.

Objízdné trasy ve fázi výstavby

Nároky na objízdné trasy při výstavbě předmětného záměru jsou uvedeny v kap. B. II. 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu předkládané dokumentace EIA.

Předpokládaná pracovní doba

Pracovní doba bude blíže stanovena zhotovitelem stavby. Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací a pro dopravu materiálu po komunikační síti bude od 7 do 21 h a tato doba nebude překročena.

Zemní práce a bilance zemin

Krupá, přeložka

Množství výkopové zeminy pro úsek Krupá, přeložka je vyčísleno na cca 650 635 m³, v rámci stavby bude do násypů využito 510 306 m³. Z bilance zemin vyplývá, že při výstavbě daného úseku dálnice D6 vznikne přebytek 140 329 m³ zeminy.

V rámci výstavby daného úseku bude sejmuto cca 128 643 m³ ornice, jejíž část (45 757 m³) bude v rámci stavby zpětně využita pro ohumusování ploch stavby. V rámci stavby tak vznikne přebytek ornice ve výši 82 886 m³ ornice.

Pozn.: Množství ornice je bilancováno nad rámec bilancí zemin.

Hořesedly, přeložka

Při stavební činnosti D6 v úseku Hořesedly, přeložka bude vytěženo celkem 869 079 m³ zeminy. Do násypů bude potřeba 938 726 m³. Z bilance zemin vyplývá, že při výstavbě daného úseku dálnice D6 vznikne nedostatek zeminy ve výši 69 647 m³.

V rámci výstavby daného úseku je uvažováno sejmутí 219 955 m³ ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy), zpětně pro ohumusování bude využito 52 280 m³. V rámci stavby tak vznikne přebytek ornice ve výši 167 675 m³.

Pozn.: Množství ornice je bilancováno nad rámec bilancí zemin.

Hořovičky, obchvat

Množství výkopové zeminy pro úsek Hořovičky, obchvat je vyčísleno na cca 413 356 m³. Do násypů bude potřeba 296 810 m³. Z bilance zemních prací lze tedy předpokládat přebytek 116 546 m³ zeminy.

V rámci výstavby daného úseku je uvažováno sejmутí 133 940 m³ ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy). Pro zpětné ohumusování v rámci stavby bude využito 61 029 m³ ornice. V rámci stavby tak vznikne přebytek ornice ve výši 72 911 m³.

Pozn.: Množství ornice je bilancováno nad rámec bilancí zemin.

Odpočívka Kolečov

V rámci výstavby odpočívky Kolečov je uvažována skrývka ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) v mocnosti cca 23 cm a podorničí (hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy) v mocnosti cca 22 cm.

Přesná bilance zemin (m³) není v tuto chvíli vyčíslena, bude vyčíslena v dalším stupni projektové dokumentace. Vzhledem k rozsahu stavby lze označit bilance zemin v porovnání s celým záměrem D6 – Střední Čechy za nevýznamné.

Uspořádání a bezpečnost staveniště z hlediska ochrany veřejných zájmů

Staveniště bude zřízeno, uspořádáno a vybaveno přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích, ke znečišťování komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k zastávkám městských hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem.

Staveniště bude vhodným způsobem oploceno nebo jinak zajištěno. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Jestliže oplocení bude zasahovat do veřejné komunikace, bude označeno také reflexními značkami a za snížené viditelnosti i osvětleno výstražnými světly.

Stavební hmoty a výrobky budou na staveništi bezpečně ukládány. Budou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sypkých hmot budou případně zakryty, aby nedocházelo k víření a šíření prachu větrem.

Odvádění srážkových vod ze staveniště bude zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek a bude řešeno v souladu s platnou legislativou.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace se pro staveniště použijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání budou uvedeny do původního stavu.

Staveniště a všechny dočasné stavby a zařízení na staveništi budou upraveny a udržovány tak, aby nenarušovaly špatným vzhledem pracovní a životní prostředí.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Níže uvedená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se v další fázi projektových příprav, fázi výstavby i provozu záměru počítá.

V následujícím výčtu opatření, která jsou přímou součástí záměru, je uvedena i řada opatření vyplývajících z platné legislativy v oblasti životního prostředí. Tato opatření musí být záměrem automaticky plněna, i přes to zpracovatel dokumentace EIA považoval za účelné některá opatření vyplývající přímo z platné legislativy, vzhledem k jejich důležitosti ve vztahu k posuzované stavbě dálnice D6 – Střední Čechy, zmínit.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Obyvatelé dotčení výstavbou D6 – Střední Čechy budou předem seznámeni s harmonogramem výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.

Opatření na ochranu ovzduší

- Čištění staveništních ploch a komunikací se bude provádět zásadně za mokra.
- Staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti.
- Budou používány stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a bude věnována péče jejich údržbě – jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.
- Po dobu stavby budou dodržovány zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. nákladní vozidla budou plněna ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.

- Po dobu stavby budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum.
- V případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch.
- V případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem budou omezeny stavební práce, případně bude zamezeno šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.
- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém a nebo větrném počasí, budou průběžně sledovány aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů budou průběžně zaznamenávány ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
- Bude minimalizováno nebo zcela vyloučeno volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál bude shromažďován v silech nebo v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí.
- Venkovní skládky budou umístovány na závětrnou stranu a současně materiály na deponie budou umístovány tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- Při tvorbě deponií a mezideponií bude minimalizováno vyfoukání prachu větrem následujícím způsobem:
 - Bude preferována jedna velká halda namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %).
 - Podélné haldy budou vytvářeny rovnoběžně s převažujícím směrem větru.
 - Budou využívány i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budou budovány vlastní překážky z přenosných materiálů.
 - Při rychlosti větru překračující 5 m/s budou zakryty případně, bude-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, budou skrápěny všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s budou omezeny práce na stavbě nebo budou alespoň omezeny činnosti způsobující prašnost.
- Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby budou dodržovány zásady minimalizace délky přepravních tras, tj. materiál bude rozmístěn tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.

Opatření na ochranu před hlukem

- Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací a pro dopravu materiálu po komunikační síti bude od 7 do 21 h a tato doba nebude překročena.
- Staveništní doprava nebude provozována v noční době.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.
- Motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, zároveň budou používány zvukově izolační kryty příslušného stroje.
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě budou vypínat motory.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Nad fází výstavby bude zajišťovat dohled biologický (ekologický) dozor stavby.

- Oplocení dálnice bude realizováno v celé její délce.
- Ve fázi výstavby budou prováděny zásahy do krajinných prvků v co nejmenší míře a v maximální možné míře budou zachovány porosty zeleně vázané na koridory vodotečí.
- S ohledem na výskyt zejména obojživelníků a plazů, jejich očekávanou migraci územím či obsazení nově vniklých ploch (např. kaluží) bude zajištěn biologický (ekologický) dozor stavby, zejména pro realizaci prvotních zásahů do území a zahájení stavby, s ohledem na rozsah území i v průběhu stavby. Biologický dozor zajistí minimalizaci škod ověřením vhodného termínování prací (dohled nad pracemi), realizaci migračních bariér a záchranných transferů řady živočichů, a to jak před zahájením stavby, tak v jejím průběhu.
- Kácení dřevin proběhne v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1. 10. až 31. 3.).
- Kácení dřevin rostoucích mimo les bude v souvislosti se stavbou D6 – Střední Čechy provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu.
- Zeleň, která bude v rámci výstavby záměru D6 – Střední Čechy odstraněna bude nahrazena novými výsadbami. V rámci výsadeb bude brán zřetel nejen na technické podmínky a technické kvalitativní podmínky (TP 99, TP 99 dodatek 1, TKP 13), ale i na estetické hledisko výsadeb.
- Provádění stavebních prací bude probíhat tak, aby nedocházelo k nadměrnému ničení biotopů.
- Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s výše zmíněnou ČSN 83 9061. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem. V případě zjištění poškození (i přes jmenovaná opatření k ochraně stromů ve fázi výstavby) budou dřeviny ošetřeny dle ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“ a dle arboristického standardu „Řez stromů“.
- Při výsadbě dřevin budou dodržovány následující technické normy: ČSN 83 9021 „Technologie vegetačních úprav v krajině“, ČSN 83 9031 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání“, ČSN 83 9041 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce“, ČSN 83 9051 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy“.
- Pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast, bude se jednat o dřeviny spíše s nižším habitatem.
- Na všech dotčených lesních pozemcích budou stavební práce prováděny co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům, nezbytné je vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.
- Na území všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje) ani nebude tento prostor narušen pojižděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby D6 – Střední Čechy.

- Při realizaci protihlukových stěn nebudou použity průhledné nebo lesklé plochy dle ustanovení § 5a zákona č. 114/1992 Sb. Alternativou je použití neprůhledných materiálů, případně mléčně zabarveného skla. Použití siluet dravců je nefunkční a nevhodné. Jediným efektivním řešením je dodatečné polepení nebezpečných ploch svislými pruhy hustě vedle sebe (min. 2 cm pruhy 10 cm od sebe, alternativně 1 cm po 5 cm).
- Vodní toky budou v maximální možné míře ponechány v přirozeném stavu, budou minimalizovány technické úpravy, ponechávány přirozené břehy a přirozené břehové porosty kolem toku, zároveň bude snaha o zachování plynulého přechodu mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky vodoteče.
- Na tocích nebudou v souvislosti se stavbou budovány nové trvalé příčné objekty: stupně, jezy apod.
- V blízkosti přeložky Novodvorského potoka (SO 4321) úseku Hořesedly, přeložka budou realizovány dvě tůňe o objemu 36 m³ a 148 m³ (viz obr. č. 3 v předcházející části kapitoly B. I. 6.). Tůňe zajistí provázání rozmnožovacího biotopu pro obojživelníky s migrační trasou v nivě Novodvorského rybníka.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Případné napadávky a znečištění bude z koryt vodních toků neprodleně odstraněno.
- Na staveništi nebude prováděna údržba stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla řádně očištěna.
- Mytí aut bude prováděno před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení staveniště, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k zachytu ropných látek, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.
- V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutná manipulace s nimi bude omezena na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryta vodního toku.
- Na staveništi budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.

- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou vodou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a souvisejících prováděcích předpisů.
- Pro ochranu povrchových vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.
- Přítoky podzemní vody do stavební jámy budou čerpány a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Opatření na ochranu půd

- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečištění půdního, resp. horninového prostředí.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a souvisejících prováděcích předpisů.
- Obecně je možné konstatovat, že na všech dotčených lesních pozemcích je třeba stavební práce provádět co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům a vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.
- Budou zajištěny důkladné skrývky orniční vrstvy a podorničí a jejich uložení na mezideponii. Nakládání se skrytou ornici bude důsledně realizováno podle pokynů orgánů ochrany ZPF.

Další opatření

- Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech a v záchytných vanách na určeném místě zařízení staveniště a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě. Nejpravděpodobněji však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.
- Odpady vzniklé při realizaci stavby budou tříděny na jednotlivé druhy a předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.
- Všechny zemní práce budou dostatečně včas před jejich zahájením ohlášeny příslušnému orgánu památkové péče.

Fáze provozu

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Veškeré dešťové odpadní vody vypouštěné do dotčených recipientů budou splňovat podmínky předepsané zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Bude kladen důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů (vodné roztoky posypových solí).

Další opatření

- Odpady vzniklé při provozu záměru budou předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

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

Předpokládané zahájení výstavby záměru D6 – Střední Čechy je dle současného harmonogramu uvažováno v roce 2019. Předpokládá se realizace všech tří úseků předmětného záměru (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov) zároveň. Samotná realizace stavby bude trvat cca 36 měsíců.

Termín zahájení stavby: 04/2019

Termín dokončení stavby: 03/2022

Určení předpokládaných termínů vlastní realizace stavby závisí na termínech kladného projednání záměru v navazujících řízeních. Stavba bude zahájena na základě oprávnění k výstavbě a po ukončení výběru zhotovitele stavby.

B. I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Středočeský

Obec: Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněžves, Chrástany, Hořesedly, Děkov, Hořovičky, Kolečov

Katastrální území: Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněžves u Rakovníka, Hořesedly, Děkov, Chrástany u Rakovníka, Hokov, Hořovičky, Kolečov, Vrbice u Hořoviček, Bukov u Hořoviček

Kraj: Ústecký

Obec: Kryry, Petrohrad

Katastrální území: Strojetic u Podbořan, Bílenec

B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Výčet hlavních navazujících rozhodnutí je následující:

Krupá, přeložka

- Stavební povolení dle § 115 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů vydává Odbor výstavby a investic Městského úřadu Rakovník
- Vodoprávní stavební povolení – vydává vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství

Další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru:

- Závazné stanovisko k ověření vlivu změn záměru dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Ministerstvo životního prostředí
- Vodoprávní řízení – povolení k nakládání s podzemními nebo povrchovými vodami, souhlasy a rozhodnutí dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník, resp. vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství
- Kácení dřevin rostoucích mimo les – rozhodnutí dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů ve smyslu § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb. – vydává obec Krušovice, obec Krupá, obec Nesuchyně
- Povolení k zásahu do vodních toků dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník, resp. vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství
- Souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF – souhlas podle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu – vydává Ministerstvo životního prostředí v případě odnětí ZPF nad 10 ha; vydává Krajský úřad Středočeského kraje v případě odnětí od 1 do 10 ha
- Stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník
- Stanovisko k zásahu do prvků územního systému ekologické stability dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník
- Stanovisko k zásahu do krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník
- Výjimka z ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje
- Souhlasy správců silnic a inženýrských sítí s dočasnými i trvalými přeložkami jednotlivých objektů a se stavbou v jejich ochranném pásmu

Hořesedly, přeložka + Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov

- Rozhodnutí o změně pravomocného územního rozhodnutí o umístění stavby dle § 79 a § 92 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů vydává Odbor výstavby a investic Městského úřadu Rakovník
- Stavební povolení dle § 115 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů vydává Odbor výstavby a investic Městského úřadu Rakovník
- Vodoprávní stavební povolení – vydává vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství

Další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru:

- Závazné stanovisko k ověření vlivu změn záměru dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Ministerstvo životního prostředí

- Vodoprávní řízení – povolení k nakládání s podzemními nebo povrchovými vodami, souhlasy a rozhodnutí dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník, resp. vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství
- Kácení dřevin rostoucích mimo les – rozhodnutí dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů ve smyslu § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb. – vydává obec Nesuchyně, obec Chrášťany, obec Kněžves, obec Hořesedly, obec Děkov, obec Hořovičky, obec Kolešov
- Odstranění staveb – rozhodnutí dle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu přílohy č. 8 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. – vydává příslušný stavební úřad
- Povolení k zásahu do vodních toků dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník, resp. vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství
- Stanovisko k odnětí pozemků k plnění funkcí lesa dle zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává příslušný orgán státní správy lesů – vydává Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje a Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje
- Souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF – souhlas podle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu – vydává Ministerstvo životního prostředí v případě odnětí ZPF nad 10 ha; vydává Krajský úřad Středočeského kraje v případě odnětí od 1 do 10 ha
- Stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník a Odbor životního prostředí Městského úřadu Podbořany
- Stanovisko k zásahu do prvků územního systému ekologické stability dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník a Odbor životního prostředí Městského úřadu Podbořany
- Stanovisko k zásahu do krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Městského úřadu Rakovník a Odbor životního prostředí Městského úřadu Podbořany
- Výjimka z ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje
- Souhlasy správců silnic a inženýrských sítí s dočasnými i trvalými přeložkami jednotlivých objektů a se stavbou v jejich ochranném pásmu

B. II. Údaje o vstupech

B. II. 1. Půda

Předmětný záměr je situován na území Středočeského a Ústeckého kraje, v katastrálních územích Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněžves u Rakovníka, Hořesedly, Děkov, Chrášťany u Rakovníka, Hokov, Hořovičky, Kolečov, Vrbice u Hořoviček, Bukov u Hořoviček, Strojetic u Podbořan, Bílenec.

Pro jednotlivé úseky předmětné stavby byly zpracovány aktuálně platné Záborové elaboráty:

- R6 Krupá přeložka: Aktualizace Záborového elaborátu, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
- D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- D6 Hořovičky – obchvat: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- R6 Hořovičky – obchvat; Prověření technického řešení odpočívky Kolečov: Záborový elaborát, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Celkové trvalé a dočasné zábery stavbou dálnice D6 – Střední Čechy jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 7 Rozsah trvalých a dočasných záborů stavbou dálnice D6 – Střední Čechy v jednotlivých k. ú.

Úsek stavby D6	Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor nad jeden rok trvání (m ²)
Krupá, přeložka	Krušovice	80 836	14 256
	Krupá	160 221	33 013
	Nesuchyně	202 476	37 861
	Celkem v úseku	443 533	85 130
Hořesedly, přeložka	Nesuchyně	71 677	33 856
	Chrášťany u Rakovníka	69 545	11 963
	Kněžves u Rakovníka	217 691	34 112
	Hořesedly	261 684	42 058
	Děkov	74 474	11 443
	Hokov	89 709	25 321
	Celkem v úseku	784 780	158 753
Hořovičky, obchvat	Hokov	33 218	13 228
	Hořovičky	166 923	18 462
	Kolečov	210 930	64 757
	Vrbice u Hořoviček	12 235	6 753
	Bukov u Hořoviček	105 889	21 780
	Strojetic u Podbořan	9 247	1 834
	Bílenec	3 203	1 648
	Celkem v úseku	541 645	128 462
Odpočívka Kolečov	Bukov u Hořoviček	18 125	–
	Kolečov	13 616	–
	Celkem	31 741	–
Celkem		1 801 699	372 345

Zdroj: R6 Krupá přeložka: Aktualizace záborového elaborátu, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat:

Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016) a R6 Hořovičky – obchvat; Prověření technického řešení odpočívky Kolečov: Záborový elaborát, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Dle výše uvedených materiálů bude stavba D6 – Střední Čechy v převážné míře realizována na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF). Záměrem budou rovněž dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) a v malé míře vodní plochy.

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Stavba D6 v úseku Krupá, přeložka si vyžádá zábor ZPF o celkové výměře trvalého záboru 42,2 ha a 7,9 ha dočasného záboru nad jeden rok trvání.

Stavba D6 v úseku Hořesedly, přeložka si vyžádá zábor ZPF o celkové výměře trvalého záboru 69,7 ha a 11,3 ha dočasného záboru nad jeden rok trvání.

Stavba D6 v úseku Hořovičky, obchvat si vyžádá zábor ZPF o celkové výměře trvalého záboru 40,7 ha a 9,4 ha dočasného záboru nad jeden rok trvání.

Výstavba odpočívky Kolečov si vyžádá zábor ZPF o celkové výměře 2,3 ha trvalého záboru. Dočasný zábor stavbou bude zahrnovat pouze ostatní plochy, které nejsou chráněny jako ZPF.

V následující tabulce jsou uvedeny zábory pozemků chráněných jako ZPF v jednotlivých katastrálních územích. Dočasný zábor v následující tabulce uvádí zábor nad jeden rok trvání.

Tabulka 8 Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF v jednotlivých k. ú.

Úsek stavby D6	Katastrální území	Trvalý zábor ZPF (m ²)	Dočasný zábor ZPF nad jeden rok trvání (m ²)
Krupá, přeložka	Krušovice	77 876	13 009
	Krupá	157 286	31 193
	Nesuchyně	186 540	34 739
	Celkem v úseku	421 702	78 941
Hořesedly, přeložka	Nesuchyně	62 597	21 126
	Chrástřany u Rakovníka	63 171	11 490
	Kněževes u Rakovníka	199 962	19 507
	Hořesedly	248 118	34 515
	Děkov	70 079	10 268
	Hokov	53 274	15 214
	Celkem v úseku	697 201	112 480
Hořovičky, obchvat	Hokov	31 369	7 307
	Hořovičky	145 100	15 579
	Kolečov	136 000	44 073
	Vrbice u Hořoviček	11 681	6 072
	Bukov u Hořoviček	82 767	20 621
	Celkem v úseku	406 917	93 652
Odpočívka Kolečov	Bukov u Hořoviček	17 385	–
	Kolečov	5 710	–
	Celkem	23 095	–
Celkem		1 548 915	285 073

Zdroj: R6 Krupá přeložka: Aktualizace záborového elaborátu, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat:

Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016) a R6 Hořovičky – obchvat Prověření technického řešení odpočívky Kolečov: Záborový elaborát, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Následující tabulka uvádí výčet jednotlivých bonitovaných půdně ekologických jednotek (dále jen „BPEJ“) v dotčených katastrálních území stavbou, včetně specifikace třídy ochrany ZPF.

BPEJ je základní mapovací a oceňovací jednotka bonitační soustavy. Základem je pětimístný kód BPEJ. První číslice udává klimatický region (0–9), kde 0–5 jsou spíše teplejší a sušší místa, 6–9 jsou regiony chladnější a vlhčí. Druhá a třetí číslice znamená zařazení do hlavní půdní jednotky klasifikační soustavy (01–78), čtvrtá číslice znázorňuje kombinaci stupně sklonitosti a expozice ke světovým stranám (0–9). Pátá číslice stanovuje vzájemnou kombinaci skeletovitosti půdního profilu a hloubku půdy (0–9). Tato soustava tak zobrazuje všechny charakteristické kombinace základních a v relativně dlouhodobém časovém horizontu poměrně stabilních vlastností určitých úseků zemědělského území, které se vzájemně liší a dávají rozdílné produkční a výnosové efekty.

Tabulka 9 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú.

Úsek stavby D6	Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
Krupá, přeložka	Krušovice	4.30.01	III.
		4.30.11	IV.
		4.30.14	V.
		4.33.01	III.
		4.56.00	I.
		4.40.67	V.
	Krupá	4.30.01	III.
		4.30.11	IV.
		4.31.01	IV.
		4.31.11	IV.
		4.58.00	I.
	Nesuchyně	4.12.00	I.
		4.13.00	II.
		4.13.10	II.
		4.21.13	V.
		4.22.12	IV.
		4.56.00	I.
		4.58.00	I.
4.60.00		I.	
Hořesedly, přeložka	Nesuchyně	4.22.12	IV.
		4.22.42	IV.
		4.21.13	V.
		4.12.10	IV.
		4.22.42	IV.
		4.56.00	I.
	Chrástany u Rakovníka	4.72.01	V.
		4.47.00	III.
		4.22.13	V.
		4.58.00	I.
		4.66.01	V.
		4.12.00	II.
		4.56.00	I.
		4.48.11	IV.
		4.33.01	III.
		4.22.12	IV.
		4.12.00	II.
Kněževes u Rakovníka	4.12.00	II.	

Úsek stavby D6	Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
		4.30.01	III.
		4.33.01	III.
		4.13.00	III.
		4.30.04	IV.
		4.48.11	IV.
		4.49.11	IV.
		4.22.12	IV.
		4.22.13	V.
		4.33.04	III.
	Hořesedly	4.30.01	III.
		4.33.11	III.
		4.30.11	IV.
		4.33.01	III.
	Děkov	4.12.00	II.
		4.30.01	III.
		4.33.01	III.
		4.30.11	IV.
	Hokov	4.33.01	III.
		4.33.11	IV.
		4.33.41	IV.
4.30.11		IV.	
4.31.41		V.	
4.30.41		IV.	
4.30.01		III.	
4.22.10		IV.	
4.77.69		V.	
4.41.67		V.	
4.20.41	IV.		
Hořovičky, obchvat	Hokov	4.33.01	III.
		4.33.11	III.
		4.33.41	IV.
		4.31.41	V.
		4.40.67	V.
	Hořovičky	4.58.00	I.
		4.56.00	I.
		4.33.01	III.
		4.33.11	III.
	Kolešov	4.33.11	III.
		4.33.01	III.
		4.20.11	IV.
		4.33.41	IV.
		4.33.04	III.
		4.33.14	IV.
	Vrbice u Hořoviček	4.33.01	III.
		4.33.11	III.
		4.20.11	IV.
	Bukov u Hořoviček	4.33.01	III.
		4.33.11	III.
4.33.41		IV.	
4.58.00		I.	
4.11.10		I.	
Odpočívka Kolešov	Bukov u Hořoviček	4.33.41	IV.

Úsek stavby D6	Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
	Kolešov	4.33.01	III.
		4.33.14	IV.
		4.33.01	III.
		4.33.11	III.

Zdroj: R6 Krupá přeložka: Aktualizace záborového elaborátu, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016) a R6 Hořovičky – obchvat Prověření technického řešení odpočívky Kolečov: Záborový elaborát, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Klimatický region (první číslice kódu BPEJ) zahrnuje území s přibližně shodnými klimatickými podmínkami pro růst a vývoj zemědělských plodin. Výčet klimatických regionů dotčených záměrem stavby a jejich charakteristika je uvedena v tabulce níže.

Tabulka 10 Charakteristika klimatických regionů dotčených pozemků chráněných jako ZPF

Kód regionu	Symbol regionu	Charakteristika regionů	Suma teplot nad 10 °C	Průměrná roční teplota °C	Průměrný roční úhrn srážek (mm)	Pravděpodobnost suchých vegetačních období (%)	Vláhová jistota
4	MT 1	mírně teplý, suchý	2 400–2 600	7–8,5	450–550	30–40	0–4

Hlavní půdní jednotka (druhá a třetí číslice kódu BPEJ) je účelové seskupení půdních forem, příbuzných ekologickými vlastnostmi. Výčet hlavních půdních jednotek dotčených záměrem stavby a jejich charakteristika je uvedena níže.

Tabulka 11 Charakteristika hlavních půdních jednotek dotčených pozemků chráněných jako ZPF

HPJ	Charakteristika
11	Hnědozemě modální včetně slabě oglejených na sprašových a soliflukčních hlínách (prachovicích), středně těžké s těžší spodinou, bez skeletu, s příznivými vlhkostními poměry
12	Hnědozemě modální, kambizemě modální a kambizemě luvické, všechny včetně slabě oglejených forem na svahových (polygenetických) hlínách, středně těžké s těžkou spodinou, až středně skeletovité, vododržné, ve spodině s místním převlhčením
13	Hnědozemě modální, hnědozemě luvické, luvizemě modální, fluvizemě modální i stratifikované, na eolických substrátech, popřípadě i svahovinách (polygenetických hlínách) s mocností maximálně 50 cm uložených na velmi propustném substrátu, bezskeletovité až středně skeletovité, závislé na dešťových srážkách ve vegetačním období
20	Pelozemě modální, vyluhované a melanické, regozemě pelické, kambizemě pelické i pararendziny pelické, vždy na velmi těžkých substrátech, jílech, slínech, flyši, tercierních sedimentech a podobně, půdy s malou vodopropustností, převážně bez skeletu, ale i středně skeletovité, často i slabě oglejené
21	Půdy arenického subtypu, regozemě, pararendziny, kambizemě, popřípadě i fluvizemě na lehkých, nevododržných, silně výsušných substrátech
22	Půdy jako předcházející HPJ 21 na mírně těžších substrátech typu hlinitý písek nebo písčité hlína s vodním režimem poněkud příznivějším než předcházející
30	Kambizemě eubazické až mezobazické na svahovinách sedimentárních hornin - pískovce, permokarbon, flyš, středně těžké lehčí, až středně skeletovité, vláhově příznivé až sušší
31	Kambizemě modální až arenické, eubazické až mezobazické na sedimentárních, minerálně chudých substrátech - pískovce, křídové opuky, permokarbon, vždy však lehké, bez skeletu až středně skeletovité, málo vododržné, výsušné
33	Kambizemě modální eubazické až mezobazické a kambizemě modální rubifikované na těžších zvětralinách permokarbonu, těžké i středně těžké, někdy i středně skeletovité, s příznivými vláhovými poměry
40	Půdy se sklonitostí vyšší než 12 stupňů, kambizemě, rendziny, pararendziny, rankery, regozemě, černozemě, hnědozemě a další, zrnitostně středně těžké lehčí až lehké, s různou skeletovitostí, vláhově závislé na klimatu a expozici

HPJ	Charakteristika
41	Půdy jako u HPJ 40 avšak zrnitostně středně těžké až velmi těžké s poněkud příznivějšími vláhovými poměry
47	Pseudogleje modální, pseudogleje luvické, kambizemě oglejené na svahových (polygenetických) hlínách, středně těžké, ve spodině těžší až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému zamokření
48	Kambizemě oglejené, rendziny kambické oglejené, pararendziny kambické oglejené a pseudogleje modální na opukách, břidlicích, permokarbonu nebo flyši, středně těžké lehčí až středně těžké, bez skeletu až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému, převážně jarnímu zamokření
49	Kambizemě pelické oglejené, rendziny pelické oglejené, pararendziny kambické a pelické oglejené a pelozemě oglejené na jílovitých zvětralinách břidlic, permokarbonu a flyše, tufech a bazických vyvřelinách, zrnitostně těžké až velmi těžké až středně skeletovité, s vyšším sklonem k dočasnému zamokření
56	Fluvizemě modální eubazické až mezobazické, fluvizemě kambické, koluvizemě modální na nivních uloženinách, často s podložím teras, středně těžké lehčí až středně těžké, zpravidla bez skeletu, vláhově příznivé
58	Fluvizemě glejové na nivních uloženinách, popřípadě s podložím teras, středně těžké nebo středně těžké lehčí, pouze slabě skeletovité, hladina vody níže 1 m, vláhové poměry po odvodnění příznivé
60	Černice modální i černice modální karbonátové a černice arenické na nivních uloženinách, spraší i sprašových hlínách, středně těžké, bez skeletu, příznivé vláhové podmínky až mírně vlhčí
66	Stagnogleje modální i histické na píscích, jílech, slínech a nivních uloženinách, lehké až velmi těžké s vyšším obsahem organických látek, velmi nepříznivý vodní režim, nevhodné pro jeho úpravu
72	Gleje fluvické zrašelinělé a gleje fluvické histické na nivních uloženinách, středně těžké až velmi těžké, trvale pod vlivem hladiny vody v toku
77	Mělké strže do hloubky 3 m s výskytem koluvizemí, regozemí, kambizemí a dalších, s erozními smyvy ornic, různé zrnitosti, bezskeletovité až silně skeletovité, pro zemědělské využití málo vhodné

Čtvrtá číslice kódu BPEJ určuje kombinaci sklonitosti a expozice ke světovým stranám. Charakteristika sklonitosti a expozice půd dotčených záměrem stavby je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 12 Charakteristika sklonitosti a expozice půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF

Kód	Sklonitost		Expozice	
	Kategorie	Charakteristika	Kategorie	Charakteristika
0	0	0–1° úplná rovina	0	všesměrná
	1	1–3° rovina		
1	2	3–7° mírný sklon	0	všesměrná
4	3	7–12° střední sklon	1	jih (jihozápad až jihovýchod)
6	4	12–17° výrazný sklon	1	jih (jihozápad až jihovýchod)

Pátá číslice kódu BPEJ, charakterizuje kombinaci skeletovitosti a hloubku půdy. Jednotlivé charakteristiky skeletovitosti a hloubky půd dotčených záměrem stavby jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 13 Charakteristika skeletovitosti a hloubky půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF

Kód	Skeletovitost		Hloubka	
	Kategorie	Charakteristika	Kategorie	Charakteristika
0	0	Bezskeletovitá, s příměsí (s celkovým obsahem skeletu do 10 %)	0	Hluboká (>60 cm)
1	0	Bezskeletovitá, s příměsí (s celkovým obsahem skeletu do 10 %)	0	Hluboká (>60 cm)
	1	Slabě skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 10–25 %)	1	Středně hluboká (30–60 cm)
2	1	Slabě skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 10–25 %)	0	Hluboká (>60 cm)
3	2	Středně skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 25–50 %)	0	Hluboká (>60 cm)
4	2	Středně skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu	0	Hluboká (>60 cm)

Kód	Skeletovitost		Hloubka	
	Kategorie	Charakteristika	Kategorie	Charakteristika
		25–50 %)	1	Středně hluboká (30–60 cm)
7	0	Bezskeletovitá, s příměsí (s celkovým obsahem skeletu do 10 %)	0	Hluboká (>60 cm)
	1	Slabě skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 10–25 %)	1	Středně hluboká (30–60 cm)
9	0	Bezskeletovitá, s příměsí (s celkovým obsahem skeletu do 10 %)	0	Hluboká (>60 cm)
	1	Slabě skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 10–25 %)	1	Středně hluboká (30–60 cm)
	2	Středně skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 25–50 %)	2	Mělká (<30 cm)
	3	Silně skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu nad 50 %)		

Následující tabulky uvádějí souhrnný zábor dotčených půd stavbou D6 – Střední Čechy podle tříd ochrany ZPF včetně charakteristiky jednotlivých tříd ochrany ZPF.

Tabulka 14 Zábory půd podle tříd ochrany ZPF v rámci stavby

Úsek stavby D6	Třída ochrany	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor nad jeden rok trvání (m ²)	Trvalý zábor (%)	Dočasný zábor nad jeden rok trvání (%)
Krupá, přeložka	I.	119 497	27 654	28,34	35,03
	II.	42 006	9 521	9,96	12,06
	III.	33 010	6 380	7,83	8,08
	IV.	206 420	26 125	48,95	33,09
	V.	20 769	9 261	4,93	11,73
	Celkem v úseku		421 702	78 941	100,00
Hořesedly, přeložka	I.	9355	2 398	0,86	2,13
	II.	39 035	2545	3,59	2,26
	III.	390196	56525	71,77	50,25
	IV.	178030	28985	16,37	25,77
	V.	80585	22027	7,41	19,58
	Celkem v úseku		697201	112 480	100,00
Hořovičky, obchvat	I.	90 049	6020	22,12957	6,43
	II.	0	0	0	0
	III.	281 069	75435	69,07	80,55
	IV.	33 899	11731	8,33	12,53
	V.	1900	466	0,47	0,50
	Celkem v úseku		406 917	93652	100,00
Odpočívka* Kolečov	Celkem	23 095	–	100,00	–

Zdroj: R6 Krupá přeložka: Aktualizace záborového elaborátu, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016) a R6 Hořovičky – obchvat Prověření technického řešení odpočívky Kolečov: Záborový elaborát, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

*Odpočívka Kolečov bude zasahovat do půd chráněných jako ZPF III. a IV. třídy ochrany. V současné době však není znám konkrétní rozsah dočasného záboru těchto tříd ochrany stavbou. Podrobný záborový elaborát pro odpočívku Kolečov bude součástí dokumentace pro změnu územního rozhodnutí dálnice D6 v úseku Hořovičky, přeložka, jejíž součástí bude odpočívka Kolečov.

Tabulka 15 Charakteristika jednotlivých tříd ochrany ZPF

I.	Bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu
II.	Zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné
III.	Půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno v územním plánování využít event. pro výstavbu
IV.	Půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů s jen omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu
V.	Půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí

Pozn.: Pro stavbu „Silnice I/6 Nové Strašecí – křižovatka se silnicí I/27“, jejíž dílčí část tvoří záměr D6 – Střední Čechy, byl dne 18. 8. 2005 Ministerstvem životního prostředí vydán Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (č. j. OEKL/204/05). Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu byl vydán pro následující zábory:

- *trvalý zábor pro vlastní stavbu – 187,01 ha*
- *trvalý zábor pro zalesnění v k. ú. Chrášťany, Kněževy, Hořesedly, Hokov, Hořovičky – 13,50 ha*
- *dočasný zábor na dobu 4 let včetně ukončení dvouleté biologické rekultivace pro manipulační plochy – 30,63 ha*
- *dočasný zábor na dobu 5 let včetně ukončení tříleté biologické rekultivace pro zařízení stavenišť, deponie skrývek, přeložky sítí – 12,85 ha*
- *dočasný zábor na dobu 8 let včetně ukončení tříleté biologické rekultivace pro navazující úseky mezi jednotlivými stavbami v k. ú. Řevničov, Mšecké Žehrovice, Nové Strašecí, Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Chrášťany, Kněževy, Hořesedly, Děkov, Hokov, Hořovičky, Vrbice, Kolešov, Bukov u Hořoviček, Strojetic, Bílovec – 1,84 ha*

Pro většinu pozemků chráněných jako ZPF dotčených trvalým nebo dočasným zábozem stavby D6 – Střední Čechy byl vydán výše uvedený souhlas k odnětí ze zemědělského půdního fondu.

Vzhledem k tomu, že v současné době se uvažuje s větším trvalým a dočasným zábozem ZPF, zejména v souvislosti s odstraněním dotčených chmelnic v celém rozsahu a umístěním odpočívky Kolešov, bude nutné požádat o odnětí ze ZPF, případně o změnu výše uvedeného souhlasu (č. j. OEKL/204/05) ze dne 18. 8. 2005.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Navrhovaný záměr bude podle aktuálních záborových elaborátů vyžadovat zábor PUPFL v úseku Hořesedly, přeložka o celkové výměře trvalého záboru 3,9 ha a 0,5 ha dočasného záboru nad 1 rok trvání.

V úseku Hořovičky, obchvat bude navrhovaný záměr vyžadovat zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 3 ha a 0,9 ha dočasného záboru nad 1 rok trvání.

V následující tabulce jsou uvedeny zábory pozemků chráněných jako PUPFL v jednotlivých katastrálních územích rozdělené pro předmětné úseky stavby D6.

Tabulka 16 Rozsah trvalých a dočasných záborů PUPFL v jednotlivých k. ú.

Úsek stavby D6	Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor nad 1 rok trvání (m ²)	Dočasný zábor do 1 roku trvání (m ²)
Krupá, přeložka	Celkem v úseku	–	–	–
Hořesedly, přeložka	Nesuchyně	4 708	223	0
	Kněževes u Rakovníka	90	60	0
	Hořesedly	505	80	0
	Hokov	33 443	5 044	0
	Celkem v úseku	38 746	5 407	0
Hořovičky, obchvat	Hokov	786	84	0
	Kolešov	20 564	6 252	498
	Strojetice u Podbořan	7 401	1 694	0
	Bílenec	1 026	1 242	0
	Celkem v úseku	29 777	9 272	498
Odpočívka Kolešov	Celkem	–	–	–
Celkem		68 523	14 679	498

Zdroj: D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)

Bilance zeminy

Množství výkopové zeminy pro stavbu záměru D6 – Střední Čechy je vyčísleno na cca 1 933 070 m³, v rámci stavby bude do náspů využito 1 745 842 m³. Z bilance zemin vyplývá, že při výstavbě předmětného záměru vznikne přebytek 187 228 m³ zeminy.

V rámci výstavby D6 – Střední Čechy bude sejmuto cca 482 538 m³ ornice, jejíž část (159 066 m³) bude v rámci stavby zpětně využita pro ohumusování ploch stavby. V rámci stavby tak vznikne přebytek ornice ve výši 323 472 m³.

Pozn.: Množství ornice je bilancováno nad rámec bilancí zeminy.

Bilance zemin a ornice pro jednotlivé stavby záměru „D6 – Střední Čechy“ jsou uvedeny v následujících odstavcích.

Krupá, přeložka

Množství výkopové zeminy pro úsek Krupá, přeložka je vyčísleno na cca 650 635 m³, v rámci stavby bude do náspů využito 510 306 m³. Z bilance zemin vyplývá, že při výstavbě daného úseku dálnice D6 vznikne přebytek 140 329 m³ zeminy.

V rámci výstavby daného úseku bude sejmuto cca 128 643 m³ ornice, jejíž část (45 757 m³) bude v rámci stavby zpětně využita pro ohumusování ploch stavby. V rámci stavby tak vznikne přebytek ornice ve výši 82 886 m³ ornice.

Pozn.: Množství ornice je bilancováno nad rámec bilancí zeminy.

Dle předběžného geologického průzkumu (Prof. Ing. Josef Kozák, DrSc., únor 2003) bude tloušťka sejmuté ornice v rozsahu 15–46 cm.

Hořesedly, přeložka

Při stavební činnosti D6 v úseku Hořesedly, přeložka bude vytěženo celkem 869 079 m³ zeminy. Do násypů bude potřeba 938 726 m³. Z bilance zemin vyplývá, že při výstavbě daného úseku dálnice D6 vznikne nedostatek zeminy ve výši 69 647 m³.

V rámci výstavby daného úseku je uvažováno sejmutí 219 955 m³ ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy), zpětně pro ohumusování bude využito 52 280 m³. V rámci stavby tak vznikne přebytek ornice ve výši 167 675 m³.

Pozn.: Množství ornice je bilancováno nad rámec bilancí zeminy.

Na zemědělských pozemcích úseku Hořesedly, přeložka proběhne dle Podrobného geotechnického průzkumu (GeoTec-GS, prosinec 2011) skrývka ornice v tloušťce od 20 do 41 cm.

Hořovičky, obchvat

Množství výkopové zeminy pro úsek Hořovičky, obchvat je vyčísleno na cca 413 356 m³. Do násypů bude potřeba 296 810 m³. Z bilance zemních prací lze tedy předpokládat přebytek 116 546 m³ zeminy.

V rámci výstavby daného úseku je uvažováno sejmutí 133 940 m³ ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy). Pro zpětné ohumusování v rámci stavby bude využito 61 029 m³ ornice. V rámci stavby tak vznikne přebytek ornice ve výši 72 911 m³.

Pozn.: Množství ornice je bilancováno nad rámec bilancí zeminy.

Dle Podrobného geotechnického průzkumu (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011) se bude skrývka ornice v úseku Hořovičky, obchvat pohybovat v rozmezí 30–52 cm.

Odpočívka Kolečov

V rámci výstavby odpočívky Kolečov je uvažována skrývka ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) v mocnosti cca 23 cm a podorničí (hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy) v mocnosti cca 22 cm.

Přesná bilance zemin (m³) není v tuto chvíli vyčíslena, bude vyčíslena v dalším stupni projektové dokumentace. Vzhledem k rozsahu stavby lze označit bilance zemin v porovnání s celým záměrem D6 – Střední Čechy za nevýznamné.

Obecné principy nakládání se zeminou

Po skrývce svrchní kulturní vrstvy půdy (ornice), případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) zůstane deponováno na stavbě jen takové množství skrývky, které bude zpětně použito pro ohumusování ploch stavby.

Přebytek ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) bude přednostně nabídnut hospodařícím organizacím nebo soukromým osobám v okolí stavby pro zemědělské využití, případně bude dále využit pro biologickou rekultivaci nebo pro zlepšení kvality okolních pozemků.

Zeminy, které nebude možné využít pro účely výstavby D6 – Střední Čechy, budou ze stavby odváženy především po nadřazené komunikační síti. Finální způsob nakládání s nimi bude upřesněn v dalších stupních projektové dokumentace v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Předpokládá se však přednostně jejich využití před uložením na skládku.

B. II. 2. Voda

Fáze výstavby

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace. Předpokládá se, že zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno dovážením vody k provozním účelům v cisternách.

V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru ani spotřeby vody. Předpokladem je, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody a že tyto odběry budou pouze dočasné. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě způsobu realizace stavby, který navrhne vybraný dodavatel.

Pitná voda

Voda bude spotřebována v prostoru zařízení staveniště a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zařízení. Pitná voda bude do prostoru stavenišť dovážena v plastových lahvích nebo barelech.

Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni projektových příprav pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka:

- | | |
|---|---------------------|
| • pouze pro pití, příp. mytí nádobí | 5 l/osobu a směnu |
| • pro mytí a sprchování, WC (pro prašný a špinavý provoz) | 120 l/osobu a směnu |

Technologická voda

Technologická voda bude spotřebována pro:

- kropení betonu během tuhnutí,
- kropení rozestavěných částí stavby, ploch deponií zemin, komunikací apod. jako ochrana proti nadměrnému prášení,
- očištění vozidel a stavebních strojů.

Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

Požární voda

Případná potřeba by mohla vzniknout v areálu stavebního dvora a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Fáze provozu

Provoz stavby nebude vyžadovat za běžných podmínek potřebu pitné ani požární vody. V souvislosti s provozem stavby bude spotřebovávána pouze voda na čištění vozovky.

Pozn.: V rámci odpočívky Kolečov, která je součástí předmětného záměru, bude realizována vodovodní přípojka pro ČS PHM Kolečov (SO 5332), jejíž realizaci zajišťuje jiný investor (OMV ČR).

B. II. 3. Ostatní přírodní zdroje

Nároky na surovinové zdroje

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím danému typu a rozsahu stavby (liniová stavba délky 20,844 km). Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky:

- kamenivo a šterkopísky pro konstrukci vozovky a násypů a pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky (asfalty, modifikační přísady, cement apod.),
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.),
- trouby a trubní prefabrikáty,
- dřevěné a plastové části protihlukových konstrukcí.

Dále budou ve fázi výstavby spotřebovávány izolační materiály, kabely, nátěrové hmoty apod.

Bilance zemin (nároky na potřebu zemin pro násypy, ohumusování) je uvedena v kap. B. II. 1. Půda.

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty (benzín, nafta), oleje a maziva využívané pro provoz staveništní mechanizace a obslužné staveništní dopravy.

Ve stávající fázi projektové přípravy stavby nelze odpovědně stanovit zdroje surovin a materiálů ve fázi výstavby ani jejich přesná množství. Přesná množství a zdroje surovin a materiálů budou upřesněna po vybrání zhotovitele stavby.

Fáze provozu

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů či surovinové zdroje mimo potřebnou údržbu.

Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby dálnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu (drcené kamenivo, chlorid sodný – cca 1,28 kg/m² vozovky).

Spotřeba pohonných hmot ve fázi provozu stavby bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci.

B. II. 4. Energetické zdroje

Nároky na energetické zdroje

Fáze výstavby

Jako zdroj elektrické energie pro staveništní účely bude možné využít vedení elektrické energie, která probíhají v těsné blízkosti stavby. Podmínky připojení odběrného místa budou projednány se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa. Připojení bude možné přes staveništní rozvaděč s měřením, který zrealizuje zhotovitel stavby.

V místech, kde je vedení el. energie příliš vzdáleno od jednotlivých zařízení stavenišť, budou použity mobilní dieselagregáty. Jejich parametry budou známy až po určení zhotovitele stavby. Spotřeba

elektrické energie bude odpovídat nárokům těchto zařízení, nebude se jednat o nadměrně velkou spotřebu el. energie, která by významně zatěžovala životní prostředí.

Nároky stavby na energetické zdroje budou vycházet z množství a požadavků vybraného zhotovitele stavby.

Fáze provozu

Provoz záměru bude vyžadovat spotřebu elektrické energie na provoz systémů SOS a DIS, meteostanice, kamerového dohledu a automatického sčítání dopravy. Spotřeba elektrické energie bude odpovídat nárokům těchto zařízení, nebude se jednat o nadměrně velkou spotřebu el. energie, která by významně zatěžovala životní prostředí.

Předpokládaná potřeba elektrické energie bude stanovena v navazujícím stupni projektové dokumentace.

B. II. 5. Biologická rozmanitost

Při posouzení biologické rozmanitosti území a jejího možného ovlivnění předloženým záměrem bylo vycházeno z kvality dotčeného území v kontextu okolí, plochy záboru biotopů dle jejich kvality a využití jednotlivými organismy ve vztahu ke zbývajcímu území.

Z hlediska využívání, spotřebovávání a dotčení přírodních zdrojů zajišťujících biologickou rozmanitost v zájmovém území je vliv předmětného záměru ve fázi výstavby a provozu podrobně vyhodnocen v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Záměr D6 – Střední Čechy se v předmětné území dotýká téměř výhradně polních monokultur, které jsou intenzivně využívány k pěstování kulturních plodin a na které nejsou výhradně vázány některé z druhů vyskytující se v okolí. I běžné druhy jsou zde zastoupeny v minimálních počtech čítajících jednotlivé jedince. Podobné biotopy pak jsou plošně zastoupeny i v okolí. Zábor tohoto typu biotopu vlivem realizace D6 – Střední Čechy tak v podobném případě nepřestavuje negativní vliv na biologickou rozmanitost.

Tam, kde záměr kříží hodnotnější či přírodní biotopy (v území se jedná zejména o travnaté plochy, lesní okraje a plochy křovin), dojde pouze k lokálnímu ovlivnění druhů vázaných zejména na otevřené biotopy. Toto ovlivnění není v rámci biologického hodnocení posuzováno jako významné, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů.

Vlivem realizace záměru dojde lokálně i k podpoře biodiverzity, a to právě v případě nejvíce ohrožených druhů vázaných na nelesní (luční) společenstva. Na náspech/svazích komunikace a disturbancí v území vzniknou dočasně, ale i trvale příhodné nelesní biotopy, které bude řada druhů obsazovat a využívat jak k rozmnožování, tak k šíření či komunikaci mezi mikro populacemi. To platí zejména pro bezobratlé a plazi. Za tímto účelem byla rovněž navržena řada opatření pro podporu nelesních biotopů v rámci takto vzniklých ploch podél nové komunikace.

Pozitivní ovlivnění včetně lokálního zvýšení biodiverzity lze spatřovat i v doplňující výsadbě dřevin, které bude součástí realizované výstavby. Nedojde tak k izolaci některých biotopů či liniových prvků v území.

Součástí projektových dokumentací pro jednotlivé úseky stavby D6 – Střední Čechy je návrh vegetačních úprav a zalesnění některých lokalit autochtonními druhy dřevin, které zajistí kompenzaci za nezbytné kácení dřeviny a přispějí k začlenění tělesa stavby do okolního prostředí. Vegetační úpravy a zalesnění

mohou rovněž přispět k navýšení počtu rostlinných druhů v zájmovém území, resp. zvýšení biologické rozmanitosti.

Dále budou v blízkosti přeložky Novodvorského potoka (SO 4321) úseku Hořesedly, přeložka realizovány dvě tůně o objemu 36 m³ a 148 m³. Tůně zajistí provázání rozmnožovacího biotopu pro obojživelníky s migrační trasou v nivě Novodvorského rybníka, čímž dojde k propojení a rozvoji tzv. zelené a modré infrastruktury. Výčet dalších kompenzačních opatření pro podporu biologické rozmanitosti je uveden v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Další opatření na podporu biologické rozmanitosti v souladu s Metodickým výkladem MŽP, odboru posuzování vlivu na životní prostředí a integrované prevence č. j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. října 2017 jsou uvedena v Aktualizovaném biologickém hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017, příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA) a v kap. D. IV. předložené dokumentace EIA.

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

B. II. 6. 1. Nároky na dopravní infrastrukturu

Dokumentace EIA posuzuje intenzity dopravy v zájmovém území pro stávající a dva výhledové časové horizonty, a to stávající stav v roce 2017, výhledový stav v roce 2023 (stav krátce po zprovoznění záměru) a výhledový stav 2040 (horizont zprovoznění kompletní dálniční sítě v ČR).

Dopravní intenzity, které jsou uvedeny v samostatné příloze č. 1 dokumentace EIA, vychází z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA, a.s., červen 2013).

Stávající komunikační síť

Nadřazená komunikační síť v řešeném území je tvořena komunikací I/6. Jako hlavní přivaděče na tuto komunikaci slouží silnice I/27 (západně od obce Bukov) a silnice II/227 (východně od obce Hořesedly) a II/229 (východně od obce Krupá).

Absence dálnice D6 v tomto území se velmi negativně projevuje narůstajícími intenzitami silniční dopravy na stávající silnici I/6.

Základní údaje o stávajících intenzitách automobilové dopravy na dotčené dopravní síti jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA. Intenzity dopravy pro stávající stav (rok 2017) jsou odvozeny na základě celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR v roce 2016 a příslušných koeficientů vývoje intenzit dopravy (TP č. 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, II. vydání – EDIP s.r.o., listopad 2012). Data z celostátního sčítání ŘSD ČR v roce 2016 jsou uvedena v podobě roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI).

Stávající intenzity dopravy na komunikaci I/6 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 17 Stávající intenzity dopravy na komunikaci I/6 – rok 2017

Komunikace	Popis úseku	TV	LV	SV
I/6	Krušovice–Krupá (křiž. se silnicí II/229)	2397	9948	12345
I/6	Krupá (křiž. se silnicí II/229)–křiž. se silnicí II/227 ve směru na Svojetín	2233	8849	11082
I/6	křiž. se silnicí II/227 (směr Svojetín)–křiž. se silnicí II/227 (směr Kněžves)	2320	8116	10436
I/6	křiž. se silnicí II/227 (směr Kněžves)–Hořesedly	2115	6680	8795
I/6	Hořesedly–křiž. se silnicí I/27	2115	6680	8795

Komunikace	Popis úseku	TV	LV	SV
I/6	křiž. se silnicí I/27–Černčice	1838	6246	8083

Zdroj: Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR – ŘSD ČR (2016) a jejich přepočet (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2017) dle Technických podmínek TP č. 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy

Grafické znázornění výše uvedených úseků je zřejmé z přílohy č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Pro účely dokumentace EIA byly na základě intenzit dopravy pro stávající stav (rok 2017) odvozeny intenzity dopravy na níže uvedených ČS PHM a odpočívkách. Tyto údaje jsou součástí přílohy č. 1 předkládané dokumentace EIA.

- ČS PHM a odpočívka Kolečov (v km 60,500–60,600) na D6
- ČS PHM „KM PRONA“ na silnici I/6, vpravo ve směru na Karlovy Vary, v místě křižovatky se silnicí I/27 (cca v km 62,200 plánovaného úseku Hořovičky, obchvat)
- ČS PHM a odpočívka „U zlaté podkovy“ na silnici I/6, vlevo ve směru na Karlovy Vary, v místě křižovatky se silnicí I/27 (cca v km 62,200 plánovaného úseku Hořovičky, obchvat)

V rámci posouzení kumulativních vlivů záměru byla v dokumentaci EIA věnována pozornost i železničním tratím, které se nachází v území dotčeném záměrem D6 – Střední Čechy. Údaje o intenzitách železniční dopravy na železniční trati č. 531H Lužná u Rakovníka–Žatec v úseku Mutějovice–Krupá (traťový úsek č. 124) a na železniční trati č. 531A Louny–Rakovník v úseku Hořesedly–Chrástany (traťový úsek č. 126) ve stávajícím stavu jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Fáze výstavby

Příjezdové a odjezdové trasy

Hlavní vjezd na stavenišť pro silniční dopravu je navržen ze stávající silnice I/6.

Při dopravě materiálu na stavenišť budou využívány především následující komunikace:

- dálnice D6
- silnice I. třídy – I/6, I/27
- silnice II. třídy – II/227, II/229

Jelikož není znám konkrétní zhotovitel stavby, a tedy konkrétní skládky ani zdroje materiálů do násypů, sanačních vrstev, konstrukčních vrstev vozovky apod., nejsou podrobně specifikovány přístupové trasy pro dovoz/odvoz těchto materiálů. Přístupové trasy pro dovoz materiálů musí zhotovitel projednat s jejich správcem a zohlednit i náklady na případné nutné opravy před zahájením stavby i po jejím ukončení.

Intenzita obslužné staveništní dopravy

Intenzita staveništní dopravy předmětného záměru včetně přístupových a dovozových tras bude řešena v podrobnějších ZOV v dalším stupni projektové dokumentace.

V rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) fáze výstavby záměru byl proto stanoven maximální možný počet nákladních automobilů, který lze během výstavby provozovat na nadřazené komunikační síti. Stanovení max. počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez záměru. Tento počet aut sloužil následně jako jeden

ze vstupů pro vyhodnocení vlivů fáze výstavby záměru z hlediska znečištění ovzduší či hodnocení zdravotních rizik.

Výše uvedený přístup k hodnocení dopadů obslužné staveništní dopravy záměru na akustickou situaci, resp. znečištění ovzduší je na straně bezpečnosti, neboť pracuje s maximálními možnými počty nákladních automobilů na dotčených komunikacích. Reálně je možné očekávat nižší intenzity obslužné staveništní dopravy v souvislosti s realizací záměru D6 – Střední Čechy.

Stanovený maximální možný počet nákladních automobilů na dotčené komunikační síti tak může případně sloužit pro koordinaci výstavby záměru s dalšími plánovanými stavebními záměry v území, které budou generovat obslužnou staveništní dopravu na dotčené komunikační síti.

Nasazení a četnost stavebních strojů

Nasazení a četnost stavebních strojů v nejzatíženějších etapách výstavby záměru D6 – Střední Čechy z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo jsou uvedeny v kap. B. I. 6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru.

Objízdné trasy ve fázi výstavby

Ve fázi výstavby záměru jsou předpokládány objízdné trasy po stávajících komunikacích vyvolané potřebou realizace následujících stavebních objektů:

- most na silnici III/2211 přes D6 v km 53,862 (SO 4224): objízdná trasa – Děkov – Vlkov – Velká Černoc – Svojetín (komunikace I/6, II/227, II/221, III/2211, III/2216, III/2217)
- most na silnici III/2217 přes D6 v km 55,943 (SO 4226): objízdná trasa – Hořovičky – Děkov – Vlkov – Hořesedly (komunikace I/6, III/2214, III/2216, III/2211)
- MÚK Kněževy v km 50,927 (SO 4110) a přeložka silnice II/227 v km 50,927 (SO 4131): ze směru od obce Rakovník bud objízdná trasa vedena po komunikaci II/237
- úprava silnice III/2214 v km 59,068 (SO 5130) a most přes silnici III/2214 v km 59,068 (SO 5204): objízdná trasa – Strojeticice – Běsno (I/27, III/2215, III/2214) a v opačném směru Nová Ves – Děkov (III/2217, III/2216)

Objízdné trasy ve fázi výstavby budou detailně prověřeny v rámci podrobnějších Zásad organizace výstavby v dalším stupni projektové dokumentace, kdy budou také prověřovány pasporty, únosnosti jednotlivých komunikací a jejich technický stav a různá omezení na těchto komunikacích a další nutné parametry včetně zhodnocení možných vlivů na ŽP a obyvatelstvo.

Obecně lze konstatovat, že chráněná zástavba podél objízdných tras může být po určitou dobu vlivem převedení dopravy na tyto komunikace více zatěžována. Půjde však o časově omezený jev pouze na nezbytně nutnou dobu.

Výhledová komunikační síť – 2023 a 2040

Základní údaje o výhledových intenzitách automobilové dopravy na dotčené dopravní síti, které vychází z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013), jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Předpokládané intenzity dopravy pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 se záměrem na dálnici D6, které vychází z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013), jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 18 Předpokládané intenzity dopravy pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 na dálnici D6

Komunikace	Úsek	Intenzity dopravy pro výhledový stav v roce 2023 – všechna vozidla/TV (za 24 h obousměrně)	Intenzity dopravy pro výhledový stav v roce 2040 – všechna vozidla/TV (za 24 h obousměrně)
D6	A (konec stavby 2 Řevničov, obchvat – MÚK Krupá)	21 519/2904	25 138/3687
D6	B (MÚK Krupá – konec stavby 3 Krupá přeložka)	16 557/2 857	20 008/3644
D6	C (konec stavby 3 Krupá přeložka – MÚK Kněžves)	16 557/2857	20 008/3644
D6	D (MÚK Kněžves – konec stavby 4 Hořesedly, přeložka)	16 457/2871	21 289/3824
D6	E (konec stavby 4 Hořesedly, přeložka – MÚK I/27)	16 457/2871	21 289/3824

Zdroj: R6 Nové Strašecí–Bošov: Technicko-ekonomická studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013)

Grafické znázornění výše uvedených úseků je zřejmé z obrázku v kapitole B. I. 2. dokumentace EIA.

Pro střednědobý výhled – horizont 2023 (stav bez záměru, stavu se záměrem) byly v Technicko-ekonomické studii (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013) zohledněny tyto úseky dálnice D6:

- dálnice D6 Nové Strašecí–Řevničov
- dálnice D6 Řevničov, obchvat
- dálnice D6 Lubenec, obchvat

Další úseky stavby dálnice D6 (Lubenec–Petrohrad, Knínice–Bošov, Žalmanov–Knínice, Olšová Vrata–Knínice, Karlovy Vary–Olšová Vrata) nebyly v modelu pro výhledový rok 2023 zohledněny, neboť se nepředpokládá jejich zprovoznění k tomuto datu.

V případě výhledového stavu v roce 2040 (stav bez záměru, stav se záměrem) se předpokládá, že bude kompletně dokončena dálniční síť v České republice vč. dálnice D6. Konkrétně jsou v dopravním modelu uvažovány mj. tyto stavby dálnice D6:

- dálnice D6 Lubenec–Petrohrad
- dálnice D6 Knínice–Bošov
- dálnice D6 Žalmanov–Knínice
- dálnice D6 Olšová Vrata–Knínice
- dálnice D6 Karlovy Vary–Olšová Vrata

Pro účely dokumentace EIA, resp. pro potřeby akustického posouzení a posouzení vlivu záměru na kvalitu ovzduší byly z intenzit dopravy pro výhledové stavy se záměrem (rok 2023 a 2040) uvedených v Technicko-ekonomické studii (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013) odvozeny intenzity dopravy na křižovatkových větvích jednotlivých MÚK. Dále byla odvozena data intenzit dopravy na níže uvedených ČS PHM a odpočívkách. Tyto údaje jsou součástí přílohy č. 1 předkládané dokumentace EIA.

- ČS PHM a odpočívka Kolečov (v km 60,500–60,600)

- ČS PHM „KM PRONA“ – na silnici I/6, vpravo ve směru na Karlovy Vary, v místě křižovatky se silnicí I/27 (cca v km 62,200 plánovaného úseku D6 Hořovičky, obchvat)
- ČS PHM a odpočívka „U zlaté podkovy“ – na silnici I/6, vlevo ve směru na Karlovy Vary, v místě křižovatky se silnicí I/27 (cca v km 62,200 plánovaného úseku D6 Hořovičky, obchvat)

Odpočívka Kolečov

Součástí předmětného záměru, resp. stavby dálnice D6 v úseku Hořovičky, obchvat je i výstavba odpočívky Kolečov, jejíž technické řešení vychází ze stávajícího umístění ČS PHM cca v km 60,500–60,600 staničení dálnice D6. V rámci odpočívky budou dostavěna parkovací stání, odpočinkové plochy a plochy pro umístění stravovacích zařízení.

Na odpočívce jsou navrženy následující počty odstavných a parkovacích ploch:

Těžká nákladní vozidla	28 PS
Autobusové stání	4 PS
Obytný vůz	3 PS
Osobní automobil	61 PS
Osobní automobil (vozidlo přepravující těžce pohybově postižené)	4 PS

V souvislosti s realizací odpočívky Kolečov (viz výše uvedené počty navržených parkovacích stání) lze předpokládat objem dopravy ve výši 1 096 jízd všech vozidel v jednom směru za 24 hodin. Počet těžkých vozidel byl uvažován ve výši 416 jízd v jednom směru za 24 hodin.

Výpočet příjezdů na odpočívku Kolečov je uveden v následující tabulce.

Tabulka 19 Výpočet počtu příjezdů vozidel na odpočívku Kolečov

Typ vozidla	Obrátkovost	Počet stání	Počet příjezdů
Lehká vozidla (LV)	10	68	680
Těžká vozidla (TV)	13	32	416
Celkem			1 096

Podrobné údaje o pohybech na odpočívce Kolečov jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Železniční doprava ve výhledových stavech – 2023 a 2040

Údaje o intenzitách železniční dopravy na železniční trati č. 531H Lužná u Rakovníka–Žatec v úseku Mutějovice–Krupá (traťový úsek č. 124) a na železniční trati č. 531A Louny–Rakovník v úseku Hořesedly–Chrástany (traťový úsek č. 126) jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA.

B. II. 6. 2. Nároky na ostatní infrastrukturu

Přeložky a rušení inženýrských sítí/zásah do hmotného majetku

Realizace záměru si vyžádá dočasné i trvalé přeložky stávajících komunikací I. až III. třídy, polních cest, účelových komunikací, vodovodních řadů dálkových i místních sdělovacích kabelů, plynovodů, úpravy venkovních vedení. Dále dojde v souvislosti s křížením železniční trati v úseku Louny–Rakovník (traťový úsek č. 126) k úpravě zabezpečovacího zařízení.

Nároky na demolice budou minimální. Demolice proběhnou v úseku Hořovičky, obchvat (km 62,440–62,560), kde dochází ke kolizi předmětného záměru s ocelovým skladem, mobilními buňkami a mobilním

WC a s čerpací stanicí LPG. Dále dojde k odstranění betonových panelů o rozměrech 25 × 30 m z polního letiště v úseku Hořesedly, přeložka (cca km 51,800).

Významným zásahem v rámci realizace stavby D6 – Střední Čechy v úseku Hořesedly, přeložka bude přeložka železničního traťového úseku č. 126 trati Louny–Rakovník na nově postavený železniční most přes dálnici D6 (SO 4221). Součástí stavby přeložky železniční trati budou nezbytné související úpravy, jako např. úprava zabezpečovacího zařízení (žkm 11,300–11,900), úprava přejezdového zabezpečovacího zařízení (žkm 11,948) a rozšíření propustku na pravé straně trati o 3,0 m (žkm 11,741). V souvislosti s přeložkou železniční trati dojde k odstranění stávajícího železničního svršku a spodku.

Výčet stavebních objektů zahrnujících zásahy do hmotného majetku, vč. inženýrských sítí, je uveden v kapitole C. II. 7.

Veškeré stávající inženýrské sítě budou před zahájením stavebních prací vytyčeny. Inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením nebo budou přeloženy v rámci jednotlivých stavebních objektů stavby. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Ochranná pásma

Předmětným záměrem budou dotčena ochranná pásma silnic I. a III. třídy dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a ochranné pásmo dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Dále bude stavbou dálnice D6 – Střední Čechy dotčena celá řada ochranných pásem inženýrských sítí, např. ochranné pásmo vodovodů, a to jak do průměru 500 mm včetně, tak nad průměr 500 mm. Mezi dotčenými budou také ochranná pásma elektrického silnoproudého vedení, a to vysokého napětí, velmi vysokého napětí, zvláště vysokého napětí a objektů slaboproudého vedení. Dále budou dotčena ochranná pásma vysokotlakého a velmi vysokotlakého plynovodu.

B. III. Údaje o výstupech

B. III. 1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží

B. III. 1. 1. Znečištění ovzduší

Pro zhodnocení stavu ovzduší byla zpracovaná Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, září 2017), která tvoří samostatnou přílohu č. 3a (Rozptylová studie – etapa výstavby), resp. 3b (Rozptylová studie – etapa provozu) předkládané dokumentace EIA. Jako charakteristický údaj pro vyjádření výstupního parametru, resp. množství emitovaného polutantu (emise) do životního prostředí ze zdrojů znečištění je bráno hmotnostní množství sledovaného polutantu za časový údaj, např. kg/den, g/rok, t/rok apod.

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje, staveništní doprava a vlastní plocha staveniště. Vyhodnocení bylo provedeno pro jednotlivé úseky dálnice D6 – Střední Čechy (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat) vždy v místech, kde se bude výstavba předmětného záměru nejvíce přibližovat obytné zástavbě.

V předložené rozptylové studii je věnována z hlediska fáze výstavby pozornost etapě zemních prací, které lze označit za nejvýznamnější ve vztahu k vlivům na ovzduší.

V souvislosti s výstavbou záměru je možné definovat následující bodové, liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší:

Bodové zdroje

Bodové zdroje znečištění ovzduší nejsou ve fázi výstavby záměru uvažovány.

Možným bodovým zdrojem znečištění ovzduší jsou pouze případné dieselaagregáty, které mohou být umístěny na staveništích s nemožností napojení na elektrickou energii. Vzhledem k tomu, že v daném stupni projektovým příprav nejsou známy podrobnější informace o umístění těchto případných zdrojů znečišťování ovzduší, době jejich provozu ani jejich technické parametry (výkon atd.), nebyly tyto zdroje do Rozptylové studie zahrnuty.

Liniové zdroje

Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky při zemních pracích a při přemísťování stavebního materiálu v etapě výstavby, respektive odvozu odpadu na stanovené skládky. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu působit na své nejbližší okolí.

Na straně bezpečnosti je ve výpočtu uvažována generovaná doprava vyvolaná stavbou na stávající komunikaci I/6 v rozsahu 130 TNA/den obousměrně. Uvedené dopravě odpovídají následující bilance emisí.

Tabulka 20 Bilance emisí z liniových zdrojů znečištění ovzduší při výstavbě dálnice D6 – Střední Čechy

Krupá, přeložka	CO	PM ₁₀	NO ₂	benzen	benzo[a]pyren	PM _{2,5}
I/6 směr Praha	2.3636E-05	2.6879E-05	1.5355E-06	8.6237E-08	4.5665E-10	7.6012E-06
I/6 směr K. Vary	2.3777E-05	2.6935E-05	1.7269E-06	8.8949E-08	4.8693E-10	7.6484E-06

Hořesedly, přeložka	CO	PM ₁₀	NO ₂	benzen	benzo[a]pyren	PM _{2,5}
I/6 směr Praha	2.3635E-05	2.6879E-05	1.5353E-06	8.6328E-08	4.5665E-10	7.6013E-06
I/6 směr K. Vary	2.3636E-05	2.6879E-05	1.5353E-06	8.6400E-08	4.5665E-10	7.6012E-06
Hořovičky, obchvat	CO	PM ₁₀	NO ₂	benzen	benzo[a]pyren	PM _{2,5}
I/6 směr Praha	2.4063E-05	2.7025E-05	2.0024E-06	9.3078E-08	5.2290E-10	7.7238E-06
I/6 směr K. Vary	2.3635E-05	2.6878E-05	1.5360E-06	8.6400E-08	4.5665E-10	7.6017E-06

Zdroj: Rozptylová studie – etapa výstavby (ECO-ENVI-CONSULT, září 2017)

Plošné zdroje

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší bude manipulace se zemínou a ostatními sypkými materiály na staveništi. Další plošné zdroje znečištění bude představovat provoz staveništní techniky a nákladních automobilů v prostoru staveniště. Celkově je uvažováno s 260 pohyby TNA/den (7:00–21:00), po dobu maximálně 200 dnů.

Emise z prostoru staveniště, z provozu nákladních automobilů a staveništní techniky v průběhu zemních prací jsou pro jednotlivé stavby (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat) uvedeny v kapitole 3. 3. 1, 3. 4. 1 a 3. 5. 1 Rozptylové studie (příloha č. 3a předkládané dokumentace EIA).

Fáze provozu

Bodové zdroje

Ve fázi provozu záměru D6 – Střední Čechy se neočekávají žádné významné bodové zdroje trvalého znečištění ovzduší.

Liniové zdroje

Jako liniové zdroje znečišťování ovzduší byly uvažovány všechny dotčené komunikace v zájmovém území ve všech hodnocených stavech.

Z hlediska příspěvků k imisní zátěži byly v Rozptylové studii – etapa provozu, která tvoří přílohu č. 3b dokumentace EIA, hodnoceny následující stavy pro jednotlivé výpočtové oblasti stavby dálnice D6 – Střední Čechy (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat): stávající stav 2017, výhledový stav 2023, výhledový stav 2040.

Stanovení emisí z dopravy bylo provedeno pomocí programu MEFA 13, který navazuje na freewarovou verzi programu na výpočet emisních faktorů (MEFA 06). Program vyčísluje jak emise z běžného provozu, tak víceemise, vznikající při startu studených motorů, zahrnuje též otěry brzd a pneumatik a resuspenzi prachových částic z vozovky.

Emise vyčíslené pro definované úseky komunikací jsou uvedeny v kapitole 3. 3. 1., 3. 3. 2. a 3. 3. 3. Rozptylové studie (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA).

Plošné zdroje

Jako plošné zdroje znečišťování ovzduší byly uvažovány pohyby na odpočívkách a čerpacích stanicích pohonných hmot.

Emise vyčíslené pro definované odpočívky a čerpací stanice pohonných hmot jsou uvedeny v kapitole 3. 3. 1., 3. 3. 2. a 3. 3. 3. Rozptylové studie (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA).

B. III. 1. 2. Znečištění vody

K znečištění vod a vodního prostředí může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek),
- provozem na silnici (v souvislosti s běžnou údržbou – vlivem solení v zimním období, výfukové plyny, případně v souvislosti s haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek).

Vzhledem k charakteru stavby a blízkosti vodních toků, individuálních podzemních vodních zdrojů bude pro období výstavby vypracován Plán opatření pro případ havárie „havarijní plán“ dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijní plán s aktuálními údaji příslušnému vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto havarijního plánu.

Podrobnější informace o vzniku odpadních vod a nakládání s nimi ve fázi výstavby a provozu jsou uvedeny v kap. B. III. 3. předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu na povrchové a podzemní vody je předmětem kapitoly D. I. 4. předkládané dokumentace EIA.

B. III. 1. 3. Znečištění půdy a půdního podloží

K znečištění půd a půdního podloží může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby,
- provozem na silnici (solení v zimním období, úkapy, výfukové plyny),
- haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek.

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. Současně během výstavby může dojít k zhutnění půdy a zhoršení jejích fyzikálních a chemických vlastností (zejména podorničí) v plochách dočasného záboru. V případě kontaminace půdního prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vliv solení i působení těžkých kovů ve fázi provozu komunikace je závislý na vlastnostech půdy, propustnosti podloží, svažitosti a také na intenzitě a úhrnu dešťových srážek.

Působením posypových materiálů ze zimní údržby (anorganické posypové soli) komunikace dochází ke zvýšení pH okolní půdy. Nejvyšší koncentrace chloridů lze očekávat maximálně do vzdálenosti 2 – 3 m od hrany komunikace, ve vzdálenosti cca 10 m dosahují koncentrace chloridů již spíše pozadových hodnot.

Obsah těžkých kovů (Pb, Cd, Cu, Ni, Zn) se bude projevovat zejména do vzdálenosti 5 m od komunikace. Se zvyšující se vzdáleností od komunikace se koncentrace škodlivých látek postupně snižují. Nejvýznamnější vliv se tedy projeví zejména v těsné blízkosti komunikace. I tak lze na základě řady studií zpracovaných v minulosti (např. EVERNIA s. r. o., 2000) konstatovat, že kumulace kontaminantů

z provozu komunikace nebude představovat významné ekologické riziko pro půdy, resp. okolní ekosystémy.

Z hlediska havárií se jedná o akutní a časově nepředvídatelný stav. Při haváriích s únikem nebezpečných látek je třeba co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku a pomocí sorpčních materiálů, příp. mechanických zábran zabránit dalšímu šíření. Při likvidaci důsledků havárie je nezbytné postupovat podle platné legislativy.

Obecně však lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální.

Vyhodnocení vlivu záměru na půdu je předmětem kapitoly D. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

B. III. 2. Odpadní vody

Fáze výstavby

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno po výběru zhotovitele stavby.

Splaškové vody

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť (např. z mytí). Množství splaškových odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Předpokládá se, že vzniklé splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV. Množství těchto vod nebude významné.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale odpady se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů specializovanou firmou zajišťující i běžný provoz těchto zařízení.

Dešťové vody

Dešťové vody ze staveniště budou zachytávány příkopy a svedeny do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou před dalším nakládáním předčištěny. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Předčištěné dešťové vody budou odváděny do vodotečí.

Zhotovitel stavby musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády ČR č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod.

Podzemní vody

V souvislosti s realizací předmětného záměru, konkrétně v souvislosti s realizací navržených zářezů v rámci stavby D6 – Střední Čechy se předpokládá zasažení hladiny podzemní vody. V této souvislosti bude nutné počítat s nutností snižování úrovně hladiny podzemní vody jejím čerpáním či odvodem po spádnicí.

Technologické odpadní vody

Produkce těchto vod při výstavbě předmětného záměru nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby budou důsledně realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových či podzemních vod, půdního a horninového prostředí. Tato opatření jsou součástí projektové dokumentace stavby a jsou uvedena v závěru kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Fáze provozu

Splaškové vody

Během provozu samotné dálnice D6 v předmětných úsecích se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Splaškové vody budou vznikat v rámci motorestu a ČS PHM cca v km 62,000 a budou splaškovou kanalizací odvedeny na ČOV, která bude přeložena (SO 5311 a SO 5311.1) z důvodu konfliktu s tělesem doprovodné komunikace II/606 v km 59,810–62,400 (SO 5132). ČOV jejíž realizace je součástí úseku Hořovičky, obchvat, je navržena jako mechanicko-biologická aktivační čistírna odpadních vod o stejné velikosti jako původní (30 EO se jmenovitým průtokem 3,75–4,95 m³/den a jmenovitým zatížením 1,5–1,98 kg BSK₅/den).

Vyčištěné vody budou z ČOV svedeny odtokovým potrubím o délce 12 m do koryta vodoteče (SO 5324), která je levobřehým přítokem Očihoveckého potoka.

Dešťové vody

Podrobný popis jednotlivých stavebních objektů v rámci vodohospodářského řešení jednotlivých staveb je uveden v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA. Vliv odváděných dešťových vod na kvalitu vody v recipientech je uveden v kap. D. I. 4. předkládané dokumentace EIA.

Krupá, přeložka

Pro úsek Krupá, přeložka je dle Celkového vodohospodářského řešení, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015) navrženo odvedení dešťových vod z vozovky dálnice zachycených odvodňovacími žlábkami a vpustmi do dešťové kanalizace. Voda z dešťové kanalizace bude svedena přes sedimentační nádrže (dešťové usazovací nádrže s odlučovači ropných látek) do níže uvedených recipientů:

- Červený potok (průměrný roční průtok $Q_a = 24,0$ l/s)
- Krupský potok (průměrný roční průtok $Q_a = 8,6$ l/s)
- Lišanský potok (průměrný roční průtok $Q_a = 99,0$ l/s)

V případě dešťové kanalizace odvodňující úsek dálnice v km 42,420–44,300 bude dešťová voda svedena ze sedimentační nádrže (SO 3341) do retenční nádrže (SO 3342) a následně do recipientu.

V následující tabulce je uveden soupis kanalizačních stok s odvodňovaným množstvím dešťových vod a jejich recipienty.

Tabulka 21 Odtok z jednotlivých kanalizačních stok po výstavbě úseku Krupá, přeložka

Kanalizační stoka (SO)	Úsek dálnice (km)	Sedimentační nádrž	Retenční nádrž	Q (l/s)	Q (l/s) po retenci	Recipient
3301	41,750–42,420	SO 3340	–	119	bez retence	Červený potok
3302	42,420–44,300	SO 3341	SO 3342	363	47	Krupský potok
3303	44,300–44,500	SO 3343	–	38	bez retence	Krupský potok
3304	44,500–48,200	SO 3344	–	684	bez retence	Lišanský potok

Zdroj: R6 Krupá, přeložka: Celkové vodohospodářské řešení, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)

Hořesedly, přeložka

Pro úsek Hořesedly, přeložka je dle Vodohospodářského řešení, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016) navrženo odvedení dešťových vod z vozovky dálnice zachycených uličními, popř. horskými vpustmi přes revizní šachty do dešťové kanalizace. Do vpustí nebo kanalizačních šachet bude zaústěna drenáž odvodňující pláň komunikace. Voda z dešťové kanalizace bude svedena přes sedimentační nádrže (dešťové usazovací nádrže s odlučovači ropných látek) a retenční nádrže do níže uvedených recipientů:

- Novodvorský potok (průměrný roční průtok $Q_a = 15$ l/s)
- Hájevský potok (průměrný roční průtok $Q_a = 6,0$ l/s)
- Hokovský potok (průměrný roční průtok $Q_a = 13,9$ l/s)

V následující tabulce je uveden soupis kanalizačních stok s odvodňovaným množstvím dešťových vod a jejich recipienty.

Tabulka 22 Odtok z jednotlivých kanalizačních stok po výstavbě úseku Hořesedly, přeložka

Kanalizační stoka (SO)	Úsek dálnice (km)	Sedimentační nádrž + retenční nádrž	Q (l/s)	Q (l/s) po retenci	Recipient
4301 (4302 + 4303)	48,212–52,021	SO 4341	1 184,66	50	Novodvorský potok
4304 + 4305	50,021–55,592	SO 4342	687,67	50	Hájevský potok
4307*	55,592–57,400	SO 4343	348,17	50	Hokovský potok

Zdroj: D6 Hořesedly, přeložka: Vodohospodářské řešení, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016)

*V případě souběžné realizace úseku Hořesedly, přeložka s úsekem Hořovičky, obchvat, bude dešťová kanalizace SO 4307 napojena dešťovou kanalizací SO 5301 stavby Hořovičky, obchvat.

Hořovičky, obchvat

Pro úsek Hořovičky, obchvat je dle Vodohospodářského řešení, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016) navrženo odvedení dešťových vod z vozovky dálnice zachycených uličními, popř. horskými vpustmi přes revizní šachty do dešťové kanalizace. Do vpustí nebo kanalizačních šachet bude zaústěna drenáž odvodňující pláň komunikace. Voda z dešťové kanalizace bude svedena přes sedimentační nádrže (dešťové usazovací nádrže s odlučovači ropných látek) a retenční nádrže do Očihoveckého potoka (průměrný roční průtok $Q_a = 23,0$ l/s).

V následující tabulce je uveden soupis kanalizačních stok s odvodňovaným množstvím dešťových vod a jejich recipienty.

Tabulka 23 Odtok z jednotlivých kanalizačních stok po výstavbě úseku Hořovičky, obchvat

Kanalizační stoka (SO)	Úsek dálnice (km)	Sedimentační nádrž + Retenční nádrž	Q (l/s)	Q (l/s) po retenci	Recipient
5301 + 4307*	55,592–59,090	SO 5341	675,54	50	Očihovecký potok
5303 + 5305	59,100–62,593	SO 5343	722,14	50	Očihovecký potok
5306	MÚK Jesenice	–	76,93	bez retence	levé rameno Očihoveckého potoka

Zdroj: D6 Hořovičky, obchvat: Vodohospodářské řešení, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016)

*V případě souběžné realizace úseku Hořesedly, přeložka s úsekem Hořovičky, obchvat, bude dešťová kanalizace SO 4307 napojena dešťovou kanalizací SO 5301 stavby Hořovičky, obchvat.

Odpočívka Kolečov

Vodohospodářské řešení odpočívky Kolečov spočívá v odvedení dešťových vod z odpočívky do dešťové kanalizace (SO 5308), která bude za bezpečnostní jímku (SO 5344) napojena na dešťovou kanalizaci stavby Hořovičky, obchvat (SO 5303). Voda z dešťové kanalizace bude dále svedena v rámci odvodnění úseku Hořovičky, obchvat přes sedimentační nádrž (dešťová usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek) a retenční nádrž do Očihoveckého potoka (průměrný roční průtok $Q_a = 23,0$ l/s).

Podrobné řešení nakládání s vodami na odpočívce Kolečov bude předmětem dokumentace pro změnu územního rozhodnutí staveb Hořovičky, obchvat.

Pozn.: Součástí řešení odpočívky Kolečov je realizace přípojky splaškové kanalizace k ČS PHM Kolečov (SO 5310). Přestavbu čerpací stanice pohonných hmot Kolečov bude zajišťovat jiný investor (OMV ČR).

Podzemní voda

Krupá, přeložka

V souvislosti s výstavbou dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka se dle Podrobného geotechnického průzkumu (INSET s.r.o., prosinec 2006) předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v km 43,370–43,900 navrhovaného zářezu. V tomto místě zářez dosahuje hloubky až 12 m. Přítok podzemní vody do zářezů nebyl v rámci geotechnického průzkumu stanoven.

Vzhledem k výše uvedenému zásahu hladiny podzemní vody bude podzemní voda navrženými svahovými trativodními žebry svedena do hloubkových podélných trativodů, které budou podzemní vodu odvádět mimo zářezové těleso a následně do vodotečí.

Hořesedly, přeložka

Při výstavbě dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka se předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v níže uvedeném rozsahu. Výpočty přítoků do jednotlivých zářezů byly provedeny v rámci Podrobného geotechnického průzkumu (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011).

- zářez v km 48,200–48,800 o hloubce max. 3,8 m – maximální přítok podzemní vody do 1,5 l/s
- zářez v km 49,900–50,700 o hloubce max. 5,6 m – maximální přítok podzemní vody do 5,8 l/s
- zářez v km 50,700–51,100 o hloubce max. 1,5 m – maximální přítok podzemní vody do 3,6 l/s

- zářez v km 51,100–52,200 o hloubce max. 5 m – maximální přítok podzemní vody do 0,8 l/s
- zářez v km 53,700–54,300 o hloubce max. 4 m – maximální přítok podzemní vody do 0,1 l/s
- Zářez v km 55,150–56,600 o hloubce max. 11 m – maximální přítok podzemní vody do 1,45 l/s

Na svazích výše uvedených zářezů budou vzhledem k zasažení hladiny podzemní vody vybudovány žebrové drény ze štěrkodrti, obalené geotextilií. Hloubka a rozteč žebrových drénů bude navržena dle hodnot koeficientu filtrace zemin zastižených během výstavby předmětného záměru (předpoklad 10 m). Pro trvalé snížení hladiny podzemní vody budou při patách svahů zářezů provedeny oboustranné hloubkové drény a to min. 0,5 m pod úroveň případné úpravy zemin v aktivní zóně a výše uvedených drenážních žeber ve svahu. Hloubkové drény budou napojeny na kanalizační stoky tohoto úseku dálnice D6. V případě souvislého zvodnění bude trvalé snížení hladiny podzemní vody zabezpečeno čerpáním ve studních nebo čerpacích vrtech.

Hořovičky, obchvat

V souvislosti s výstavbou dálnice D6 v úseku Hořovičky, obchvat se dle Geotechnického průzkumu (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014) předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v km 61,250–62,140 navrhovaného zářezu o hloubce max. 4 m. Přítok podzemní vody do zářezů nebyl v rámci geotechnického průzkumu stanoven.

Vzhledem k výše uvedenému zásahu hladiny podzemní vody budou na obou stranách svahů zářezu vybudovány žebrové drény ze štěrkodrti, obalené geotextilií. Pro trvalé snížení hladiny podzemní vody budou při patách svahů provedeny oboustranné hloubkové drény. Hloubkové drény budou napojeny na kanalizační stoky tohoto úseku dálnice D6.

Technologické odpadní vody

Technologické odpadní vody budou vznikat pouze v minimálním množství, a to v souvislosti s údržbou komunikace.

B. III. 3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy. Zařazování odpadu se provádí dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

V následující kapitole jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a provozu záměru a způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat do vlastnictví pouze osobám k tomu oprávněným.

Podskupina 02 01: Na staveništi bude vznikat odpad 02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv. Jedná se o pokácené stromy, smýcené pařezy, které budou odstraněny z prostoru stavenišť. Kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo. Smýcené keře a náletové dřeviny budou zpracovány štěpkovačem nebo drtičem, s následným využitím jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad využít v kompostárně, bude využit v zařízení na energetické využívání odpadů.

Podskupina 05 01: Během výstavby může dojít k úniku (rozlití) ropných látek. Tento odpad patří do kategorie nebezpečné odpady 05 01 05 a bude odborně odstraněn. Pravidelnými kontrolami stavu NA a stavebních strojů je minimalizován vliv vzniku daného odpadu.

Podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04: Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů, které budou vznikat převážně v průběhu výstavby. V této skupině mohou vznikat jak nebezpečné, tak ostatní odpady podle použité technologie a materiálů. Pokud již nebudou použité materiály jinak využitelné, budou shromažďovány v uzavíratelných nádobách a podle potřeby a skutečných vlastností budou odváženy k odstranění. Ostatní odpady 08 01 12, 08 02 01, 08 02 02 lze ukládat na skládkách S – OO. Nebezpečný odpad bude ukládán na skládku NO. Předpokládá se rovněž vznik odpadů 08 04 09 – Odpadní lepidla a těsnící materiály obsahující organická rozpouštědla. Jedná se o nebezpečný odpad, který bude odstraněn oprávněnou osobou (specializovanou firmou).

Skupina 12: Při zpracování a použití kovových materiálů mohou vznikat piliny a třísky železných i neželezných kovů a odpady ze svařování, řezání, broušení apod. V případě vzniku většího množství budou tyto odpady řazeny do druhu 12 01 01, 12 01 02, 12 01 03, 12 01 13. Kovový materiál bude odvážen do sběrných surovin. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat do vlastnictví pouze osobám k tomu oprávněným.

Skupina 13: Použitím stavebních strojů mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje. Z provozu kompresorů mohou vznikat olejové chlorované nebo nechlorované emulze. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Konkrétní zařazení do druhu je závislé na výběru uživatele stavební techniky. Odpadní oleje patří podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, mezi „vybrané výrobky“, po využití se stávají odpady. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Původci těchto odpadů jsou vázáni podmínkami uvedenými zejména v odst. 1 § 29 zákona o odpadech.

Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech na určeném místě a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě (specializované firmě), která se nakládáním s tímto odpadem zabývá. Nejpravděpodobnější však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.

Podskupina 14 06: Zbytky organických rozpouštědel a ředidel budou vznikat při ředění barev, popř. čištění materiálů. Může se jednat rovněž o pevné látky znečištěné rozpouštědly. Jde o odpad 14 06 02 N, 14 06 03 N. Nevyužitelné zbytky budou shromažďovány v uzavíratelné nádobě a následně odváženy k recyklaci či odstranění některé z oprávněných osob, popř. odstraněny ve spalovně nebezpečných odpadů.

Podskupina 15 01: Zahrnuje obaly, které mohou vznikat v souvislosti se zásobováním v průběhu výstavby. Jedná se o papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní, směsné, skleněné a textilní obaly patřící do kategorie „ostatní“.

Kromě toho mohou vznikat obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N), které patří do nebezpečných obalů. Kvalitativní i kvantitativní specifikace převažujících druhů odpadů této podskupiny je velmi obtížná, protože bude závislá na výběru konkrétního dodavatele. Po vyprázdnění budou nevrátne obaly tříděny a předávány přednostně k následnému využití, recyklaci nebo odstranění. Obaly znečištěné nebezpečnými látkami budou předány oprávněné osobě.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat zejména v rámci realizace stavby. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby odvážen k odstranění do spalovny nebezpečných odpadů. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytříděný odpad textilního materiálu.

Podskupina 16 01: Tato podskupina zahrnuje opotřebované pneumatiky – druh 16 01 03. Ty mohou vznikat v souvislosti s provozem dopravních stavebních strojů. Odpad bude předáván oprávněné osobě. Kromě toho vhodné odstranění (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38, zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží. Tato činnost bude zajišťována dodavateli, obměna pneumatik bude probíhat mimo staveniště.

Podskupina 16 06: V rámci provozu stavebních strojů mohou vznikat upotřebované nefunkční autobaterie (olověný akumulátor, 16 06 01 N). Původcem tohoto odpadu budou pravděpodobně převážně dodavatelské firmy. Přesto v případě vzniku tohoto odpadu na staveništi budou akumulátory shromažďovány v normalizované nádobě v místě určeném pro shromažďování odpadu. Povinností výrobce, popř. dovozce je podle § 38 zákon o odpadech zpětný odběr použitých akumulátorů.

Skupina 17: Jedná se o stavební odpad, který bude v největší míře obsahovat asfaltové směsi obsahující dehet (17 03 01 N) a asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – živičný kryt – asfalt bez dehtu (17 03 02 N). Je vhodné zajistit recyklaci daného odpadu a následně jej využít při dalších stavebních činnostech nebo jej pak případně uložit na příslušnou skládku.

Větší kusy využitelných materiálů by měly být vytříděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytříděny by měly být rovněž možné nebezpečné odpady. Zbytková část za předpokladu, že neobsahuje nebezpečné látky, může být zařazena jako směsný stavební odpad (17 09 04), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně odvážen na skládky.

Ve fázi výstavby bude vznikat odpad kategorie 17 01 01 – beton, který bude přednostně zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů a 17 01 07 – směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06. Za nebezpečný odpad jsou považovány odpady znečištěné nebezpečnými látkami, které se řadí např. do druhu 17 01 06. Odpady budou předány oprávněné osobě k recyklaci, popř. k jinému způsobu odstranění.

Z nebezpečných odpadů se ve stavebním odpadu mohou dále vyskytovat zbytky izolačních materiálů obsahující dehet (17 03 03 N), popř. jiné nebezpečné látky (17 06 01 N, 17 06 03 N, 17 06 05 N). Odpady budou předány oprávněné osobě a uloženy na skládce nebezpečných odpadů.

V případě znečištění zeminy nebezpečnými látkami (např. vyteklý olej či palivo ze stavebních mechanismů) půjde o nebezpečný odpad 17 05 03, který by měl být přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku nebezpečných odpadů.

V rámci realizace stavby bude vznikat směsný stavební odpad 17 09 03 (Jiné stavební a demoliční odpady, včetně směsných stavebních a demoličních odpadů obsahující nebezpečné látky) a 17 09 04 (Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně recyklován či ukládán na skládku.

Stavba si vyžádá přeložky inženýrských sítí. Předpokládá se tak vznik kovových odpadů z demontovaných potrubí (17 04 05), směsných kovů (17 04 07) a odpadů z kabelů a vodičů (17 04 11). Odpadní kovy budou předány k recyklaci do výkupu barevných kovů.

Podskupina 19 13: Při čerpání odpadní vody ze stavební jámy bude před jejím vypouštěním do kanalizace a vodních toků docházet k předčištění pomocí usazovacích jímek. Bude tak vznikat druh odpadu 19 13 06 Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05. Kaly budou následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Skupina 20: Jedná se o komunální odpady, včetně složek z odděleného sběru.

Podskupina 20 01: Použité pracovní oděvy (20 01 10 – oděv, 20 01 11 – textilní materiál) budou využity jako čisticí hadry a zbytek bude nabídnut k recyklaci.

Podskupina 20 02: V rámci realizace stavby bude vznikat v její závěrečné fázi v rámci zahradních úprav menší množství dalšího odpadu z podskupiny 20 02, a to 20 02 02 – zemina a kameny, který může být použit do zásypu, popř. bude využit jinde nebo bude uložen podobně jako výkopová zemina.

Z provozu zařízení staveniště bude vznikat drobný odpad s katalogovým číslem 20 03 01 – směsný komunální odpad. Jeho množství bude závislé především na počtu pracovníků činných na stavbě. Vzniklý směsný komunální odpad bude tříděn, zejména papír a lepenka (20 01 01), sklo (20 01 02), plasty (20 01 39).

Odpad z chemických toalet 20 03 04 bude smluvně odstraňován podle použité technologie.

Nebezpečné odpady vznikající v souvislosti s výstavbou budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány k externímu odstranění oprávněné osobě, která má oprávnění k nakládání s tímto druhem odpadů dle § 4 a § 12 zákona o odpadech.

Tabulka 24 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	
05 01 05	Uniklé (rozlité) ropné látky	
08	Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání nátěrových hmot (barev, laků a smaltů), lepidel, těsnicích materiálů a tiskařských barev	
08 01	Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků	O, N
08 02	Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání ostatních nátěrových hmot (včetně keramických materiálů)	O
08 04	Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání lepidel a těsnicích materiálů (včetně vodotěsnicích výrobků)	O, N
12	Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů	
12 01	Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů	
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 02	Úlet železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
13	Odpady olejů a odpadů kapalných paliv (kromě jedlých olejů a odpadů uvedených ve skupinách 05, 12 a 19)	
13 01	Odpadní hydraulické oleje	N

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
13 02	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	N
14	Odpadní organická rozpouštědla, chladicí a hnací média (kromě odpadů uvedených ve skupinách 07 a 08)	
14 06	<i>Odpadní organická rozpouštědla, chladicí média a hnací média rozprašovačů pěn a aerosolů</i>	
14 06 02	Jiná halogenovaná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
14 06 03	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
15	Odpadní obaly; absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	
15 01	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>	
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N
15 02	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>	
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby (kromě odpadů uvedených ve skupinách 13, 14 a v podskupinách 16 06 a 16 08)</i>	
16 01 03	Pneumatiky	O
16 06	<i>Baterie a akumulátory</i>	
16 06 01	Olověné akumulátory	N
17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)	
17 01	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>	
17 01 01	Beton	O
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02	<i>Dřevo, sklo a plasty</i>	
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezp. látky nebo nebezp. látkami znečištěné	N
17 03	<i>Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu</i>	
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>	

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 04	Zinek	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení, vytěžená jalová hornina a hlušina</i>	
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 06	<i>Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu</i>	
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O
17 08	<i>Stavební materiály na bázi sádky</i>	
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádky neuvedené pod č. 17 08 01	O
17 09	<i>Jiné stavební a demoliční odpady</i>	
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
19	Odpady ze zařízení na zpracování (využívání a odstraňování) odpadu, z čistíren odpadních vod pro čištění těchto vod mimo místo jejich vzniku a z výroby vody pro spotřebu lidí a vody pro průmyslové účely	
19 13	<i>Odpady ze sanace zeminy a podzemní vody</i>	
19 13 06	Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05	O
20	Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru	
20 01	<i>Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)</i>	
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 10	Oděvy	O
20 01 11	Textilní materiály	O
20 01 39	Plasty	O
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>	
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 02	Zemina a kameny	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>	
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 04	Odpad ze septiků a žump	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Je žádoucí, aby při stavební činnosti byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky § 10 a § 9a zákona o odpadech zaměřené na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39 odst. 1 zákona o odpadech a v případě produkce více než 100 kg nebezpečného nebo 100 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2 zákona.

S veškerými stavebními odpady bude nakládáno dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi, který byl zveřejněn ve Věstníku Ministerstva životního prostředí (ročník XVIII, částka 3) v březnu roku 2008.

Odpad bude na staveništi tříděn. Dále bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště pro následný odvoz. Přednostně budou odpady dále využity (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Odpady budou předány pouze osobám, které jsou dle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny.

Ke shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky. Nebezpečné odpady budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány firmě, která má oprávnění k nakládání s tímto druhem odpadů dle § 4 a § 12 zákona o odpadech.

Ke kolaudaci stavby budou následně předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě není možné a evidence odpadů ze stavby.

Odpady vznikající ve fázi provozu

Při provozu záměru budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě silnice, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovek,
- zimní údržba,
- sekání trávy na krajnicích a kolem příkopů,
- seřezávání dřevin,
- čištění stok a dešťových vpustí,
- drobné úpravy vozovky a svahů silnice,
- odstraňování následků havárií apod.

Skupina 06: Posypové soli používané na údržbu silnic v zimním období se řadí do druhu 06 03 14 - Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13. Doporučené koncové zařízení k odstranění – zabezpečená skládka odpadů typu S-OO.

Skupina 13: Z obslužné dopravy údržby mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Odpadní oleje patří podle zákona o odpadech mezi „vybrané výrobky“, po využití se stávají odpady. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Původci těchto odpadů jsou vázáni podmínkami uvedenými zejména v odst. 1 § 29 zákona o odpadech.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat částečně také v rámci údržby. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami –

druh 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby odvážen k odstranění do spalovny nebezpečných odpadů. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytríděný odpad textilního materiálu.

Podskupina 16 01: Tato podskupina zahrnuje opotřebované pneumatiky – kategorie 16 01 03. Odpad bude předáván oprávněné osobě. Kromě toho vhodné odstranění (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38, zákona o odpadech „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží.

Skupina 20: Při údržbě zeleně za provozu bude vznikat biologicky rozložitelný odpad (20 02 01 Biologicky rozložitelný odpad), příp. jiný biologicky nerozložitelný odpad (20 02 03). Předpokládá se prořez dřevin, opad listů atd. Odpad by měl být předáván oprávněné osobě k biodegradaci (kompostování). Tento odpad je možno umísťovat do jednorázově umístěného velkoobjemového kontejneru.

Odpad z čištění a úklidu komunikací po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 – uliční smetky. Stanou se součástí směsného komunálního odpadu.

Odpady charakteru „N“ (nebezpečný) se běžně při provozu záměru nebudou vyskytovat, případný odpad tohoto charakteru (z údržby a servisu dálnice) bude odstraněn smluvně, přímo firmou zajišťující servis a údržbu, která odpad okamžitě v rámci servisu odveze. Všechny odpady budou na základě smluv odstraněny oprávněnými osobami, které mají povolení k nakládání s odpady.

Tabulka 25 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
06	Odpady z anorganických chemických procesů	
06 03	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání solí a jejich roztoků a oxidy kovů</i>	
06 03 14	Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13	O
13	Odpady olejů a odpadů kapalných paliv (kromě jedlých olejů a odpadů uvedených ve skupinách 05, 12 a 19)	
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	
13 02	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	
15	Odpadní obaly; absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	
15 02	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>	
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby (kromě odpadů uvedených ve skupinách 13, 14 a v podskupinách 16 06 a 16 08)</i>	
16 01 03	Pneumatiky	O
16 01 04	Autovraky	N
17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)	
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>	
17 04 05	Železo a ocel	O
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení, vytěžená jalová hornina a hlusina</i>	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
20	Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové)	

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
	odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru	
20 02	<i>Odpad ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>	
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>	
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Provozovatel záměru bude nakládat se vznikajícím odpadem v souladu se schváleným Plánem odpadového hospodářství Středočeského a Ústeckého kraje tak, aby splnil všechny relevantní cíle a opatření v těchto dokumentech obsažené.

Ve fázi provozu budou odpady předány do vlastnictví pouze právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu nebo využití nebo odstranění určeného druhu odpadu, nebo osobě, která je provozovatelem zařízení podle § 14 odstavce 1) zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Ve fázi provozu předmětného záměru bude zajišťován úklid vozovky a přilehlých prostor (údržba zeleně). Zvýšený důraz bude kladen především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů, údržbu sjízdnosti.

V případě úniku ropných látek do okolí budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou bude zacházeno podle zákona o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů. Dále budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.

Shrnutí

Produkcí odpadů lze očekávat především ve fázi výstavby záměru. Přesné množství některých druhů odpadů vznikajících při výstavbě není možné v současné fázi projektových příprav specifikovat. Většina těchto údajů bude známa až po určení zhotovitele stavby a po podrobném určení technologie výstavby.

Lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neohroží životní prostředí.

B. III. 4. Ostatní emise a rezidua

B. III. 4. 1. Hluk

Zdroje hluku lze v souvislosti s navrženým záměrem dálnice D6 – Střední Čechy očekávat ve fázi výstavby i provozu.

Pro vyhodnocení zdrojů hluku bylo zpracováno Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017), které tvoří samostatnou přílohu č. 2 předkládané dokumentace EIA. Cílem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu výstavby a provozu plánovaného záměru D6 – Střední Čechy na akustickou situaci.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat níže uvedené zdroje hluku.

Fáze výstavby

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Jde tedy o stacionární a liniové zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Následující tabulka uvádí stroje typické pracovní skupiny, která bude nasazena v trase liniové stavby. Níže uvedené nasazení stavebních strojů bylo v rámci provedeného výpočtu v Akustickém posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017) uvažováno u každé z nejbližších hodnocených obcí.

Tabulka 26 Seznam strojů používaných při stavební činnosti D6 – Střední Čechy a jejich akustický tlak

Charakteristika činnosti na staveništi	Název stroje	Počet kusů	Hladina akustického tlaku $A L_{p,A}$ v 10 m (dB)
Zemní práce	Grejdr	1	82
	Kolový nakladač	2	81
	Kolové rýpadlo	2	73
	Zeminový válec	1	78
	Nákladní vozidlo	20 pohybů/h	77

Zdroj: Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

Intenzity obslužné staveništní dopravy jsou uvedeny v kapitole B. II. 6. předkládané dokumentace EIA.

Opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti jsou uvedena v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Fáze provozu

Liniové zdroje

Provoz na komunikacích v řešeném území je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Emisní charakteristikou a tedy akustickým výstupem z liniového zdroje hluku (komunikace) jsou zdrojové funkce, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace ($L_{Aeq,T}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace).

Plošné, bodové zdroje

Za plošné zdroje hluku lze považovat pohyby na parkovišti odpočívky Kolečov. Bodové zdroje hluku nejsou v souvislosti s provozem předmětného záměru uvažovány.

B. III. 4. 2. Vibrace

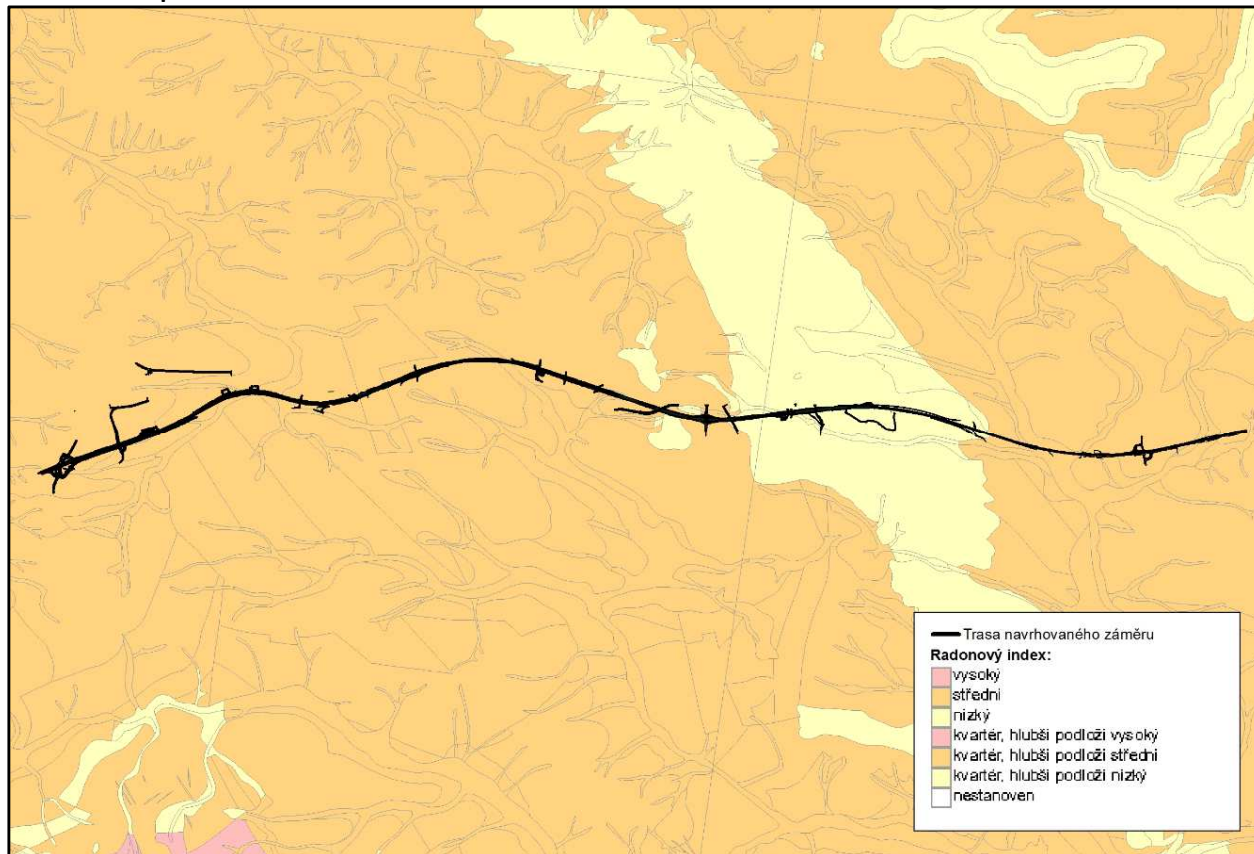
K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby se přenos vibrací do chráněné zástavby nepředpokládá.

Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí.

B. III. 4. 3. Záření radioaktivní, elektromagnetické

Podle map radonového indexu České geologické služby je plocha pro výstavbu záměru hodnocena jako území se středním a místy s nízkým radonovým indexem (viz následující obrázek).

Obrázek 4 Mapa radonového indexu



Zdroj: WMS Česká geologická služba, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Samotná stavba nebude zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

B. III. 4. 4. Seismicita

Ve smyslu „mapy seismických oblastí ČR“ (ČSN 73 0036/Z2) se zájmové území nachází v oblasti s makroseismickou intenzitou 6^o MSK-64, a proto záměru nebezpečí poškození staveb silnějšími seismickými otřesy nehrozí.

B. III. 4. 5. Zápach

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude obsahovat žádné potenciální zdroje zápachu.

B. III. 4. 6. Světelné znečištění

Předmětný záměr nebude zdrojem světelného znečištění. Světelné zdroje budou nově osazeny pouze na odpočívce Kolečov, které nelze považovat za významné zdroje světelného znečištění.

B. III. 5. Doplnující údaje

B. III. 5. 1. Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

V úseku Krupá, přeložka bude trasa posuzovaného záměru vedena převážně po mírných násypch s dimenzí maximálně do 8,3 m. Výraznější násypy budou realizovány v návaznosti na mostní objekty. Konkrétně se jedná o násyp v km 42,170–42,420 o mocnosti až 10,5 m a násyp v km 44,375–44,505 o mocnosti až 11,3 m. Na počátku tohoto úseku v km 41,760–42,170 bude trasa vedena v zářezu až 12,0 m. V zářezu bude situována trasa rovněž v místě MÚK Krupá (km 43,370–43,900), kde bude zářez dosahovat maximální dimenze 11,5 m. Terénní úpravy budou realizovány také ve vztahu k realizaci mostních objektů. Konkrétně se bude jednat především o mostní estakádu přes zvodnělé území Krupského potoka, Lišanského potoka, dvou bezejmenných vodotečí a polních cest v km 44,509–45,335. Mezi další výraznější terénní úpravy bude patřit most přes Červený potok v km 42,420–42,445, most přes železniční traťový úsek č. 124 Lužná u Rakovníka – Chomutov v km 44,295–44,375 a most na silnici II/229v MÚK Krupá v km 43,512 hlavní trasy, který převádí cestu obsluhující přilehlé pozemky přes trasu navrhovaného záměru.

V úseku Hořesedly, přeložka bude trasa navrhovaného záměru vedena převážně v mírném zářezu o hloubce do 6 m. Výraznější zářez o dimenzi až 11 m bude v rámci tohoto úseku situován cca v km 55,150–56,600. Výraznější násypy budou situovány cca v km 48,800–49,900 (maximální dimenze 13 m) a cca v km 52,200–53,700 (maximální dimenze 10 m). Terénní úpravy lze předpokládat také v rámci realizace mostních objektů. Konkrétně se bude jednat především o most přes Novodvorský potok v km 49,559 a most na železničním traťovém úseku č. 126 Most – Rakovník, který převede železniční trať přes nově navrhovanou dálnici D6 v km 50,524. Dále se bude jednat o mosty mimo hlavní trasu navrhovaného záměru. Mezi tyto mosty bude patřit most na silnici II/606 v km 51,723, most na silnici III/2211 v km 53,862 a most na silnici III/2217 v km 55,943. Významnější terénní úpravy budou realizovány také v km 50,927 ve vazbě na MÚK Kněževes a na ní navázaný most na silnici II/227 v km 50,927.

Úsek Hořovičky, obchvat bude veden převážně po násypch o dimenzi do 8,5 m nebo v úrovni terénu. Zářezy v rámci tohoto úseku budou mělké s hloubkou maximálně do 4 m. Výraznější terénní úpravy spojené s mostními objekty budou realizovány v km 59,068, kterým bude převedena trasa navrhovaného záměru přes silnici III/2214. Dále se bude jednat o terénní úpravy v km 62,250 ve vazbě na MÚK Jesenice (SO 5110) a na ní navázaný most na silnici I/27 v km 62,236, který převede komunikaci I/27 přes trasu navrhovaného záměru.

V souvislosti s výstavbou jednotlivých úseků předmětného záměru se předpokládají následující bilance zemin:

Tabulka 27 Bilance zemin v rámci výstavby úseku Krupá, přeložka

Výkop (m ³)	Násyp (m ³)
650 635	510 306

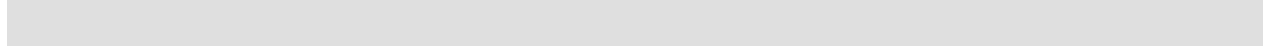
Tabulka 28 Bilance zemin v rámci výstavby úseku Hořesedly, přeložka

Výkop (m ³)	Násyp (m ³)
869 079	938 726

Tabulka 29 Bilance zemin v rámci výstavby úseku Hořovičky, obchvat

Výkop (m ³)	Násyp (m ³)
413 356	296 810

Trasy liniových staveb se zářezy, náspy, mosty a nezbytnými doprovodnými stavbami mají vzhledem ke své dimenzi vliv na podobu dotčené krajiny. Nejvýraznějším zásah do krajiny lze předpokládat ve vztahu k realizaci mostních objektů na kříženích s vodními toky. Problematika možného ovlivnění krajiny je z tohoto důvodu podrobně řešena v kapitole D. I. 8. předkládané dokumentace EIA.



C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C. I. 1. Struktura a ráz krajiny

Krajinný ráz byl na území dotčeném stavbou záměru D6 – Střední Čechy posouzen na základě samostatné studie posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017), která je samostatnou přílohou č. 7 předkládané dokumentace EIA.

Charakteristickým rysem prostorových vztahů krajiny, kterou trasa dálnice D6 – Střední Čechy prochází, je intenzivní zemědělské využití. Z vizuálního hlediska je pro krajinu v okolí navrhovaného záměru signifikantní červené zbarvení ornice a přítomnost větších i menších chmelnic.

V dálkových průhledech, které tato otevřená krajina umožňuje, dominují ve směru staničení zprvu zelené svahy přírodního parku Džbán a vrchu Louštín, které následně střídají a doplňují zelené svahy přírodního parku Jesenicko.

Měřítko krajiny je převážně velké, dané velkými dimenzemi viditelných částí krajiny. Prostorové vymezení jednotlivých potenciálně dotčených krajinných prostorů je na počátku a konci trasy poměrně zřetelné. Naopak v centrální části je vymezení spíše nezřetelné.

Z hlediska typologického členění české krajiny lze zájmovou lokalitu začlenit následovně:

Tabulka 30 Typologické členění české krajiny

Rámcový typ sídelní krajiny	Rámcový typ krajiny dle využití území	Rámcový typ krajiny dle reliéfu
(3) vrcholně středověká sídelní krajina Hercynica	(Z) zemědělská krajina	(2) krajiny členitých pahorkatin a vrchovin Hercynica
	(M) lesozemědělské krajiny	

Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

Důležitým podkladem pro vyhodnocení stávajícího stavu krajiny jsou tzv. oblasti krajinného rázu, které reprezentují určitý charakter utváření krajiny z hlediska geomorfologie, vegetačního krytu, z hlediska charakteru a forem osídlení a hospodářského využití.

V rámci území navrhovaného záměru, jsou vymezeny oblasti krajinného rázu ve Studii vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje – 1. část (Atelier V – I. Vorel, 2008).

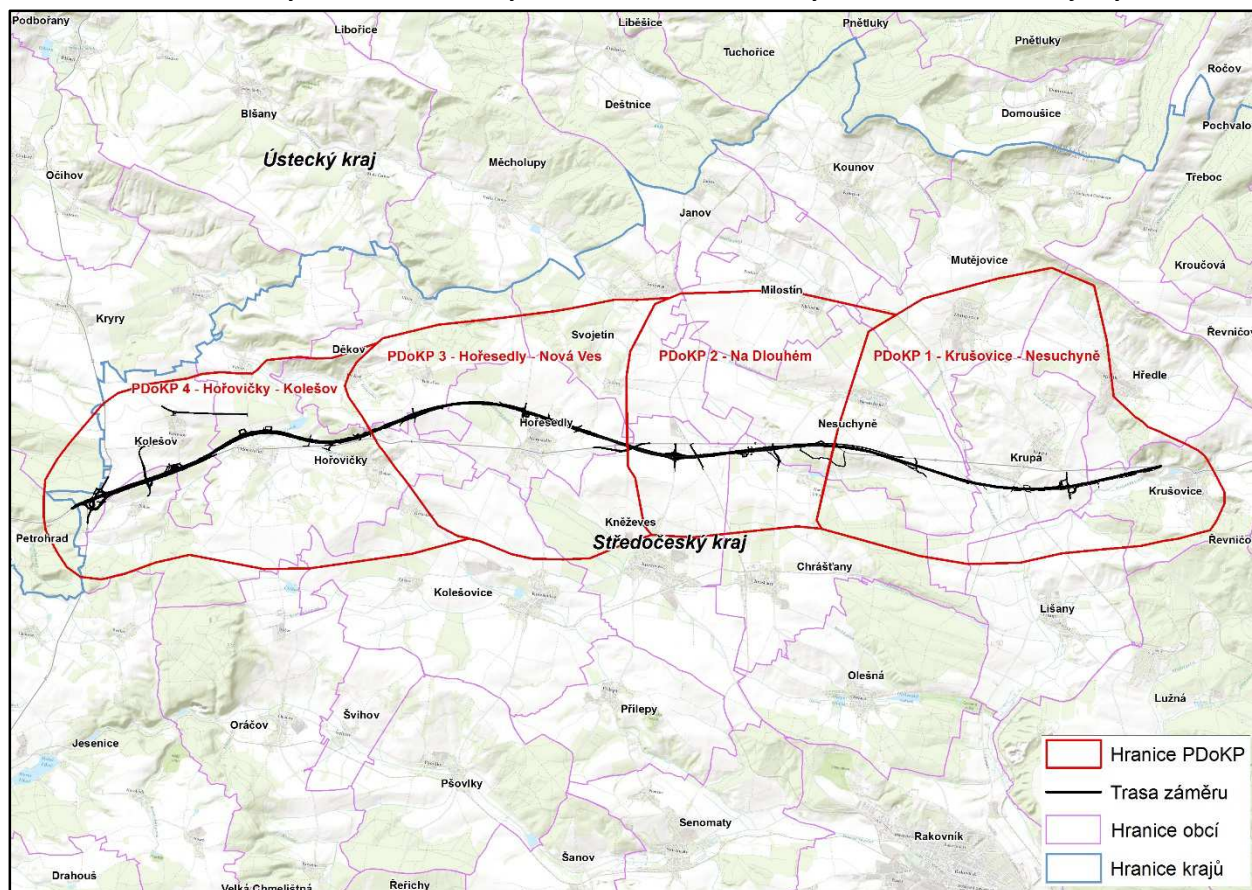
Z hlediska zařazení zájmového území do oblasti krajinného rázu lze řešené území začlenit do oblasti krajinného rázu 2 – Rakovnicko – sever. Podrobný popis jednotlivých charakteristik oblasti krajinného rázu je uveden v samostatné příloze č. 7 předkládané dokumentace EIA.

V rámci výše uváděného posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz byla vymezena soustava čtyř potenciálně dotčených krajinných prostorů (dále jen „PDoKP“) č. 1 – 4, ve kterých byly identifikovány znaky a hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Konkrétně se jedná se o: PDoKP 1 –

Krušovice – Nesuchyně, PDoKP 2 – Na Dlouhém, PDoKP 3 – Hořesedly – Nová Ves a PDoKP 4 – Hořovičky Kolečov.

Podrobný popis potenciálně dotčených krajinných prostorů včetně fotodokumentace je uveden v samostatné příloze č. 7 předkládané dokumentace EIA. Schematické vymezení PDoKP je zobrazeno na následujícím obrázku.

Obrázek 5 Schematické vymezení PDoKP trasy záměru D6 – Střední Čechy z hlediska vlivu na krajinný ráz



Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

Podkladová mapa: WMS ARCDATA

C. I. 2. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry

Geomorfologie území

Zájmové území lze zařadit do těchto vyšších geomorfologických celků:

<i>Systém</i>	<i>Hercynský</i>
<i>Provincie</i>	<i>Česká Vysočina</i>
<i>Soustava (subprovincie)</i>	<i>Poberounská soustava</i>
<i>Oblast</i>	<i>Plzeňská pahorkatina / Brdská oblast</i> *Pozn.1
<i>Celek</i>	<i>Rakovnická pahorkatina / Džbán</i> *Pozn.1
<i>Podcelek</i>	<i>Kněžveská pahorkatina / Řevničovská pahorkatina</i> *Pozn.1
<i>Okresek</i>	<i>Kyrská pahorkatina / Rakovnická kotlina</i>

* Pozn.1: Navrhovaný záměr zasahuje do Brdské oblasti, celku Džbán a podcelku Řevničovské pahorkatiny pouze cca 300 m trasy.

Geologické poměry

Geologicky trasa přeložky náleží do Rakovnické pánve, která je vyplněná sedimenty svrchního karbonu – převážně jílovce a prachovce, v menší míře pískovce a slepence. Ve východní části, přibližně po osadu Rozkoš, je karbon překryt terciárními sedimenty s gradacním zvrstvením – na bázi jsou štěrky a v nejvyšší poloze jíly. V západní části trasy jsou z této sedimentace zachovány pouze drobné ostrovy. Západně od Bukova vystupuje výběžek čistecko-jesenického masivu, zastoupeného biotitickým porfyrickým granitem.

V nadloží obou těchto geologických celků, kladensko-rakovnické pánve a čistecko-jesenického masivu, jsou kvartérní sedimenty zastoupeny především deluviálními a fluviodeluviálními sedimenty. V nadloží pánevních sedimentů se nacházejí především špatně propustné prachovité a písčité hlíny, lokálně se můžou vyskytnout málo až středně propustné hlinité a jílovité písky nebo zahliněné štěrky. V nadloží granitoidů se vyskytují především jílovité a hlinité písky s nízkou až střední propustností. V údolí vodních toků se nacházejí max. několik metrů mocné a málo plošně rozšířené fluviální uloženiny reprezentované písky, štěrky, zahliněnými a jílovitými písky. Jejich propustnost a litologické složení je velmi proměnlivé.

V celém území je dominantní tektonika směru SZ – JV až SSZ – JJV. Podle morfologie terénu lze usuzovat i na tektoniku ve směru přibližně Z – V.

Hydrogeologické poměry

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území do hydrogeologického rajónu č. 5131 Rakovnická pánve.

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou popsány na základě Hydrogeologického monitoringu, který byl zpracován v červnu 2016 firmou GeoTec-GS, a.s. a dalších zpracovaných geotechnických a hydrogeologických průzkumů pro jednotlivé úseky stavby D6 – Střední Čechy (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat):

- R6 Krupá, přeložka: Podrobný geotechnický průzkum (INSET s.r.o., prosinec 2006)
- Rychlostní komunikace R6, úsek Nové Strašecí–křiž. I/27, 3. stavba: Hydrogeologický monitoring (INSET s.r.o., říjen 2009)
- R6 Hořesedly, přeložka: Podrobný geotechnický průzkum (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011)

- R6 Hořesedly, přeložka – II. etapa: Geotechnický průzkum (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014)
- R6 Hořovičky, obchvat: Geotechnický průzkum (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014)

Hydrogeologické podmínky lze v zájmovém území rozdělit do několika odlišných rajónů podmíněných variabilní geologickou stavbou:

Podzemní voda permokarbonu – Permokarbonská jednotka má v posuzovaném území svým rozsahem zcela dominantní postavení. Svými litologickými a tektonickými poměry je však velmi složitou jednotkou podmiňující značně nehomogenní hydrogeologický režim. Základem složitých hydrogeologických podmínek je litologická faciální pestrost permokarbonské formace ve vertikálním vrstevním sledu, navíc doprovázená i tektonickými vlivy, které predisponují poměrně četnou blokovou diversifikaci sedimentárního masívu se vzájemným vertikálním posunem sousedních ker. Koeficienty filtrace se mohou pohybovat v rádech od $x \cdot 10^{-9} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ až po $x \cdot 10^{-7} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$.

Podzemní voda terciéru – Terciérní sedimenty (hlavačovské písky a štěrky) představují potenciálně významný hydrogeologický kolektor, neboť jsou tvořeny klastickými fluviálními usazeninami písčitoštěrkového charakteru s relativně nízkým podílem jemnozrné výplně (10–15 %). Terciérní sedimenty mají gradační zvrstvení. Při bázi jsou štěrky překryté písky a nejvyšší součástí zachovaného vrstevního sledu jsou jíly. Proto podzemní vody vázané na písky a štěrky mají často napjaté hladiny. V archivních podkladech je udáván koeficient filtrace obvykle v rozmezí $7 \cdot 10^{-6} - 1 \cdot 10^{-5} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ průměrný koeficient je udáván $5 \cdot 10^{-6} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$.

Tyto uloženiny budující podloží stavby v plochých elevačních stupních, jsou z hydrogeologického hlediska významné především v těch úsecích stavby, kde je niveleta vedena v zářezech. Dále byla podzemní voda zjištěna v blízkosti nápadných geomorfologických prvků – strží a erozních rýh, které jsou hojně vyvinuty jižně od navržené trasy úseku Krupá, přeložka ve směru na Nový Dvůr. Zvodnění v přípovrchové zóně (tzn. do hloubky 8 metrů) je lokálně nepravidelné, vázané na propustnější části vrstevního sledu. V hlubších úrovních daného akumulárního celku lze pak předpokládat souvislé a poměrně bohaté zvodnění, které je zčásti využíváno v blízkých vodních zdrojích (např. vodní zdroj Nový Dvůr).

Podzemní voda kvartéru – Podzemní vody kvartéru lze rozdělit na vody fluviálních uloženin a vody diluviálních a deluviofluviálních uloženin. Podzemní voda fluviálních uloženin je vázána na svrchní jemnozrné patro náplavů místních údolních niv toků, které dost často obsahuje drobné prolohy nebo čocky písčitéjšího charakteru. Podzemní vody deluviálních a deluviofluviálních uloženin jsou až na úsek staničení km 44,000–44,500 hydrogeologicky nevýznamné. Dané uloženiny nejsou na většině svého plošného rozsahu vůbec zvodněny. Odlišná situace nastává pouze u výše uvedené významnější akumulace deluviofluviálních sedimentů, kde jsou klastické členy vrstevního sledu v nižší části svahu zvodněny.

C. I. 3. Významné krajinné prvky (VKP)

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází několik významných krajinných prvků (dále jen „VKP“) daných § 3 písm. b) a § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaný záměr zasahuje do dvou registrovaných VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dva registrované VKP se nachází v blízkosti trasy. Konkrétně se jedná o následující prvky:

VKP 273 v úseku Krupá, přeložka

Dle platného ÚP obce Krušovice zasahuje záměr cca v km 41,800 do VKP 273. Tento VKP se dle grafické části ÚP Krušovice skládá ze dvou částí. Navrhovaný záměr se dotkne pouze jedné z nich. Konkrétně bude dotčena část VKP, která se nachází jižním směrem od navrhovaného záměru. Tato část je představována keřovým a vzrostlým stromovým patrem navázaným na drobnou mez, dále polnostmi v okolí tohoto prvku a částečně zahrnuje i zahradu přilehlého rodinného domu. Výměra VKP je dle grafické části ÚP Krušovice 0,43 ha. Záměrem bude dotčeno cca 0,07 ha. Střet tohoto prvku s navrhovaným záměrem je podrobně řešen v kapitole D. I. 8.

VKP 272 – v úseku Krupá, přeložka

Dle platného ÚP obce Krušovice zasahuje záměr cca v km 42,200 – 42,300 do VKP 272. Tento VKP je představován linií vzrostlých dřevin, které jsou pravděpodobně pozůstatkem zaniklé polní cesty (II. vojenské mapování – 1. pol. 19. století). Dle hlavního výkresu ÚP Krušovice je výměra tohoto prvku 0,72 ha. Záměrem bude dotčeno cca 0,27 ha tohoto prvku. Střet tohoto prvku s navrhovaným záměrem je podrobně řešen v kapitole D. I. 8.

VKP Niva Novodvorského potoka – v úseku Krupá, přeložka

Dle mapového portálu ochrany přírody a krajiny Krajského úřadu Středočeského kraje se tento prvek nachází na hranici navrhovaného záměru v blízkosti přeložky polní cesty (SO 3151 v km 46,390) navazující na komunikaci III/2279. Důvodem registrace tohoto VKP jsou cenná mokřadní společenstva s výskytem chráněného upolínu evropského (*Trollius europaeus*). Lokalita přispívá ke zvýšení heterogenity jinak intenzivně zemědělsky využívané krajiny a zároveň poskytuje možnost trvalého přežívání řady rostlinných a živočišných druhů vázaných na mokřadní stanoviště. Vymezení na tomto mapovém portálu odpovídá oznámení o registraci tohoto významného krajinného prvku okresního úřadu Rakovník ze dne 3. 8. 1995. Uvedený prvek je veden jako registrovaný VKP rovněž v platném ÚP obce Nesuchyně, kde je evidován jako navrhovaný registrovaný významný krajinný prvek č. 15. Dle vymezení v grafické části tohoto ÚP se záměr dotýká tohoto prvku.

VKP Nad nádrží – v úseku Hořovičky, obchvat

Dle mapového portálu ochrany přírody a krajiny Krajského úřadu Středočeského kraje se severovýchodně od obce Hořovičky cca v km 58,000 – 58,300 nachází VKP Nad nádrží, který je vzdálen zhruba 100 m od trasy navrhovaného záměru. Důvodem registrace tohoto VKP je plošně rozsáhlý remíz s proměnnými vlhkostními poměry a pestrými společenstvy rostlin. Bylinno-travná lada se střídají s hustými skupinami stromů a keřů. Jde o cennou enklávu druhů vytlačených z okolní intenzivně využívané krajiny. Vymezení na tomto mapovém portálu odpovídá oznámení o registraci tohoto významného krajinného prvku okresního úřadu Rakovník ze dne 3. 8. 1995. Uvedený prvek je veden jako registrovaný VKP rovněž v platném ÚP obce Hořovičky, kde je evidován jako navrhovaný registrovaný významný krajinný prvek č. 17 – Nad nádrží. Dle vymezení v grafické části tohoto ÚP je VKP vzdálen cca 100 m od trasy navrhovaného záměru. Vymezení dle ÚP v tomto případě zhruba koresponduje s vymezením dle mapového portálu ochrany přírody a krajiny Krajského úřadu Středočeského kraje.

Navrhovaný záměr současně zasahuje do několika VKP dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se jedná o níže uvedené VKP.

Krupá, přeložka

- Červený potok s údolní nivou a jeho bezejmenné rameno (západně od Krušovic, cca km 42,400 trasy),
- občasný vodní tok ústící do Červeného potoka (jihovýchodně od Krupé, cca km 43,000 trasy),
- Krupský potok s údolní nivou (jižně od Krupé, cca km 44,600 trasy),
- bezejmenné rameno Krupského potoka (jižně od Krupé, cca km 44,800 trasy),
- bezejmenné rameno Lišanského potoka (jihozápadně od Krupé, cca km 45,200 trasy),
- Lišanský potok s údolní nivou (jihozápadně od Krupé, cca km 45,300 trasy),
- bezejmenné rameno Lišanského potoka (nachází se na hranici stavby jihozápadně od Krupé, cca km 45,400 trasy),
- lesní porost v lokalitě V Kozlově (severně od Chrástů – Nového Dvora, cca km 48,000 – KÚ stavby Krupá, přeložka).

Hořesedly, přeložka

- lesní porost (severně od Chrástů – Nového Dvora, cca km 48,400 – 48,600 trasy),
- bezejmenné rameno Novodvorského potoka (severozápadně od Chrástů – Nového Dvora, cca km 49,100 – 49,200 trasy),
- Novodvorský potok a jeho bezejmenné rameno (mezi Chrástů – Novým Dvorem a železniční stanicí Hořesedly, cca km 49,500 – 49,700 trasy),
- bezejmenné rameno Novodvorského potoka (nachází se na hranici stavby jižně od železniční stanice Hořesedly a pod plánovanou přeložkou železničního traťového úseku č. 126 trati Louny – Rakovník, cca km 50,500 – 50,550 trasy),
- bezejmenné rameno Novodvorského potoka (jižně od železniční stanice Hořesedly v lokalitě navrhované MÚK Kněževy, cca km 50,900 trasy),
- přírodní koryto ústící do bezejmenného ramena Hájevského potoka (toto koryto, které není vedeno jako vodní tok, se nachází západně od Hořesedel, cca km 52,600 trasy),
- bezejmenné rameno Hájevského potoka (severně od Hořesedel, cca km 53,400 trasy),
- Hájevský potok s údolní nivou (severozápadně od Hořesedel, cca km 54,500 trasy),
- lesní porost (na úbočích drobného údolí okolo stávající komunikace I/6 severně od Hořoviček – Hokova, cca km 56,600 – KÚ Hořesedly, přeložka),
- bezejmenné rameno Hokovského potoka (severně od Hořoviček – Hokova, cca km 57,000).

Hořovičky, obchvat

- lesní porost (na úbočích drobného údolí okolo stávající komunikace I/6 severně od Hořoviček – Hokova, cca km 57,400),
- Hokovský potok s údolní nivou (východně od Hořoviček, cca km 58,400 trasy),

- mokřad v nivě Očihoveckého a Hokovského potoka nacházející se v blízkosti jejich soutoku (severovýchodně od Hořoviček, cca km 58,400 – 58,800)
- Očihovecký potok s údolní nivou a jeho bezejmenné rameno (severně od Hořoviček, cca km 58,600 – 58,800 trasy),
- bezejmenné rameno Očihoveckého potoka (severně od Hořoviček – Bukova v rámci úprav na silnici III/00611, cca km 61,200 trasy),
- lesní porost (západně a severozápadně od Bukova v lokalitě MÚK Jesenice, cca km 62,000 – KÚ Hořovičky, obchvat).

C. I. 4. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V zájmovém území posuzované stavby se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a, § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které budou v souvislosti s posuzovaným záměrem D6 – Střední Čechy dotčeny. Zmíněná křížení s prvky ÚSES jsou vždy řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována.

Níže je uveden soupis dotčených prvků ÚSES, který je řazen ve směru staničení stavby, tedy od východu (Krušovice) k západu (křížení trasy se silnicí I/27). Přehled dotčených prvků ÚSES a místa jejich křížení se záměrem jsou zobrazena v mapě č. 2 ÚSES, která je součástí přílohy č. 12 předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení střetu všech prvků ÚSES s trasou navrhovaného záměru je podrobně řešeno v kapitole D. I. 8.

Krupá, přeložka

Regionální biokoridor (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Krušovice

Popis:	Jedná se o biokoridor navázaný na nivu Červeného potoka a jeho doprovodnou zeleň.
Dotčení záměrem:	Dle vymezení tohoto biokoridoru v platném ÚP obce Krušovice se navrhovaný záměr dotkne plochy biokoridoru cca mezi km 42,400 – 42,600.
Poznámka:	Dle Národního geoportálu INSPIRE se předmětný záměr v této lokalitě kříží se směrem propojení regionálních biokoridorů Maxova obora – Červená louka. Tento směr propojení se nachází mezi stávajícími regionálními biokoridory Maxova obora – Pochvalovská stráž a Maxova obora – Červená louka.

Lokální biokoridor 04 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Krupá

Popis:	Jedná se o drobný upravený vodní tok bez významnějšího vegetačního doprovodu, zatravněné plochy podél koryta (příkopu), ornou půdu a běžné polní agrocenózy. Část biokoridoru se nachází v zastaveném území obce. Dle platného ÚP obce Krupá je délka biokoridoru na území obce 1 870 m a šířka minimálně 15 m.
Dotčení záměrem:	Navrhovaný záměr kříží nefunkční biokoridor cca v km 44,600 v místě, kde trasa přechází Krupský potok, na který je biokoridor navázán.

Lokální biokoridor 02 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Krupá

Popis: Jedná se o ornou půdu, běžné polní agroceózy a antropogenně upravený vodní tok s málo vyvinutým vegetačním doprovodem. Dle platného ÚP obce Krupá je na území obce délka biokoridoru 377 m a šířka minimálně 15 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží nefunkční biokoridor cca v km 45,200 v místě, kde trasa přechází bezejmenný vodní tok, na který je biokoridor navázán.

Lokální biokoridor 03 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Krupá

Popis: Jedná se o ornou půdu, běžné polní agroceózy a antropogenně upravený vodní tok s málo vyvinutým vegetačním doprovodem. Dle platného ÚP obce Krupá je na území obce délka biokoridoru 1 475 m a šířka minimálně 15 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží nefunkční biokoridor cca v km 45,300 v místě, kde trasa přechází Lišanský potok, na který je biokoridor navázán.

Lokální biokoridor 72 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Popis: Jedná se o biokoridor navázaný na Lišanský potok, jeho nivu a místy se vyskytující doprovodnou zeleň. Dle platného ÚP obce Nesuchyně je na území obce délka biokoridoru cca 8 800 m a šířka minimálně 30 m.

Dotčení záměrem: Záměr kříží navrhovaný biokoridor cca v km 45,300 v místě, kde trasa přechází Lišanský potok.

Interakční prvek 98 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Popis: Tento interakční prvek je představován drobným pásem vegetace kolem polní cesty. Dle grafické části platného ÚP obce Nesuchyně je výměra tohoto prvku cca 1,1 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do interakčního prvku cca v km 46,300 trasy v místě jeho křížení s polní cestou, která navazuje na komunikaci III/2279.

Lokální biocentrum 62 (navrhované) – vymezené dle platného ÚP obce Nesuchyně

Popis: Biocentrum představují cenná mokřadní společenstva navázaná na Novodvorský potok, která umožňují přežívání řady rostlinných a živočišných druhů vázaných na mokřadní stanoviště. Dle grafické části platného ÚP Nesuchyně je výměra tohoto prvku cca 3,3 ha. Hranice biocentra jsou shodné s navrhovaným VKP 15, který je dle mapového portálu Krajského úřadu Středočeského kraje veden jako registrovaný VKP s názvem Niva Novodvorského potoka.

Dotčení záměrem: Biocentrum se nachází na hranici navrhovaného záměru (cca v km 46,100 – 46,400) v blízkosti přeložky polní cesty (SO 3151 v km 46,390), která navazuje na komunikaci III/2279.

Interakční prvek 96 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Popis: Interakční prvek je tvořen drobnou mezí s liniovou vegetací. V návaznosti na tuto mez se dle historických pramenů (mapa II. vojenského mapování z 1. poloviny 19. stol) nacházela polní cesta. Dle grafické části platného ÚP obce Nesuchyně je výměra tohoto prvku cca 1,2 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do navrhovaného interakčního prvku cca v km 47,200 trasy.

Lokální biokoridor 69 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Popis: Biokoridor je představován liniovou zelení kolem polní cesty. Dle grafické části platného ÚP obce Nesuchyně je délka navrhované části tohoto biokoridoru cca 330 m a šířka minimálně 45 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 48,000 zhruba ve stejném místě, kde kříží biokoridor stávající komunikaci I/6.

Hořesedly, přeložka**Lokální biokoridor 01 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Chrášťany**

Popis: Jedná se o drobný vodní tok s napřímeným korytem, ve spodní části je možno identifikovat břehové porosty vrb. V nivě se nachází vlhké extenzivní louky. V horní části biokoridoru můžeme identifikovat upravené koryto v orné půdě bez vegetačního doprovodu. Dle ÚP obce Chrášťany na řešeném území čítá délka biokoridoru 1 814 m a jeho šířka je minimálně 15 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 49,500 až 49,900 v návaznosti na Novodvorský potok.

Lokální biokoridor 02 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Chrášťany

Popis: Pro tento biokoridor jsou charakteristické orné půdy a běžné polní agroceózy. Dle ÚP obce Chrášťany na řešeném území čítá délka biokoridoru 1 421 m a jeho šířka je minimálně 15 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 49,600 až 49,900.

Interakční prvek (stabilizovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Chrášťany

Popis: Tento interakční prvek se nachází v návaznosti na drobný bezejmenný vodní tok, který ústí ze severu do Novodvorského potoka. Kromě vodního toku je tento prvek představován občasným výskytem keřové vegetace. Dle textové části platného ÚP Chrášťany není tento prvek podrobněji upřesněn. Dle grafické části ÚP činí výměra prvku 0,21 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do stabilizovaného interakčního prvku cca mezi km 49,500–49,600.

Interakční prvek (stabilizovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Chráštany

Popis: Tento interakční prvek je představován polní cestou s doprovodným porostem. Dle textové části platného ÚP Chráštany není tento prvek podrobněji upřesněn. Dle grafické části ÚP činí výměra prvku 0,075 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do stabilizovaného interakčního prvku cca v km 49,550 v místě přeložky polní cesty (SO 4158).

Lokální biocentrum 70 „Na Cikánce“ (navrhované) – vymezené dle platného ÚP obce Hořesedly

Popis: Jedná se o navrhované lokální biocentrum typu les – louka (mozaika) v údolnici vysychavého levostranného přítoku Hájevského potoka, v místě stávajícího remízu lesního typu. V současné době je lokalita z převážné části využívána jako orná půda. Rozloha biocentra je 3 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do biocentra cca v km 52,500–52,600 severovýchodním směrem od zástavby Hořesedel.

Lokální biokoridor 80 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Hořesedly

Popis: Jedná se o údolnici s vysychavým potokem místy s břehovými porosty (růže šípková, bez černý apod.). Dle textové části platného ÚP obce Hořesedly je délka biokoridoru 1 850 m. Dle grafické části ÚP činí navržená šířka biokoridoru 20 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 52,500–52,600 severovýchodním směrem od zástavby Hořesedel.

Lokální biokoridor 79 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Hořesedly

Popis: Jedná se o nivu Hájevského potoka s břehovými porosty. Dle textové části platného ÚP obce Hořesedly je délka biokoridoru 1 900 m. Dle grafické části ÚP činí navržená šířka biokoridoru 20 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 54,500–54,600 severozápadním směrem od zástavby Hořesedel.

Interakční prvek 87 – vymezený dle platného ÚP obce Děkov

Popis: Dle textové části platného ÚP obce Děkov se tento interakční prvek nachází na orné půdě jihovýchodně od Děkova – Nové Vsi. Jedná se o mezní liniové porosty v údolnici i na hřbetnici bloku orné půdy. Mezi porosty se nachází růže šípková, bez černý a ovocné stromy. Rozloha prvku činí 1 250 m na délku a maximálně 10 m na šířku.

Dotčení záměrem: Uvedený interakční prvek není v grafické části platného ÚP obce Děkov vymezen. Dle textového vymezení však lze konstatovat, že se interakční prvek nachází na hranici navrhovaného záměru a nebude tedy přímo dotčen.

Lokální biokoridor 76 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Popis: Jedná se o biokoridor z části procházející podél pravostranného přítoku Hokovského potoka. Dle platného ÚP obce Hořovičky má tento biokoridor délku cca 850 m a šířku cca 30 m.

Dotčení záměrem: Ke křížení stávajícího biokoridoru dochází cca v km 57,000–57,100 v drobném úzkém údolí severně od Hořoviček – Hokova, ve kterém se nachází jak stávající komunikace I/6, tak navrhovaný záměr.

Hořovičky, obchvat**Interakční prvek 94 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky**

Popis: Jedná se o interakční prvek představovaný loukou přilehlou k lesnímu porostu východně od Hořoviček v blízkosti hranice s obcí Děkov. Dle grafické části platného ÚP obce Hořovičky je rozloha interakčního prvku cca 1,8 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do stávajícího interakčního prvku cca v km 57,500–57,600.

Lokální biokoridor 18 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Popis: Jedná se o biokoridor představovaný nivou přítoku Očihoveckého potoka od pramenné části až po soutok. Dle textové části platného ÚP obce Hořovičky má tento biokoridor délku 1 200 m. Dle grafické části ÚP činí šířka biokoridoru 30 m.

Dotčení záměrem: Trasa záměru kříží biokoridor cca v km 58,400 v blízkosti severovýchodní hranice zástavby Hořoviček.

Lokální biokoridor 13 (navržený/částečně funkční) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Popis: Biokoridor je představován nivou Očihoveckého potoka, ve které se v této lokalitě nachází převážně přirozený vodní tok s břehovými porosty. Dle textové části platného ÚP obce Hořovičky má tento biokoridor délku 3 800 m. Dle grafické části ÚP činí šířka biokoridoru 30 m.

Dotčení záměrem: Trasa kříží biokoridor cca v km 58,700 v návaznosti na její přechod Očihoveckého potoka severně od zástavby Hořoviček.

Lokální biokoridor 19 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Kolečov

Popis: Biokoridor je představován nivou přítoku Očihoveckého potoka. Dle textové části platného ÚP obce Kolečov má tento biokoridor délku 2 500 m. Dle grafické části ÚP činí šířka biokoridoru 25 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr se dotkne tohoto navrženého biokoridoru vlivem realizace přeložky silnice III/0272 (SO 5131), která představuje nové napojení obce Kolečov. Biokoridor se kříží s přeložkou této komunikace cca v km 1,200.

Lokální biokoridor 19 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Popis: Biokoridor je představován nivou přítoku Očihoveckého potoka. Dle textové části platného ÚP obce Hořovičky má tento biokoridor délku 2 500 m. Dle grafické části ÚP činí šířka biokoridoru 30 m.

Dotčení záměrem: Trasa záměru kříží navržený biokoridor cca v km 59,100 v místě jejího přechodu komunikace III/2214 mezi Hořovičkami a Vrbicí.

Interakční prvek 39 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Popis: Interakční prvek je dle platného ÚP obce Hořovičky představován společenstvy rákosin. Dle skutečného stavu v terénu je tento interakční prvek představován především keřovým a stromovým patrem vegetace v nivě Očihoveckého potoka západně od Hořoviček. Rozloha interakčního prvku činí cca 1 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr se stávajícího interakčního prvku přímo nedotkne. Hranice tohoto prvku se nachází na hranici navrhované stavby cca v km 59,400–59,600.

Interakční prvek 41 (funkční) – vymezený dle platného ÚP obce Kolečov

Popis: Interakční prvek je představován dřevinným liniovým porostem v údolnici jižně od Kolečova. Ve skladbě dominují jíva, vrba bílá, jasan ztepilý, bříza bělokorá, dub letní, ovocné stromy, trnka obecná, růže šípková, hloh obecný a bez černý. Rozloha interakčního prvku činí dle textové části platného ÚP obce Kolečov cca 0,7 ha. Dle grafické části ÚP má tento prvek rozlohu cca 1,3 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr se funkčního interakčního prvku přímo nedotkne. Hranice tohoto prvku se nachází na hranici navrhované stavby cca v km 60,100.

Lokální biokoridor 14 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Popis: Biokoridor je představován nivou přítoku Očihoveckého potoka. Dle textové části platného ÚP obce Hořovičky má tento biokoridor délku 2 300 m. Dle grafické části ÚP činí šířka biokoridoru 30 m.

Dotčení záměrem: Trasa kříží biokoridor cca v km 61,200 hlavní trasy D6 v místě úprav silnice III/00611 (SO 5133).

Interakční prvek 26 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Popis: Tento prvek je tvořen doprovodným porostem v údolnici, který tvoří vrba, růže šípková a buk. Dle textové části platného ÚP obce Hořovičky činí výměra prvku 0,15 ha (300 m x 5 m). Tyto hodnoty však nekorespondují s vymezením v grafické části tohoto ÚP, dle které činí výměra interakčního prvku cca 1,4 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do stávajícího interakčního prvku cca v km 61,900–62,100.

Lokální biocentrum 4 „U motorestu“ (funkční) – vymezené dle platného ÚP obce Kolečov

Popis: Jedná o biocentrum s lesními společenstvy, jež jsou tvořeny převážně porosty jehličnanů nacházejících se na značně členitém terénu. Dřevinná skladba zahrnuje smrk 60 %, borovici 20 %, břízu 10 %, dub 10 % a dále např. jasan a modřín. V biocentru se vyskytuje také středně hustý, místně velmi hustý podrost s převahou buku, jeřábu, ostružiníku a maliníku. Jedná se převážně o sukcesně středně vyspělý porost. Rozloha biocentra činí dle textové části platného ÚP obce Kolečov cca 3 ha.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr zasahuje do funkčního biocentra cca v km 62,100–62,300 hlavní trasy. Biocentrum bude dotčeno v souvislosti s realizací MÚK Jesenice (SO 5110), konkrétně doprovodné komunikace II/606 (SO 5132) severovýchodním směrem od zástavby Hořesedel.

Lokální biokoridor 14 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Kolečov

Popis: Biokoridor je představován nivou Očihoveckého potoka. Dle textové části platného ÚP obce Kolečov má tento biokoridor délku 2 300 m. Dle grafické části ÚP činí šířka biokoridoru 20 m.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr se dotkne tohoto navrženého biokoridoru v lokalitě MÚK Jesenice (SO 5110), konkrétně její jižní větvi – přeložkou silnice I/27 (SO 5134). Jedná se cca o km 62,400 hlavní trasy.

Regionální biocentrum 1843 „Kněžský háj“ (funkční) – vymezené dle platného ÚP obce Kryry

Popis: Jedná se o biocentrum, které se svým charakterem liší od všech ostatních prvků ÚSES v území. Je vázáno na lesní společenstva Rakovnicko – Žlutického bioregionu, které ho obklopují. Převažující kulturou tohoto biocentra je les. Rozloha biocentra činí cca 50 ha.

Dotčení záměrem: Dle vymezení tohoto biocentra v platném ÚP obce Kryry se navrhovaný záměr dotkne tohoto biocentra cca v km 61,900–62,200. Biocentrum bude dotčeno realizací MÚK Jesenice (SO 5110) a přeložkou silnice I/27 (SO 5134).

Poznámka: Dle Národního geoportálu INSPIRE se hranice navrhovaného záměru nachází ve vzdálenosti cca 50 m od hranice tohoto biocentra. Dle tohoto geoportálu tedy biocentrum nebude dotčeno.

Regionální biocentrum 1502 „Vlčí hora“ (funkční) – vymezené dle platného ÚP obce Petrohrad

Popis: Toto biocentrum představují především smíšené lesní porosty zastoupené např. dubem, bukem, borovicí a jasanem. V biocentru je dále možné identifikovat drobné paseky, louky, pastviny, břehové porosty tekoucích i stojatých vod a další přírodě blízká společenstva. Rozloha biocentra činí cca 154 ha.

- Dotčení záměrem: Dle vymezení tohoto biocentra v platném ÚP obce Petrohrad se navrhovaný záměr nachází na jeho hranici cca v km 62,600. Biocentrum nebude navrhovaným záměrem přímo dotčeno.
- Poznámka: Dle Národního geoportálu INSPIRE se hranice navrhovaného záměru nachází ve vzdálenosti cca 250 m od hranice tohoto biocentra. Dle Národního geoportálu INSPIRE tedy biocentrum rovněž nebude záměrem dotčeno.

Nadregionální biokoridor 53 „Střela, Rabštejn – Pochvalovská stráž“ – vymezený dle platných zásad územního rozvoje Středočeského kraje

- Popis: Tento biokoridor představují především lesní porosty navázané na terénní hrany přírodního parku Džbán. Biokoridor propojuje regionální biocentrum č. 1677 Vlkov, regionální biocentrum č. 1673 Lhota a nadregionální biocentrum č. 21 Pochvalovská stráž.
- Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr nezasáhne nadregionální biokoridor ani jeho ochranné pásmo. Nejbližší se záměr přibližuje ochrannému pásmu biokoridoru cca v km 57,400 a to na vzdálenost cca 1 km.
- Poznámka: Dle Národního geoportálu INSPIRE zasáhne navrhovaný záměr tento biokoridor v úseku stavby Hořesedly, přeložka cca v km 53,800 – KÚ a dále se dotkne biokoridoru také v úseku Hořovičky, obchvat. Konkrétně se bude jednat cca o ZÚ–km 57,500 a km 60,200 – KÚ.

C. I. 5. Zvláště chráněná území, památné stromy

V zájmovém území se nenachází žádná zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka – Háj Petra Bezruče, která je vzdálena cca 3 200 m jihozápadně od stavby Hořovičky, obchvat. Předmětem ochrany této přírodní památky jsou biotopy a druhy xylofágního hmyzu, zejména brouk páchník hnědý.

Vlivem navrhovaného záměru nedojde k dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližším památným stromem, který je vzdálen cca 200 m od trasy navrhovaného záměru, konkrétně v úseku stavby Hořovičky, obchvat, je topol černý na pravém břehu Očihoveckého potoka západně od obce Hořovičky. Ve vzdálenosti cca 350 m od trasy navrhovaného záměru se v úseku stavby Krupá, přeložka nachází tři památné duby jihozápadním směrem od obce Krušovice v lokalitě Bažantnice.

Přehled zvláště chráněných území a památných stromů, které se nachází v řešeném území, je zobrazen v mapě přírodních hodnot, která je součástí přílohy č. 12 předkládané dokumentace EIA.

C. I. 6. Přírodní parky

Přírodní parky (PPK) podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů jsou zřizovány k ochraně krajinného rázu lokalit s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, které nejsou zvláště chráněny podle části třetí výše uvedeného zákona. Přírodní parky jsou zřizovány orgánem ochrany přírody obecně závazným předpisem, ve kterém je možno stanovit omezení využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

Přírodní park Jesenicko

Záměr zasahuje v úseku stavby Hořovičky, obchvat do vyhlášeného přírodního parku dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o přírodní park Jesenicko, který byl zřízen obecně závaznou vyhláškou č. 9 okresního úřadu v Rakovníku dne 1. 9. 1994.

Přírodní park Jesenicko byl vyhlášen za účelem ochrany přírodovědných, krajinných a estetických hodnot území, s ohledem na geomorfologii území, lesní porosty, charakteristickou flóru a faunu, rozptýlenou mimolesní zeleň, VKP, ÚSES, louky, mokřady a zvláště chráněná území.

V úseku stavby Hořovičky, obchvat trasa navrhovaného záměru drobně zasahuje do přírodního parku Jesenicko v souvislosti s realizací MÚK Jesenice výměrou cca 1,80 ha, což činí 0,02 % z celkové výměry 10 934 ha přírodního parku Jesenicko.

Přírodní park Džbán

V blízkosti navrhovaného záměru se dále nachází přírodní park Džbán, který byl zřízen obecně závaznou vyhláškou č. 8 okresního úřadu v Rakovníku dne 30. 3. 1994. Ten lemuje ze severu trasu všech staveb D6 – Střední Čechy, která vede od obce Krušovice po obec Hořovičky. Nejbližší se přírodní park přibližuje trase navrhovaného záměru v úseku stavby Hořesedly, přeložka. Konkrétně se jedná o okolí zástavby Děkova – Nové Vsi, kde se přírodní park nachází ve vzdálenosti cca 800 m od trasy záměru.

Tento přírodní park tvoří tabulová plošina na různě odolných vrstvách křídových usazenin, především opuk a pískovců. Jedním z nejvýznamnějších segmentů přírodního parku Džbán je stejnojmenné návrší o nadmořské výšce 536 m n. m. severně od Krušovic. V rámci přírodního parku se nachází také kulturní památka Kounovské řady, která se řadí mezi významná „kultovní“ místa v České republice. Jde o 14 řad kamenů (nejdelší měří 450 m), jejichž vznik se váže pravděpodobně k období pravěku. Posláním přírodního parku Džbán je zachování unikátní krajiny džbánské křídové tabule s významnými estetickými hodnotami, zejména s ohledem na geomorfologii území, lesní porosty, charakteristickou flóru, faunu a rozptýlenou mimolesní zeleň.

C. I. 7. NATURA 2000

V zájmovém území se nenacházejí ptačí oblasti ani evropsky významné lokality sítě NATURA 2000.

Nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 od navrhovaného záměru ve vzdálenosti cca 3,3 km je evropsky významná lokalita Petrohrad [CZ0423223]. Dalšími lokalitami je ve vzdálenosti cca 4,1 km je ptačí oblast Křivoklátsko [CZ0211001] a ve vzdálenosti cca 4,2 km evropsky významná lokalita Kalivodské bučiny [CZ0210105].

Předmětem ochrany evropsky významné lokality Petrohrad je výskyt brouka z čeledi vrubounovití páchník hnědý (*Osmoderma barnabita* syn. *Osmoderma eremita*). Jedná se o druh saproxylofágního hmyzu vázaného svým životním cyklem na staré stromy, resp. stromy s dutinami.

Předmětem ochrany ptačí oblasti Křivoklátsko je výskyt včelojeda lesního (*Pernis apivorus*), výra velkého (*Bubo bubo*), kulíška nejmenšího (*Glaucidium passerinum*), ledňáčka říčního (*Alcedo atthis*), žluny šedé (*Picus canus*), strakapouda prostředního (*Dendrocops medium*), lejska malého (*Ficedula parva*) a lejska bělokrkého (*Ficedula albicollis*).

Evropsky významná lokalita Kalivodské bučiny je chráněna pro petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (*Cratoneurion*), bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*, střeoevropské vápencové bučiny (*Cephalanthero-Fagion*) a lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a roklích.

C. I. 8. Zvláště chráněné druhy

Problematice výskytu zvláště chráněných druhů v řešeném území se mj. věnuje kapitola C. II. 4. Biologická rozmanitost.

C. I. 9. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Podle údajů z informačního serveru České geologické služby se dotýká trasa navrhovaného záměru jednoho výhradního ložiska nerostných surovin a zasahuje do jedné lokality chráněného ložiskového území. Dále se v okolí posuzovaného záměru D6 – Střední Čechy nachází lokality nevyhrazených ložisek nerostných surovin a chráněných ložiskových území, včetně poddolovaných a sesuvných území. V blízkosti zájmového území záměru D6 – Střední Čechy se nenachází žádné dobývací prostory (těžené, netěžené) či prognózní zdroje nerostných surovin.

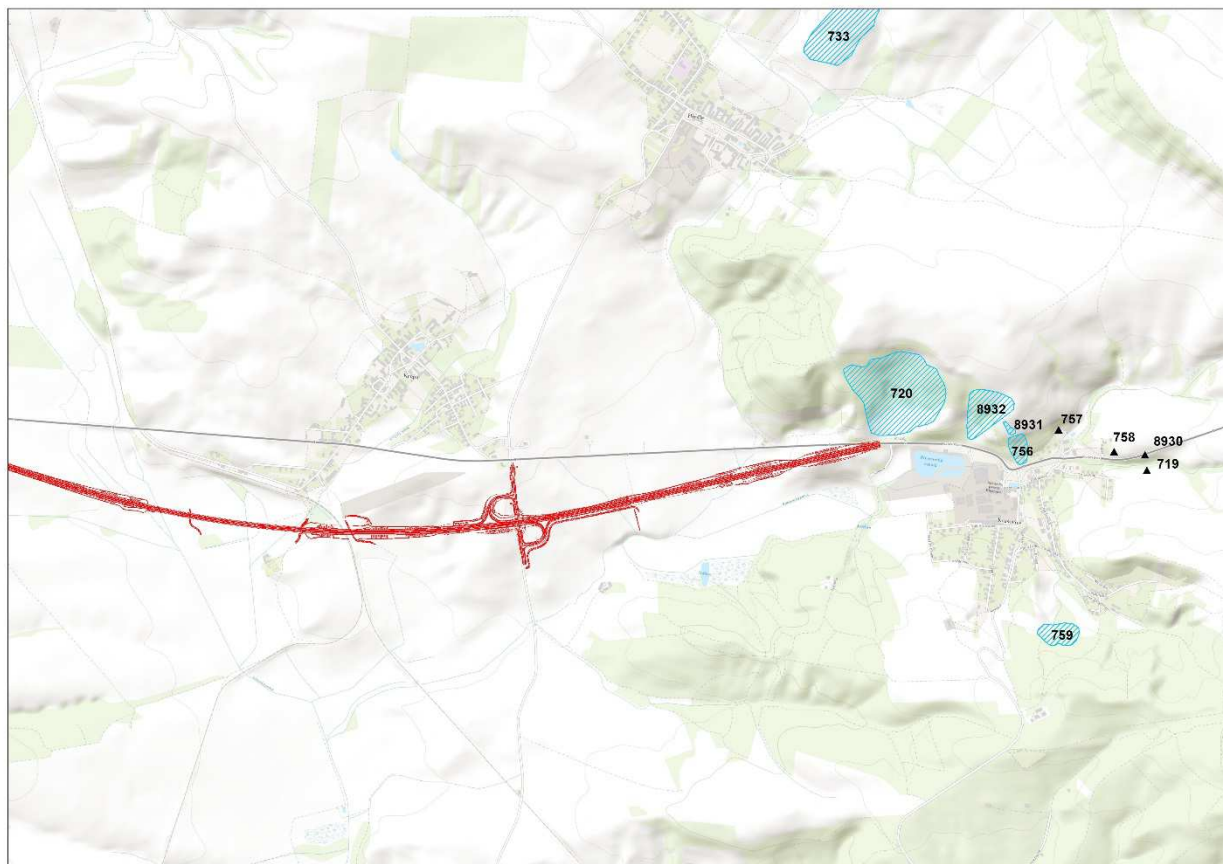
Krupá, přeložka

Ve vzdálenosti cca 800 m od trasy dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka v km 47,500 se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Chrášťany u Rakovníka (štěrkopísky).

V severní části k. ú. Krušovice se nachází čtyři sesuvná území s potenciální aktivitou. Jedná se o sesuvné území s potenciální aktivitou – objekt 720 (km 41,750), jehož okraj se nachází cca 40 m od trasy předmětného záměru, za stávající silnicí I/6.

Ve vzdálenosti cca 600 m od trasy dálnice D6 (km 41,750) se dále nacházejí tři sesuvná území s potenciální aktivitou – objekt 8932, 8931 a 756. Tato sesuvná území mají jižní expozici se sklonem v rozmezí 10°–45°. Umístění sesuvných území ve vztahu k předmětnému záměru v úseku dálnice D6 Krupá, přeložka je zřejmé z následujícího obrázku.

Obrázek 6 Umístění trasy předmětného záměru dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka v souvislosti se sesuvnými lokalitami



Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, WMS geology.cz

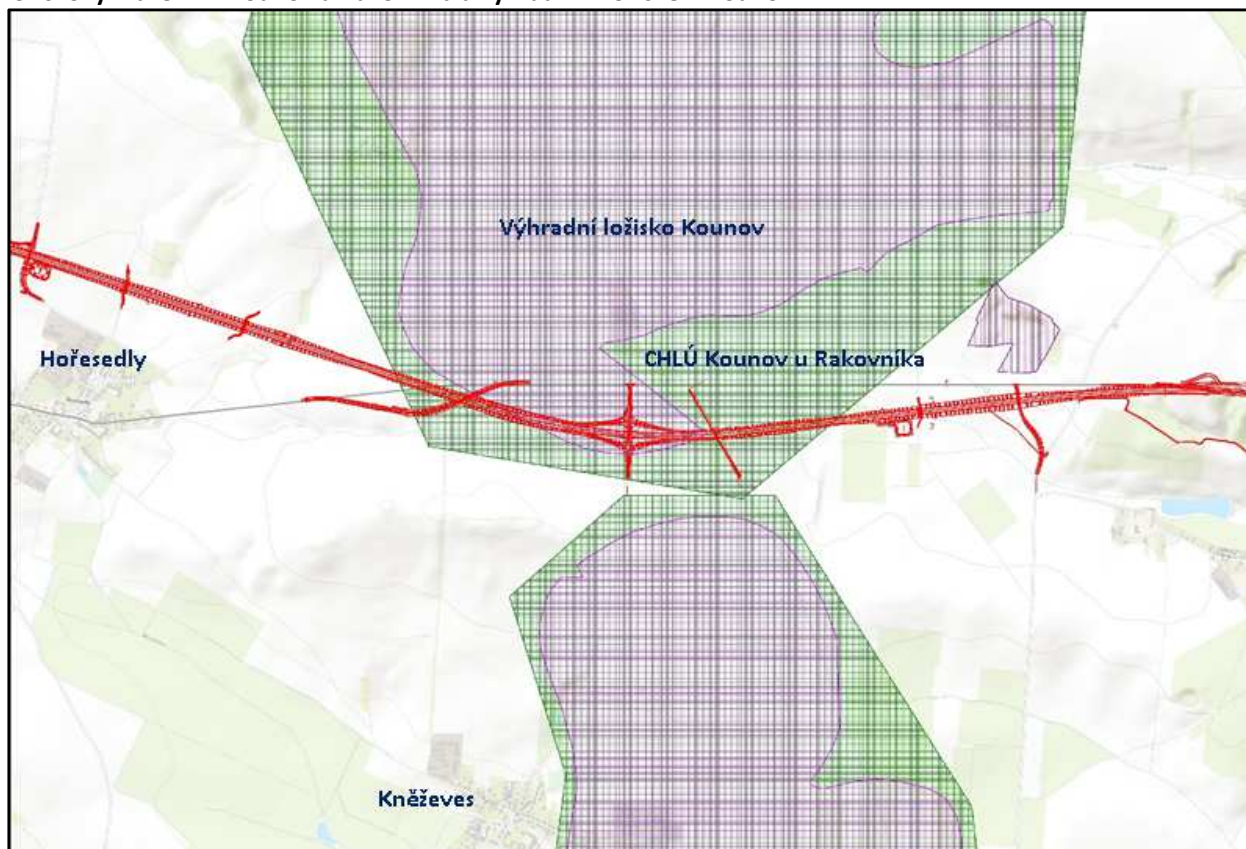
— Trasa navrhovaného záměru  Plošné sesuvy ▲ Bodové sesuvy

Hořesedly, přeložka

Trasa předmětného záměru dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka (km 50,000–52,050) dle údajů České geologické služby prochází jižní okrajovou částí chráněného ložiskového území černého uhlí Kounov u Rakovníka. Dále v úseku km 50,600–51,550 prochází trasa záměru okrajovou jižní částí výhradního ložiska Kounov (černé uhlí, stopové a vzácné prvky).

V územně plánovací dokumentaci dotčených obcí nejsou výše zmíněné lokality uvedeny.

Obrázek 7 Umístění trasy předmětného záměru v úseku Hořesedly, přeložka v souvislosti s chráněným ložiskovým územím Kounov u Rakovníka a výhradním ložiskem Kounov



Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, WMS geology.cz

— Trasa navrhovaného záměru  Chráněné ložiskové území  Výhradní ložisko

Dále se v širším zájmovém území předmětného záměru v úseku Hořesedly, přeložka nachází následující lokality:

- ložisko nevyhrazených nerostů Nesuchyně (štěrkopísky) – cca 150 m od trasy komunikace D6 v km 49,100,
- chráněné ložiskové území Kněževy (černé uhlí) – cca 300 m od trasy záměru D6 v km 50,700,
- výhradní ložisko Kněževy u Rakovníka (černé uhlí, stopové a vzácné prvky) – cca 450 m od trasy dálnice D6 v km 50,700,
- poddolované území Kněževy – sever – cca 950 m od trasy záměru D6 v úseku km 50,900,
- poddolované území Svojetín 1 – cca 850 m od trasy komunikace D6 v úseku km 51,600.

Hořovičky, obchvat

Ve vzdálenosti cca 550 m od trasy dálnice D6 v úseku Hořovičky, přeložka v km 60,900 se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Kolečov – Liščí vrch (kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu).

C. I. 10. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Území historického a kulturního významu

Trasa předmětného záměru **D6 – Střední Čechy** se nachází na území Středočeského kraje a z části na území Ústeckého kraje a dotýká se území jedenácti obcí – Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněževes, Chrástany, Hořesedly, Děkov, Hořovičky, Kolečov, Kryry a Petrohrad.

Krušovice

První dochovaná zmínka o obci pochází z dob krále Přemysla Otakara II., tj. z druhé pol. 13. století. Vznik Krušovic se však podle některých známek datuje až do doby před rokem 1000. V první pol. 14. století se v dochovaných materiálech objevuje první známý majitel obce – pan Vilém Zajíc z Valdeka a Krušejovic. Roku 1548 prodal Albrecht Šlik, mistr královské komory, zpustlé Krušovice Václavu Birkovi z Násilé. Ten se zasloužil o rozvoj obce. V jeho snažení pokračoval i Václavův bratr Jiřík, který zde někdy před rokem 1580 nechal vystavět pivovar a začal v něm vařit pivo (první písemný dokument týkající se pivovaru v Krušovicích pochází z roku 1581). Na počátku 20. století měly Krušovice 870 obyvatel. Rozvoj obce přerušil až příchod první světové války v roce 1914. Na konci 40. let se Krušovice plně vzpamatovaly z prožitých válečných útrap.

Krupá

První písemná zmínka o obci Krupá pochází z roku 1353, kdy císař Karel IV. daroval Krupou spolu s Bratricemi, Žilinou a Olešnou kněžím při kostele sv. Víta na Pražském hradě. Jednou z nejstarších budov je kostel sv. Gotharda postavený v románském slohu, který pochází přibližně z 12. století a stojí poblíž obce Krupá v místě zaniklé osady Kostelec. Během 14. - 16. století obec Krupá vystřídala řadu majitelů. Roku 1686 koupil panství křivoklátské a s tím i obec Krupou místodržitel království českého Arnošt Josef z Valdštejna. Po smrti Valdštejnů dědila panství křivoklátské jediná dcera Marie Anna. Velký význam pro obec měla výstavba dvou tratí (v roce 1870 trať Lužná u Rakovníka–Žatec–Chomutov a v roce 1883 Lužná u Rakovníka–Kolečovice). Roku 1921 přešlo panství do nucené správy Československé republiky.

Nesuchyně

První písemná zmínka o obci Nesuchyně pochází z roku 1316. Nesuchyně byla tehdy reprezentativní bohatou obcí nacházející se v úrodné chmelařské oblasti v rovinatém terénu. Jednou z nejstarších staveb je kostel sv. Markéty přibližně z roku 1355, nacházející se v centrální části obce. Ve vsi Nesuchyně žilo v roce 1932 přibližně 839 obyvatel a evidováno bylo nespočet živností a několik obchodů. V současné době má obec něco kolem 430 obyvatel a 164 domů.

Kněževes

Zmínky o obci Kněževes jsou již z období 10.–11. století, a to podle pověsti o kněžně Libuši, dceři Krokově a její věštbě. První písemná zmínka o obci pochází z roku 1327, kdy král Jan Lucemburský potvrdil tepelskému klášteru podací právo ke kostelu sv. Jakuba Většího v Kněževsi. V průběhu 14. a 15. století spadá obec pod panství Křivoklátské. Později za krále Rudolfa I. spadá obec pod Krušovice a Lány. Od roku 1861 se stala Kněževes městysem. V 19. století bylo v okolí několik nehlubokých dolů na kamenné uhlí. Nejvyšší zastoupení a hlavní obživou pro kněževeské občany však bylo zemědělství, především pěstování chmele. V roce 1883 nechaly Buštěhradské dráhy vystavět železniční trať známou jako Kolečovka.

Chrástřany

Na místě dnešní obce Chrástřany byla již v 6. století před naším letopočtem osada pravěkých zemědělců, kterou dokládají archeologické nálezy. První písemná zmínka o obci pochází z roku 1295. Ve svých počátcích byla obec podřízena hradu Křivoklát a prostřednictvím tzv. manského systému, který zavedl král Přemysl Otakar II. V roce 1574 se Chrástřany staly součástí panství Olešná. V letech 1690–1692 založil tehdejší majitel panství Helfried baron z Kaiserštejna v blízkosti Chrástřan hospodářský dvůr. Součástí panství Olešná zůstaly Chrástřany až do roku 1836, kdy panství koupil Karel Egon II. kníže z Fürstenbergu. Konec 19. a začátek 20. století přinesl do Chrástřan velký rozvoj, především pak výstavba dvou železničních tratí (v roce 1883 lokální dráhy Krupá–Kolešovice a v letech 1902–1904 trať Rakovník–Louny).

Hořesedly

První písemná zmínka o obci se v dochovaných materiálech objevuje již roku 1316. V této době nesla ves název Hořesedl a sídlil zde vladyka Jan z Hořesedel. Později v letech 1355–1418 ves náležela královské kapli Všem svatých na Pražském hradě. V průběhu 16. století byla při hořesedlském dvoře postavena tvrz. Během následujících let se v Hořesedlech vystřídala řada majitelů. Na počátku 18. století byl ve vsi postaven v barokním stylu kostel sv. Vavřince. Kolem roku 1932 čítaly Hořesedly 770 obyvatel, včetně hojného počtu evidovaných živností a obchodů.

Děkov

První písemná zmínka o vsi Děkov pochází z roku 1325, kdy v tomto roce 1. září prodali tehdejší vlastníci Děkova Radislav (Racek) z Děkova a jeho syn svůj majetek se svými právy bratrům Burghartovi z Blšan a Přechovi z Kolešovic. Podle všech dochovaných informací měl být místní kostel nacházející se ve středu obce založen již v roce 1037 mnichy ostrovského kláštera u Davle. V dlouhém období od 14.–18. století se na Děkově vystřídala řada majitelů sídla. Nejvýznamněji se na dnešní podobě obce podepsalo období první a druhé světové války, včetně poválečného období. Kolem roku 1850 měl Děkov a jeho okolí 1072 obyvatel. Dnes má obec něco málo přes 200 obyvatel.

Hořovičky

Z historického hlediska patří Hořovičky ke starým pravěkým sídlištím. Oblast byla osídlena již v mladší době kamenné, čemuž nasvědčují některé archeologické nálezy. Pozdější osídlení pak dokládají zachované mohyly z doby bronzové, stopy starolatské kultury a nálezy z římsko-provinciálního období. První písemná zmínka o Hořovičkách je z roku 1392, kdy Maršík z Hrádku daroval plat z Hořoviček kostelu Nanebevzetí Panny Marie ve Strojeticích. Ještě v polovině 17. století byly Hořovičky z většiny České, poněmčení nastávalo až v průběhu 18. století. V roce 1921 je uváděno, že zde žilo 575 obyvatel, z toho 514 obyvatel bylo Němců a pouhých 53 obyvatel tvořili Češi, zbytek pak byly cizinci.

Z hlediska kulturního dědictví měla velký význam výstavba kostela Nejsvětější Trojice v letech 1801–1805, a taktéž kostela sv. Cyrila a Metoděje mezi roky 1901–1902.

Kolešov

První písemná zmínka o obci pochází z roku 1319. Prvním známým majitelem Kolešova byl Aleš Litvurm z Chlumu. Dále v průběhu 14.–17. století následovalo několik dalších vlastníků Kolešova. V roce 1623 ves koupil Heřman z Questenberka a tím se stala součástí panství Nepomyšl. V roce 1850 je uváděno, že ves Kolešov měla 267 obyvatel a 36 stavení. Po konci druhé světové války při odsunu německého

obyvatelstva z oblasti Sudet, byly statky a nemovitosti obsazeny Čechy z Volyně, kteří sem přišli po reemigraci během let 1946–1947. Touto dobou se počet obyvatel pohyboval kolem 90.

Kryry

Z historického hlediska bylo na území dnešních Kryr prokázáno pravěké osídlení lovců mamutů. Samotná historie obce Kryry se začala psát přibližně již v 5. století našeho letopočtu, což potvrzují četné nálezy. Později zdejší kraj osídloval také slovanský kmen Lučanů. První písemné zmínky o Kryrech sahají do roku 1320. Po roce 1421 došlo k vpádu křížáckých vojsk a povraždění všech obyvatel českého původu. Po nástupu Habsburků na český trůn zde začíná převládat německé osídlení. V roce 1770 měly Kryry 95 popisných čísel a na nově stavěné části, které byly zničeny požárem v roce 1664, byl již používán pískovec těžený z Kostelního vrchu. V roce 1791 došlo k požáru horní části obce, která byla ještě v té době dřevěná. Zemědělská povaha obce byla postupně nahrazována průmyslovou výrobou. Výraznou změnou bylo otevření cukrovaru v roce 1872, který byl velkým přínosem dalšího rozvoje obce. Významný podíl na rozvoj obce měl výskyt stavebních surovin – kvalitní cihlářské hlíny a stavebního i sochařského pískovcového kamene, včetně výstavby železnice. K roku 1930 bylo v obci něco málo přes 4 100 obyvatel a 490 domů. V dnešní době zde žije přibližně 2 300 obyvatel.

Nejvýznamnější stavební i uměleckou památkou obce je kostel Narození Panny Marie, který se nachází na mírném návrší. Původně byl kostel gotický, postavený kolem roku 1324. Dnešní podoba je barokní z roku 1722, včetně dalších pozdějších přestaveb.

Petrohrad

Dějiny obce Petrohrad jsou spjaty s majiteli hradů Petršpurk a Šprymberg. Panství Petrohrad postupně vlastnili páni z Janovic. V letech 1358 – 1371 byl majitelem zdejšího panství Petr z Janovic. Od roku 1483 hrad Petrohrad a okolní panství vlastnil rod Guttenštejnů, později pak rod Libštejnských z Kolowrat. Od roku 1622 až do roku 1945 sídlil na zdejším zámku rod Černínů. V roce 1895 dochází ke spojení obcí Chlumčany a Petrohrad. V roce 1938 byl Petrohrad spolu s okolními obcemi na základě Mnichovské dohody připojen k Německé říši. V roce 1960 bylo rozhodnuto o administrativním spojení obcí Petrohrad, Černice a Bílenec v jednu obec. V roce 1981 byla obec zrušena a připojena ke Kryrům, později roku 1990 se Petrohrad stává opět samostatnou obcí.

Území archeologického významu

Dle státního archeologického seznamu ČR prochází navrhovaná trasa předmětného záměru D6 – Střední Čechy územím s archeologickými nálezy III. kategorie, tj. územím s možností archeologických nálezů. Jedná se o území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.

Dále se v blízkosti zájmového území záměru D6 – Střední Čechy nachází registrované lokality s archeologickými nálezy I. kategorie, tj. územím s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů a II. kategorie, tj. územím, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují, nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě. Pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51–100 %. Konkrétně se jedná o následující archeologické lokality v rámci jednotlivých úseků dálnice D6 – Střední Čechy:

Krupá, přeložka

Ve vzdálenosti cca 300 m od začátku trasy (km 41,750) úseku D6 Krupá, přeložka se nachází lokalita UAN I. – Krušovice - intravilán obce (karta UAN č. 12-14-07/1) s komponenty z období středověku a novověku. Necelých 550 m od navrhované dálnice D6 v km 44,300 se rozkládá lokalita UAN II. – Krupá - intravilán obce (karta UAN č. 12-14-07/3) s komponenty z období středověku a novověku. Přibližně 80 m od trasy komunikace D6 v km 44,600 a v těsné blízkosti objektu přeložky polní cesty v km 44,550 se nalézá lokalita UAN I. – Okolí kostela sv. Gotharda (karta UAN č. 12-14-07/2) s komponenty z období raného až vrcholného středověku a novověku a významná archeologická lokalita UAN I. – ZSV Kostelec (karta UAN č. 12-14-07/2), kde jde o středověkou ves zaniklou roku 1318.

Přibližně 650 m od navrhované komunikace D6 v km 46,200 se nachází lokalita UAN I. – Pravěký sídelní a výrobní areál (karta UAN č. 12-14-06/3) z období starší doby železné. Ve vzdálenosti 800 m od trasy komunikace D6 v km 47,500 se rozkládá lokalita UAN II. – Středověké a novověké jádro obce Nesuchyně (karta UAN č. 12-14-06/2). Ve vzdálenosti necelých 1000 m od trasy komunikace D6 v km 47,900 se nalézá lokalita UAN I. – Pravěký a středověký sídlištní areál (karta UAN č. 12-14-06/1) s komponenty z období eneolitu, neolitu, doby bronzové, doby římské a raného a vrcholného středověku.

Hořesedly, přeložka

Ve vzdálenosti přibližně 1100 m od trasy navrhované komunikace D6 v úseku km 52,000 se nachází lokalita UAN I. – Nález ze sběrů na poli v poloze „Na Vápenci“ (karta UAN č. 12-13-10/5). Přibližně ve stejné vzdálenosti od trasy komunikace D6 v úseku km 52,200 se nalézá lokalita UAN I. – Pravěký sídlištní areál (karta UAN č. 12-13-10/1) s komponenty z období neolitu, eneolitu a starší doby železné a doby bronzové. Ve vzdálenosti 750 m od navrhované komunikace D6 v km 52,400 se nachází lokalita UAN II. – Středověké a novověké jádro obce Svojetín - Veclov (karta UAN č. 12-13-10/3). Přibližně 280 m od trasy navrhované komunikace D6 v km 53,400 se nalézá lokalita UAN II. – Středověké a novověké jádro obce Hořesedly (karta UAN č. 12-13-10/2).

Přibližně 450 m od navrhované komunikace D6 v km 55,500 se rozkládá lokalita UAN II. – Novověké jádro osady Nová ves (karta UAN č. 12-13-09/3). Ve vzdálenosti 580 m od trasy komunikace D6 v km 56,800 se nalézá lokalita UAN II. – Středověké a novověké jádro obce Hokov (karta UAN č. 12-13-09/5). Necelých 1050 m od trasy komunikace D6 v km 57,100 se nachází lokalita UAN II. – Středověké a novověké jádro obce Děkov (karta UAN č. 12-13-09/2).

Hořovičky, obchvat

Ve vzdálenosti cca 1050 m od trasy komunikace D6 v úseku 58,300 se nalézá lokalita UAN II. – Středověké a novověké jádro osady Šmikousy (karta UAN č. 12-13-09/6). Přibližně 70 m od trasy komunikace D6 v km 59,400 se nachází lokalita UAN I. – Pravěké, středověké a novověké jádro obce (karta UAN č. 12-13-09/7). Ve vzdálenosti 500 m od trasy komunikace D6 v km 60,500 a v těsném sousedství přeložky silnice III/0272 a rozšíření stávající komunikace u Kolešova se rozkládá lokalita UAN I. – Středověké a novověké jádro obce (karta UAN č. 12-13-08/1) s komponenty z období neolitu, eneolitu a vrcholného středověku a novověku. Přibližně 280 m od trasy navrhovaného záměru v km 61,500 se nachází lokalita UAN II. – Středověké a novověké jádro obce Bukov (karta UAN č. 12-13-13/3). Necelých 1000 m od konce trasy (km 62,594) úseku D6 Hořovičky, obchvat se nachází lokalita UAN I. – Šprymberk - hrad (karta UAN č. 12-13-13/4).

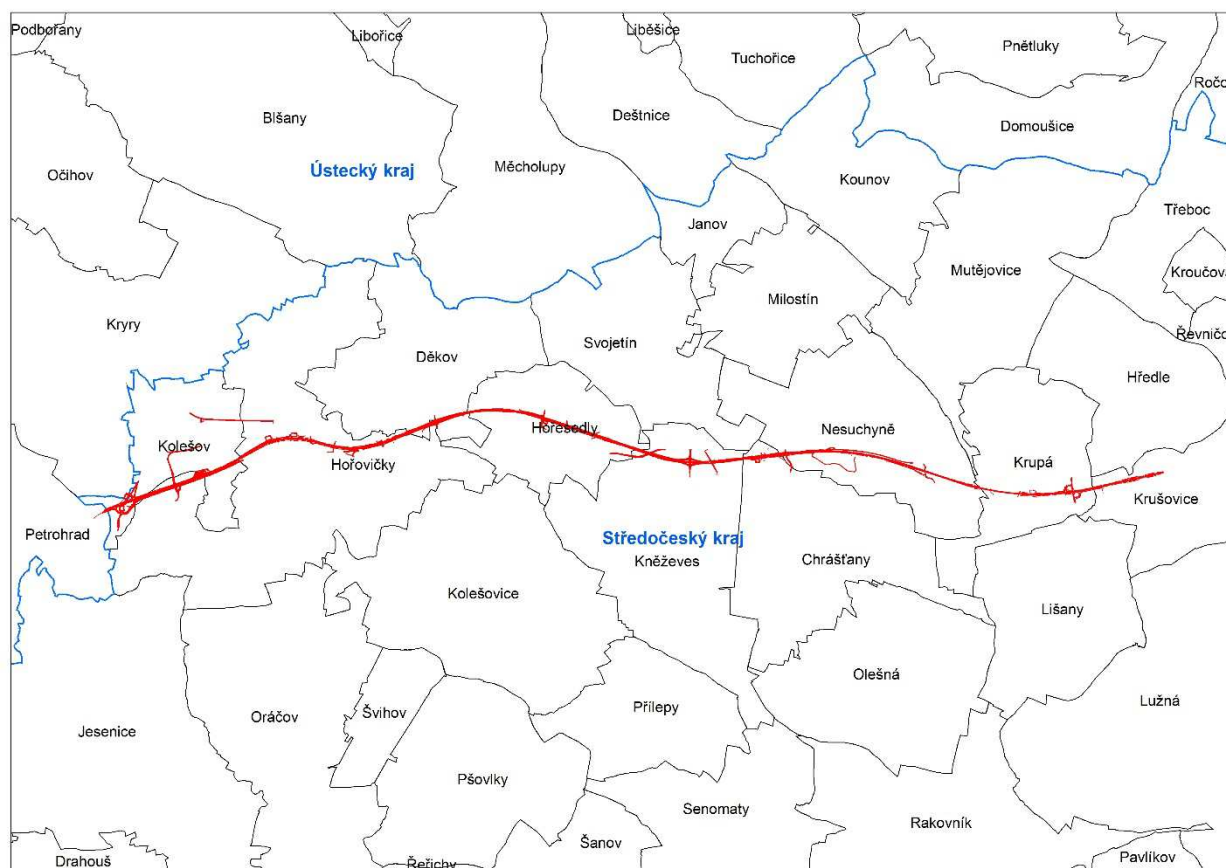
Vzhledem k těmto nálezům nelze zcela vyloučit možný výskyt izolovaného archeologického nálezu. V případě, že by došlo k archeologickému nález, bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Před zahájením jakýchkoliv stavebních aktivit v území, zvláště zásahů do stávajícího terénu (zemní práce), při nichž může být učiněn archeologický nález ve smyslu § 23, je nutné v dostatečném předstihu informovat příslušný orgán památkové péče a v případě nutnosti zajistit archeologický dozor oprávněnou organizací.

C. I. 11. Území hustě obydlená, obyvatelstvo

Trasa navrhovaného záměru se nachází na území Středočeského kraje a z menší části na území Ústeckého kraje. Konkrétně navrhovaný záměr prochází na území Středočeského kraje obcemi – Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněževs, Chrástany, Hořesedly, Děkov, Hořovičky, Kolečov. Na území Ústeckého kraje se dotýká obcí – Kryry a Petrohrad.

Obrázek 8 Umístění trasy záměru ve vztahu k územím dotčených obcí



Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, WMS geology.cz

— Trasa navrhovaného záměru Hranice kraje Hranice obce

V následující tabulce je uveden přehled o počtu obyvatel dle evidence Českého statistického úřadu pro území obcí dotčených záměrem.

Tabulka 31 Demografická charakteristika dotčených obcí dle evidence Českého statistického úřadu k 1. 1. 2017

Obec	Počet obyvatel	Plocha obce (km ²)	Hustota zalidnění (obyvatel/km ²)
Krušovice	615	6,36	97
Krupá	450	7,42	61
Nesuchyně	426	10,63	40
Kněžves	1 017	12,56	81
Chrástany	652	4,16	157
Hořesedly	434	5,84	74
Děkov	218	9,05	24
Hořovičky	496	19,13	26
Kolešov	161	5,14	31
Kryry	2 302	39,41	58
Petrohrad	657	18,52	36

C. I. 12. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) není přímo v místě vedení trasy navrhovaného záměru evidováno žádné kontaminované místo. V širším okolí se pak nachází několik lokalit, které jsou vedeny v Systému evidence kontaminovaných míst. Jedná se konkrétně o tyto skládky:

Krupá, přeložka

- Skládky Krušovice vedená pod evidenčním číslem 7541001 – nachází se v k. ú. Krušovice přibližně 900 m jihovýchodně od trasy navrhovaného záměru (km 41,750).
- Skládky tuhého komunálního odpadu Krupá vedená pod evidenčním číslem 7525001 – nachází se v k. ú. Krupá přibližně 1 100 m severně od trasy navrhovaného záměru (km 43,500).

Hořesedly, přeložka

- Skládky Kolešovice vedená pod evidenčním číslem 6812001 – nachází se v k. ú. Kolešov cca 3 200 m jižně od trasy navrhovaného záměru (km 53,700).

Hořovičky, obchvat

- Skládky Kryry vedená pod evidenčním číslem 7546001 – nachází se v k. ú. Kryry cca 3 300 m severozápadně od trasy navrhovaného záměru (km 62,594).
- Skládky Petrohrad vedená pod evidenčním číslem 11969001 – nachází se v k. ú. Petrohrad cca 2 900 m západně od trasy navrhovaného záměru (km 62,594).

C. I. 13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Z hlediska kvality ovzduší lze konstatovat, že v zájmovém území jsou splněny téměř všechny imisní limity. V části území úseku Krupá, přeložka je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se však pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů).

Z vyhodnocení počáteční akustické situace, které bylo provedeno v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA) je zřejmé, že v zájmovém území je v některých výpočtových bodech podél stávající komunikace I/6 překročen hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu

dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc). Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve stávajícím stavu (rok 2017) dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit 70/60 dB (den/noc), v denní i noční době.

Podrobné vyhodnocení stávajícího stavu ovzduší a počáteční akustické situace je uvedeno v kapitolách C. II. 1. a C. II. 6. předkládané dokumentace EIA.

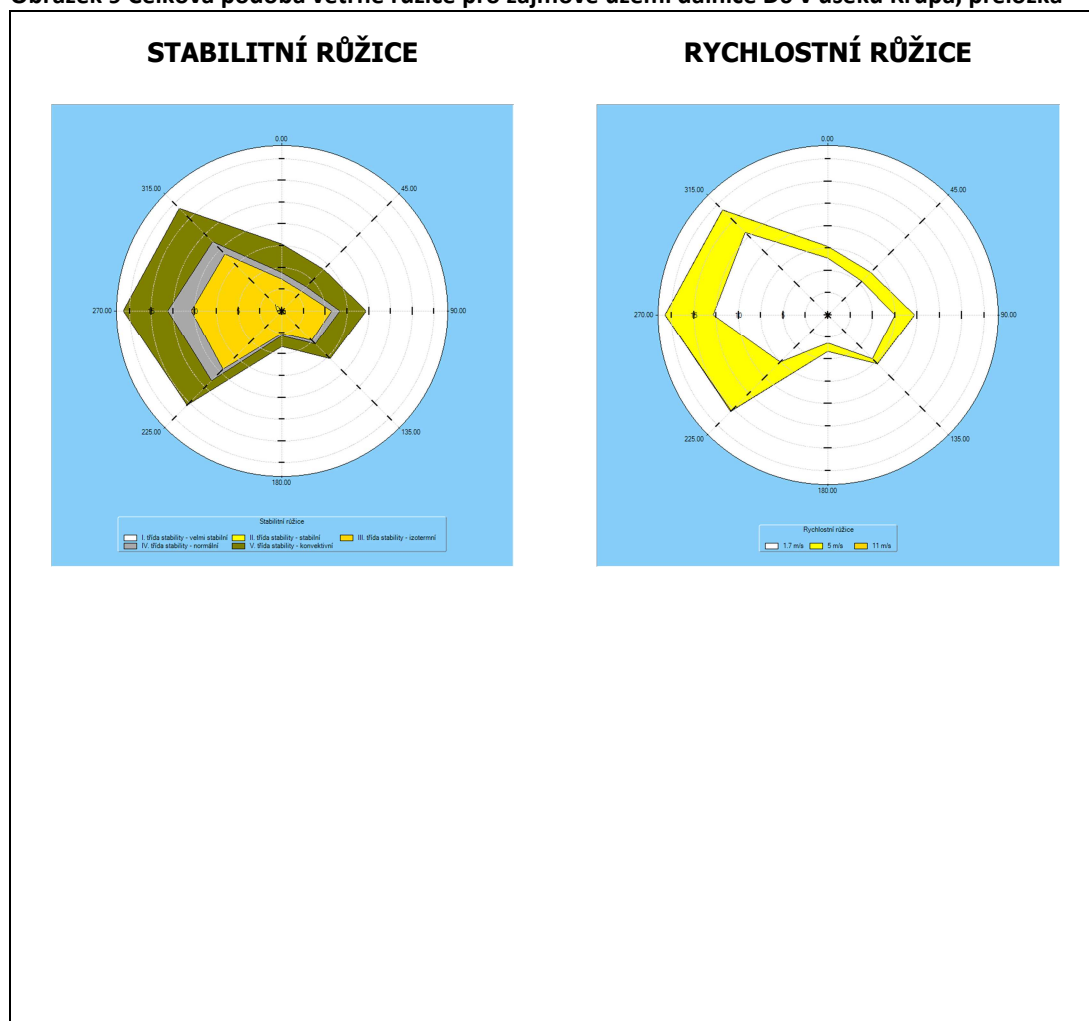
C. II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C. II. 1. Ovzduší

Rozptylové podmínky

Pro výpočet Rozptylové studie (ECO-ENVI-CONSULT, září 2017) byly použity odhady větrných růžic pro 5 tříd stability a 3 rychlosti větru. Větrné růžice za období 2011 až 2015 zpracoval ČHMÚ 31. 8. 2017 modelem CALMET. Celková podoba větrných růžic pro jednotlivé úseky dálnice D6 (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat) je zřejmá z následujících obrázků.

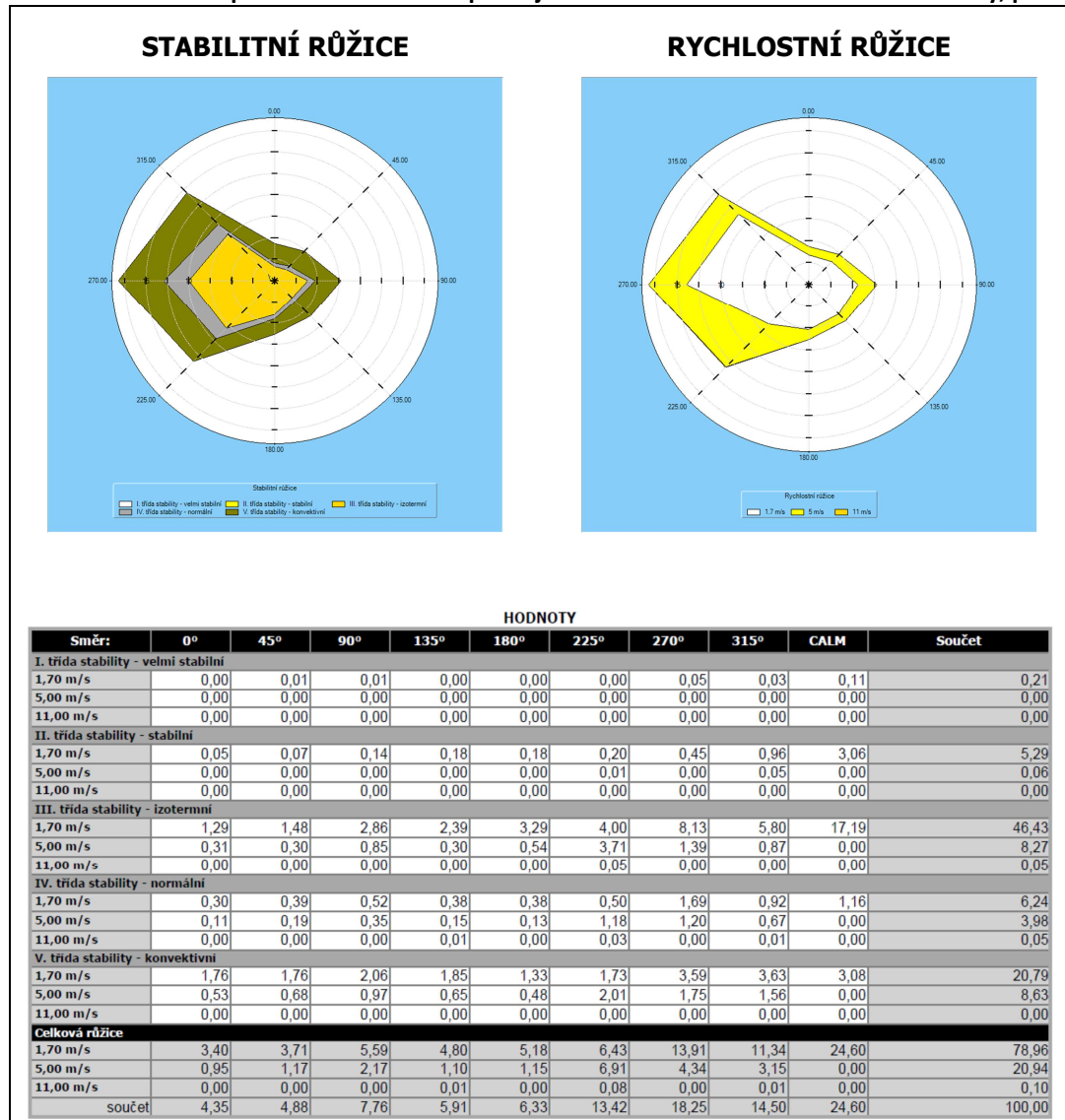
Obrázek 9 Celková podoba větrné růžice pro zájmové území dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka



HODNOTY										
Směr:	0°	45°	90°	135°	180°	225°	270°	315°	CALM	Součet
I. třída stability - velmi stabilní										
1,70 m/s	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,04	0,05	0,10	0,23
5,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. třída stability - stabilní										
1,70 m/s	0,10	0,14	0,41	0,50	0,35	0,44	0,50	0,99	1,83	5,26
5,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,02	0,00	0,04
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. třída stability - izotermní										
1,70 m/s	3,11	2,70	4,43	4,13	1,82	4,93	8,14	7,25	9,08	45,59
5,00 m/s	0,46	0,36	0,88	0,21	0,47	4,11	1,73	0,96	0,00	9,18
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,05
IV. třída stability - normální										
1,70 m/s	0,61	0,50	0,58	0,45	0,16	0,48	1,27	1,20	0,54	5,79
5,00 m/s	0,14	0,25	0,36	0,10	0,10	1,35	1,43	0,78	0,00	4,51
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,04	0,01	0,01	0,00	0,08
V. třída stability - konvektivní										
1,70 m/s	2,57	2,03	2,07	1,95	0,86	1,69	2,89	3,62	1,94	19,62
5,00 m/s	0,71	0,79	0,97	0,48	0,39	2,28	2,23	1,80	0,00	9,65
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celková різice										
1,70 m/s	6,39	5,38	7,50	7,04	3,19	7,55	12,84	13,11	13,49	76,49
5,00 m/s	1,31	1,40	2,21	0,79	0,96	7,76	5,39	3,56	0,00	23,38
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,09	0,01	0,01	0,00	0,13
součet	7,70	6,78	9,71	7,85	4,15	15,40	18,24	16,68	13,49	100,00

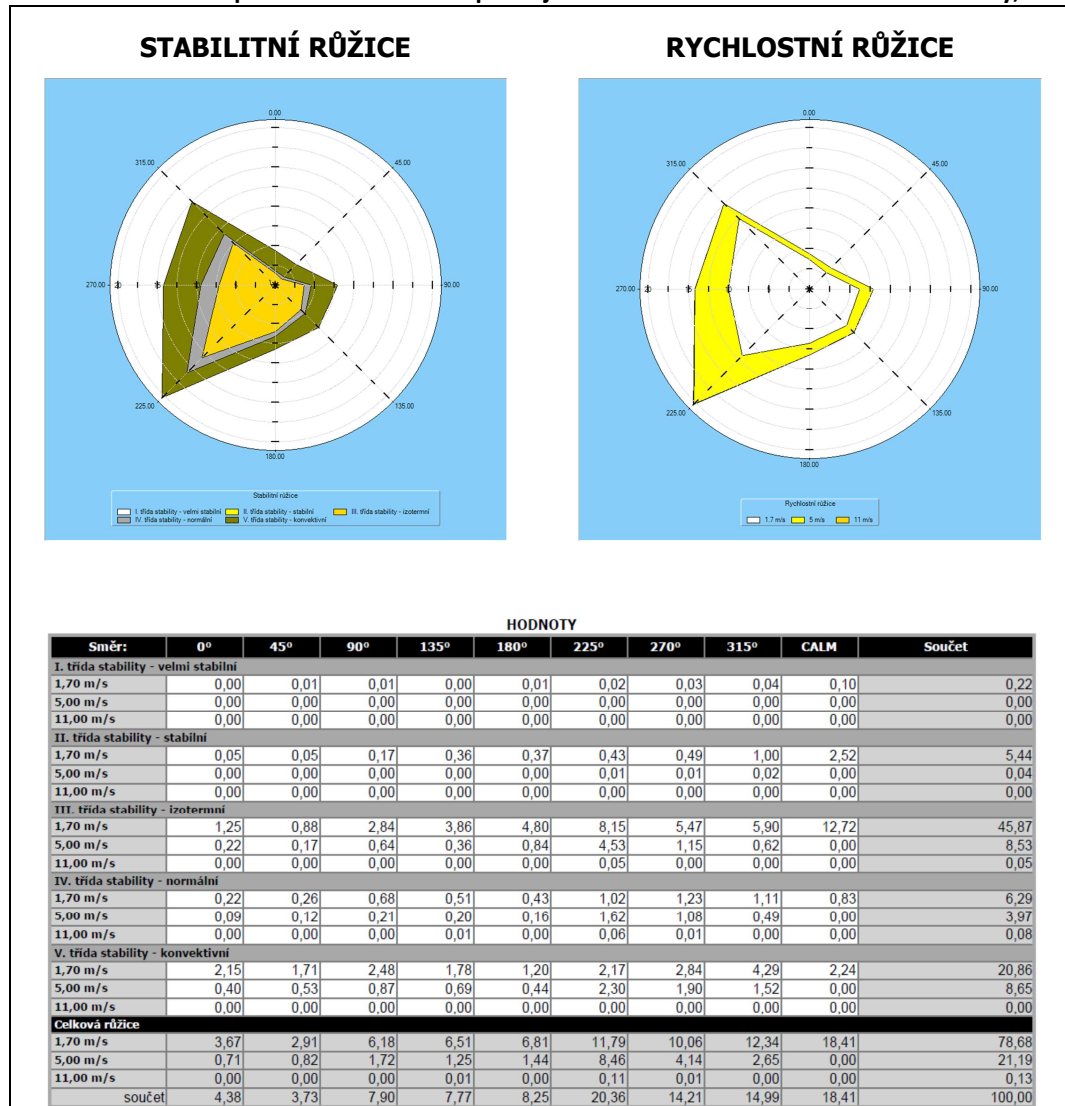
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, 2017

Obrázek 10 Celková podoba větrné růžice pro zájmové území dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka



Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, 2017

Obrázek 11 Celková podoba větrné růžice pro zájmové území dálnice D6 v úseku Hořovičky, obchvat



Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, 2017

Kvalita ovzduší

V následující tabulce jsou uvedeny pětileté průměry let 2012–2016 hodnocených škodlivin v jednotlivých čtvercích sítě 1 x 1 km, které pokrývají zájmovou oblast jednotlivých úseků dálnice D6 (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat). Současně je stanovena minimální a maximální hodnota těchto pětiletých průměrů.

Tabulka 32 Pětileté průměry 2012–2016 ve čtvercové síti 1x1 km zájmového území v úseku Krupá, přeložka podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č. 415/2012 Sb.

Číslo bodu v síti ČR	NO ₂ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce (μg.m ⁻³)	PM _{2,5} – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzen – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzo[a]pyren – roční průměrná koncentrace (ng.m ⁻³)
407562	11,1	20,1	37,5	14,5	1,0	0,64

Číslo bodu v síti ČR	NO ₂ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce (μg.m ⁻³)	PM _{2,5} – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzen – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzo[a]pyren – roční průměrná koncentrace (ng.m ⁻³)
408562	10,9	19,8	37,1	14,3	1,0	0,63
409562	10,7	19,7	36,9	14,2	1,0	0,62
410562	11,0	22,7	41,6	15,9	1,0	1,13
411562	10,6	19,6	36,7	14,1	1,0	0,63
405561	10,8	19,9	37,3	14,4	1,0	0,62
406561	11,3	20,3	38,0	14,6	1,0	0,66
407561	11,2	20,2	37,7	14,6	1,0	0,65
408561	11,1	20,0	37,4	14,4	1,0	0,64
409561	11,2	20,2	37,6	14,5	1,0	0,66
410561	11,3	20,0	37,3	14,4	1,0	0,65
411561	11,4	19,7	36,9	14,2	1,0	0,63
405560	11,4	20,2	37,3	14,4	1,0	0,63
406560	11,4	20,0	37,4	14,5	1,0	0,63
407560	11,7	20,2	37,6	14,6	1,0	0,65
408560	12,0	20,2	37,7	14,6	1,0	0,66
409560	12,0	22,8	41,5	16,2	1,0	1,07
410560	11,8	20,4	37,5	14,5	1,0	0,66
411560	10,9	19,9	37,2	14,3	1,0	0,65
405559	10,7	19,9	37,3	14,5	1,0	0,63
406559	10,7	19,8	37,1	14,4	1,0	0,62
407559	10,8	20,0	37,2	14,4	1,0	0,63
408559	11,2	20,1	37,4	14,5	1,0	0,64
409559	11,4	20,2	37,6	14,6	1,0	0,65
410559	11,4	20,1	37,4	14,5	1,0	0,66
minimum	10,6	19,6	36,7	14,1	1,0	0,62
maximum	12,0	22,8	41,6	16,2	1,0	1,13

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty překračující daný imisní limit.

Tabulka 33 Pětileté průměry 2012–2016 ve čtvercové síti 1x1 km zájmového území v úseku Hořesedly, přeložka podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č. 415/2012 Sb.

Číslo bodu v síti ČR	NO ₂ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce (μg.m ⁻³)	PM _{2,5} – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzen – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzo[a]pyren – roční průměrná koncentrace (ng.m ⁻³)
404562	10,6	19,5	36,9	14,3	1,0	0,60
405562	10,7	19,8	37,2	14,4	1,0	0,62
396561	10,4	19,3	37,0	14,2	1,0	0,53

Číslo bodu v síti ČR	NO ₂ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce (μg.m ⁻³)	PM _{2,5} – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzen – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzo[a]pyren – roční průměrná koncentrace (ng.m ⁻³)
397561	10,6	19,4	37,1	14,3	1,0	0,55
398561	10,4	19,3	36,9	14,3	1,0	0,55
399561	10,4	19,3	36,8	14,3	0,9	0,55
400561	10,5	19,5	37,0	14,5	1,0	0,57
401561	10,5	19,6	37,2	14,5	1,0	0,59
402561	10,9	19,8	37,5	14,5	1,0	0,61
403561	10,7	19,8	37,5	14,5	1,0	0,61
404561	10,7	19,8	37,3	14,4	1,0	0,61
405561	10,8	19,9	37,3	14,4	1,0	0,62
396560	10,7	19,6	37,6	14,5	1,0	0,56
397560	10,4	19,2	36,9	14,2	0,9	0,54
398560	10,5	19,3	36,9	14,3	0,9	0,55
399560	10,6	19,5	37,1	14,4	1,0	0,57
400560	11,0	19,8	37,5	14,6	1,0	0,60
401560	11,2	19,6	37,2	14,6	1,0	0,60
402560	11,4	20,1	37,5	14,5	1,0	0,61
403560	11,7	20,2	37,6	14,6	1,0	0,62
404560	11,5	19,9	37,6	14,5	1,0	0,62
405560	11,4	20,2	37,3	14,4	1,0	0,63
396559	11,4	19,7	37,7	14,5	1,0	0,57
397559	11,2	19,7	37,2	14,4	1,0	0,56
398559	11,1	19,4	37,1	14,4	1,0	0,56
399559	11,3	19,6	37,3	14,5	1,0	0,58
400559	11,1	23,0	42,0	16,9	1,0	0,95
401559	10,7	19,8	37,4	14,7	1,0	0,60
402559	10,7	19,9	37,6	14,7	1,0	0,62
403559	10,8	19,9	37,7	14,6	1,0	0,62
404559	10,7	19,9	37,5	14,5	1,0	0,62
396558	10,4	19,3	37,0	14,3	1,0	0,54
397558	10,4	19,1	36,7	14,2	0,9	0,54
minimum	10,4	19,1	36,7	14,2	0,9	0,53
maximum	11,7	23,0	42,0	16,9	1,0	0,95

Tabulka 34 Pětileté průměry 2012–2016 ve čtvercové síti 1x1 km zájmového území v úseku Hořovičky, obchvat podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č. 415/2012 Sb.

Číslo bodu v síti ČR	NO ₂ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce (μg.m ⁻³)	PM _{2,5} – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzen – roční průměrná koncentrace (μg.m ⁻³)	benzo[a]pyren – roční průměrná koncentrace (ng.m ⁻³)
391559	10,6	19,4	37,9	14,3	1,0	0,50
392559	10,9	19,6	38,1	14,4	1,0	0,53
393559	10,7	19,6	38,1	14,5	1,0	0,56
394559	11,4	19,7	38,1	14,6	1,0	0,57
395559	11,6	20,0	38,0	14,6	1,0	0,57
396559	11,4	19,7	37,7	14,5	1,0	0,57
391558	10,4	19,3	37,6	14,3	1,0	0,50
392558	11,3	19,7	37,8	14,3	1,0	0,52
393558	11,4	19,8	37,8	14,4	1,0	0,54
394558	10,7	19,4	37,5	14,3	1,0	0,54
395558	10,6	19,4	37,3	14,3	1,0	0,55
396558	10,4	19,3	37,0	14,3	1,0	0,54
391557	11,1	19,0	36,9	14,1	1,0	0,49
392557	10,7	19,3	36,9	14,1	0,9	0,48
393557	10,3	19,0	36,9	14,1	0,9	0,49
394557	10,2	18,8	36,4	14,0	0,9	0,49
395557	10,4	19,0	36,4	14,0	0,9	0,50
minimum	10,2	18,8	36,4	14,0	0,9	0,48
maximum	11,6	20,0	38,1	14,6	1,0	0,57

Jak je patrné z výše uvedených tabulek, podle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území úseku Krupá, přeložka je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se však pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů).

Pro znázornění stávající kvality ovzduší bylo dále využito údajů z tabelárních ročenek Českého hydrometeorologického ústavu pro rok 2016.

Nejbližší měřicí stanice NO₂, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, benzenu, benzo[a]pyrenu a CO začleněné do Automatického imisního monitoringu Českého hydrometeorologického ústavu jsou následující: Kladno – Švermov (kód stanice SKLSA 1455), Buštěhrad (kód stanice SBUSM 595), Kladno – střed města (kód stanice SKLMA 1454), Kladno – Vrapice (kód stanice SKLCM 662), Stehelčevy (kód stanice SSTEM 663), Beroun (kód stanice SBERA 1140) a Tobolka – Čertovy schody (kód stanice STCSA 1771). Všechny výše stanice se nachází ve značné vzdálenosti od posuzovaného záměru D6 – Střední Čechy.

Tabulka 35 Imisní pozadí NO₂ z monitorovací stanice AIM

Rok:	2016
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kladno
Látka:	NO ₂ - oxid dusičitý
Jednotka:	µg/m ³
Hodinové LV:	200,0
Hodinové TE:	18
Roční LV:	40,0

Kód MP	Organizace Identifikace ISKO Lokalita	Typ měřicího programu Metoda	Hodinové hodnoty				Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty			
			Max. Datum	19 MV Datum	VoL VoM	50% Kv 98% Kv	Max. Datum	95% Kv 98% Kv	50% Kv	X1q. C1q.	X2q. C2q.	X3q. C3q.	X4q. C4q.	X XG	S SG	N dv	
SKLSA	CHMU (1455) Kladno-Svermov	Automatizovaný měřicí program CHLM	70,0 23.01.	61,6 23.02.	0	14,0 44,0	55,3 22.01.	~	29,8	15,1	20,5	14,2	11,9	19,1	16,4	7,53	355
										33,6	91	85	91	88	14,9	1,58	3

Tabulka 36 Imisní pozadí PM₁₀ z monitorovacích stanic AIM

Rok:	2016
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kladno
Látka:	PM ₁₀ - částice PM10
Jednotka:	µg/m ³
Denní LV:	50,0
Denní TE:	35
Roční LV:	40,0

Kód MP	Organizace Identifikace ISKO Lokalita	Typ měřicího programu Metoda	Hodinové hodnoty				Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty				
			Max. Datum	95% Kv 99.9% Kv	50% Kv 98% Kv	Max. Datum	36 MV Datum	VoL VoM	50% Kv 98% Kv	X1q. C1q.	X2q. C2q.	X3q. C3q.	X4q. C4q.	X XG	S SG	N dv		
SBUSM	ZU Ustí nL (595) Buštěhrad	Manuální měřicí program GRV	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	246	
			~	~	~	~	~	~	~	~	~	61	65	59	61	~	6	
SKLMA	CHMU (1454) Kladno-střed města	Automatizovaný měřicí program RADIO	205,0 01.01.	~	48,0 62,0	15,0 102,0	90,6 31.12.	33,7 16.12.	8	16,4	20,1	14,4	18,8	22,3	18,9	11,96	366	
										8	53,3	91	91	92	92	16,0	1,80	0
SKLSA	CHMU (1455) Kladno-Svermov	Automatizovaný měřicí program RADIO	279,0 14.11.	~	76,0 102,0	19,0 102,0	109,4 22.01.	49,4 01.01.	33	20,8	27,3	19,1	20,9	39,4	26,6	17,46	352	
										33	76,8	87	86	91	88	22,4	1,79	4
SKLCM	ZU Ustí nL (662) Kladno-Vrápčice	Manuální měřicí program GRV	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	245	
			~	~	~	~	~	~	~	~	~	61	63	59	62	~	6	
SSTEM	ZU Ustí nL (663) Stehelčevy	Manuální měřicí program GRV	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	239	
			~	~	~	~	~	~	~	~	~	62	59	59	59	~	6	

Tabulka 37 Imisní pozadí PM_{2,5} z monitorovací stanice AIM

Rok:	2016
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kladno
Látka:	PM _{2,5} - jemné částice PM2,5
Jednotka:	µg/m ³
Roční LV:	25,0

Kód MP	Organizace Identifikace ISKO Lokalita	Typ měřicího programu Metoda	Měsíční hodnoty												Roční hodnoty					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Max. Datum	95% Kv	50% Kv 98% Kv	X XG	S SG	N dv
SKLMA	CHMU (1454) Kladno-střed města	Automatizovaný měřicí program RADIO	Xm 25,7	13,7	17,0	11,0	9,9	11,0	12,8	11,1	19,1	15,3	20,9	20,6	79,6	37,4	12,3	15,7	11,41	366
			mc 31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	22.01.		44,0	12,6	1,95	0

Tabulka 38 Imisní pozadí benzenu z monitorovací stanice AIM

Rok:	2016
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kladno
Látka:	BZN - benzen
Jednotka:	µg/m ³
Roční LV:	5,0

Kód MP	Organizace Identifikace ISKO Lokalita	Typ měřicího programu Metoda	Hodinové hodnoty				Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty						
			Max. Datum	95% Kv 99.9% Kv	50% Kv 98% Kv	Max. Datum	95% Kv 98% Kv	50% Kv	X1q. C1q.	X2q. C2q.	X3q. C3q.	X4q. C4q.	X XG	S SG	N dv					
SKLMD	CHMU (1946) Kladno-střed města	Měření pasivními dosimetry a aktivními samplery GC-FID	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~
			~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~
												1,3	0,5	0,5	1,3	0,9	0,53	27		
												7	7	6	7	0,8	1,82	1		

Tabulka 39 Imisní pozadí benzo[a]pyrenu z monitorovací stanice AIM

Rok:	2016
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kladno
Látka:	BaP - benzo[a]pyren
Jednotka:	ng/m ³
Roční LV:	1,0

MP	Organizace Identifikace ISKO Lokalita	Typ měřicího programu Metoda	Měsíční hodnoty												Roční hodnoty						
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Max. Datum	95% Kv 98% Kv	50% Kv	X XG	S SG	N dv	
SKLSP	CHMU (1617) Kladno-Švermox	Měření PAHs GC-MS	Xm	7,4	3,8	5,5	2,6	0,7	0,3	0,1	0,1	0,7	4,6	7,0	7,4				3,4	3,85	118
			mc	9	9	10	10	11	9	10	9	10	11	10	10				1,1	6,83	6

Tabulka 40 Imisní pozadí oxidu uhelnatého z monitorovacích stanic AIM

Rok:	2016
Kraj:	Středočeský
Okres:	Beroun
Látka:	CO - oxid uhelnatý
Jednotka:	µg/m ³
8-Hodinové LV:	10000,0
8-Hodinové TE:	0

Kód MP	Organizace Identifikace ISKO Lokalita	Typ měřicího programu Metoda	8-Hodinové hodnoty		Denní hodnoty			Ctvrtletní hodnoty				Roční hodnoty					
			Max. Datum	VoM	Max. Datum	95% Kv	50% Kv 98% Kv	X1q. C1q.	X2q. C2q.	X3q. C3q.	X4q. C4q.	X XG	S SG	N dv			
SBERA	CHMU (1140) Beroun	Automatizovaný měřicí program IRABS	2101,8	~	~	~	1191,5	~	663,0	259,2	415,1	211,3	224,9	389,5	312,1	175,59	355
			11.01.	~	0	~	10.01.	~	~	801,9	90	90	83	92	271,6	1,69	9
STCSA	VCs (1771) Tobolka-Certovy schody	Automatizovaný měřicí program IRABS	3037,7	~	~	~	1319,9	~	552,2	214,6	320,4	158,5	177,2	346,2	252,4	161,89	359
			04.12.	~	0	~	03.12.	~	~	701,0	91	84	92	92	210,4	1,84	4

Vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší je dále provedeno v kap. D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima.

C. II. 2. Voda

Povrchová voda

Hydrologické zařazení

Z hydrologického hlediska náleží zájmové území do povodí řek Labe a Ohře. Základní hydrologické údaje dotčených vodních toků plánovanou stavbou uvádí následující tabulka.

Tabulka 41 Základní hydrologické údaje dotčených vodních toků

Povodí	Vodní tok	Číslo hydrologického pořadí dílčího povodí
Labe	Červený potok	1-11-03-025
	Krupský potok	1-11-03-022
	Lišanský potok	1-11-03-002
	Novodvorský potok	1-11-03-021
	Hájevský potok	1-11-03-011
Ohře	Hokovský potok	1-13-03-073
	Očihovecký potok	1-13-03-072

Záplavové a zátopové území

Pro vodní toky dotčené v zájmovém území stavbou D6 – Střední Čechy nejsou vymezena zátopová území.

Posuzovaný záměr kříží Lišanský potok, na kterém je vyhlášena dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vodách“), aktivní zóna záplavového území Q_{akt} a stanoveno záplavové území Q_5 , Q_{20} a Q_{100} . Konkrétně se jedná o křížení stavby D6 – Střední Čechy v km 44,509–45,335.

Vymezení záplavového území na Lišanském potoce je patrné z mapy č. 3 Ochrany vod, která je součástí přílohy č. 12 dokumentace EIA.

Zranitelná oblast

Velká část předmětného území se nachází v tzv. zranitelné oblasti dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Zranitelné oblasti jsou vymezeny nařízením vlády č. 235/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů.

Dle § 2 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů jsou zranitelné oblasti územně vymezeny katastrálními územími, jejichž seznam je uveden v příloze č. 1 k tomuto nařízení. Z hlediska navrhovaného záměru jsou všechna katastrální území dotčená záměrem evidována ve výše uvedeném seznamu zranitelných oblastí. Mapovou podobu zranitelných oblastí lze zobrazit na národním geoportálu INSPIRE. Jedná se o území, kde se vyskytují povrchové nebo podzemní vody, využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

V těchto oblastech jsou příslušnými závaznými dokumenty (např. Nitrátová směrnice, Akční program, a další) upraveny druhy, způsob a množství používání hnojiv s ohledem na půdně-klimatické podmínky území, svažitosti pozemku apod.

Podzemní voda

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou podmíněny řadou faktorů, z nichž rozhodující jsou geologická stavba území a propustnost jednotlivých geologických prostředí, morfologie terénu, potenciální zdroje podzemních vod a antropogenní vlivy.

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území do hydrogeologického rajónu č. 5131 Rakovnická pánev.

Hladina a vydatnost podzemní vody

Krupá, přeložka

Dle Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017, příloha č. 9 předkládané dokumentace EIA) se hladina podzemní vody v srpnu 2017 pohybovala od 1,83 m p. t. (objekt KRU 04) do 5,11 m p. t. (HJ3502).

Dle Hydrogeologického monitoringu (GeoTec-GS, a.s., červen 2016), který byl prováděn od srpna 2015 do května 2016, byla hladina podzemní vody v totožných hydrogeologických vrtech zastižena v hloubce od 1,78 m p. t. (objekt KRU 04) do 8,83 m p. t. (objekt KRU 05).

U objektu KRU 05 při srovnání s údaji z Hydrogeologického monitoringu (GeoTec-GS, a.s., červen 2016) je pravděpodobné, že studna byla zasypána.

Tabulka 42 Specifikace vybraných hydrogeologických objektů v úseku Krupá, přeložka

Označení objektu	Lokalizace
HJ 3502	Vrt u odbočky do Nesuchyně
KRU 03	Studna Krupá, č. p. 210

Označení objektu	Lokalizace
KRU 04	Studna Krupá, č. p. 220
KRU 05	Studna Krupá, žst.

Zdroj: Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017)

Hořesedly, přeložka

Dle Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017, příloha č. 9 předkládané dokumentace EIA) se hladina podzemní vody v srpnu 2017 pohybovala od 2,62 m p. t. (objekt HORE 07) do 8,12 m p. t. (objekt HJ111).

Dle Hydrogeologického monitoringu (GeoTec-GS, a.s., červen 2016), který byl prováděn od srpna 2015 do května 2016, byla hladina podzemní vody v totožných hydrogeologických vrtech zastižena v hloubce od 2,65 m p. t. (objekt HORE 07) do 7,99 m p. t. (objekt HJ111).

Tabulka 43 Specifikace vybraných hydrogeologických objektů v úseku Hořesedly, přeložka

Označení objektu	Lokalizace
HORE 06	Studna Hořesedly, hřbitov
HORE 07	Studna Hořesedly, č. p. 20
HJ111	Vrt u silnice do Nové Vsi
HJ116	Vrt u pomníčku u cesty, před Hořovičkami

Zdroj: Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017)

Hořovičky, obchvat

Dle Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017, příloha č. 9 předkládané dokumentace EIA) se hladina podzemní vody v srpnu 2017 v objektu HORK 07 pohybovala v hloubce 1,08 m p. t. a v objektu HORK 08 v hloubce 19,98 m p. t.

Dle Hydrogeologického monitoringu (GeoTec-GS, a.s., červen 2016), který byl prováděn od srpna 2015 do května 2016, byla hladina podzemní vody v totožných hydrogeologických vrtech zastižena u objektu HORK 07 v hloubce 1,20 m p. t. a u objektu HORK 08 v hloubce 19,56 m p. t.

Tabulka 44 Specifikace vybraných hydrogeologických objektů v úseku Hořovičky, obchvat

Označení objektu	Lokalizace
HORK 07	Studna Hořovičky, č. p. 19
HORK 08	Studna Kolečov, č. p. 65

Zdroj: Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017)

Chemismus podzemní vody

Krupá, přeložka

Geochemická klasifikace podzemních vod byla určena v rámci Podrobného geotechnického průzkumu (INSET s.r.o., prosinec 2006).

Na základě chemických rozborů vzorků jsou podzemní vody klasifikovány ve škále skupin slabé až zvýšené uhličitě agresivity. Ostatní agresivní složky jsou převážně v normě, u některých vzorků je pouze snížena hodnota pH (5,50–6,50).

Hořesedly, přeložka

Odběry vzorků pro geochemickou klasifikaci podzemních vod byly provedeny v rámci Podrobného geotechnického průzkumu (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011).

Na základě chemických rozběrů vzorků byly v zájmovém území určeny tři typy podzemních vod. V západní části trasy, v intenzivně využívaných studních, se nacházejí podzemní vody Ca-Mg-HCO₃ chemického typu. Tyto vody jsou charakterizované střední mineralizací (kolem 0,7–0,9 g/l), bez přítomnosti dusitanů i dusičnanů a výraznou převahou hydrogenuhličitanu nad sírany.

Ve většinovém úseku trasy se nacházejí podzemní vody Ca-Mg-HCO₃ chemického typu, ve kterých se více či méně prosazovaly chloridové a síranové anionty. Mineralizace kolísá mezi 0,72 až 1,76 g/l. Antropogenní ovlivnění se projevuje zvýšenou koncentrací dusičnanů (50–120 mg/l), chloridů a sodíku.

Hořovičky, obchvat

Geochemická analýza vzorků podzemních vod byla provedena v rámci Podrobného geotechnického průzkumu (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011).

Ve většinovém úseku trasy se nacházejí podzemní vody Ca-Mg-HCO₃ chemického typu, ve kterých se více či méně prosazují chloridové a síranové anionty. Mineralizace kolísá mezi 0,6 až 1,0 g/l. Antropogenní ovlivnění se projevuje zvýšenou koncentrací dusičnanů (50 – 120 mg/l) a chloridů.

V západní části trasy, v intenzivně využívaných studních, se nacházejí podzemní vody Ca-Mg-HCO₃ chemického typu. Tyto vody jsou charakterizované střední mineralizací (kolem 0,5 g/l), bez přítomnosti dusitanů i dusičnanů a výraznou převahou hydrogenuhličitanu před sírany.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Zájmové území neleží v žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Ochranné pásmo vodního zdroje

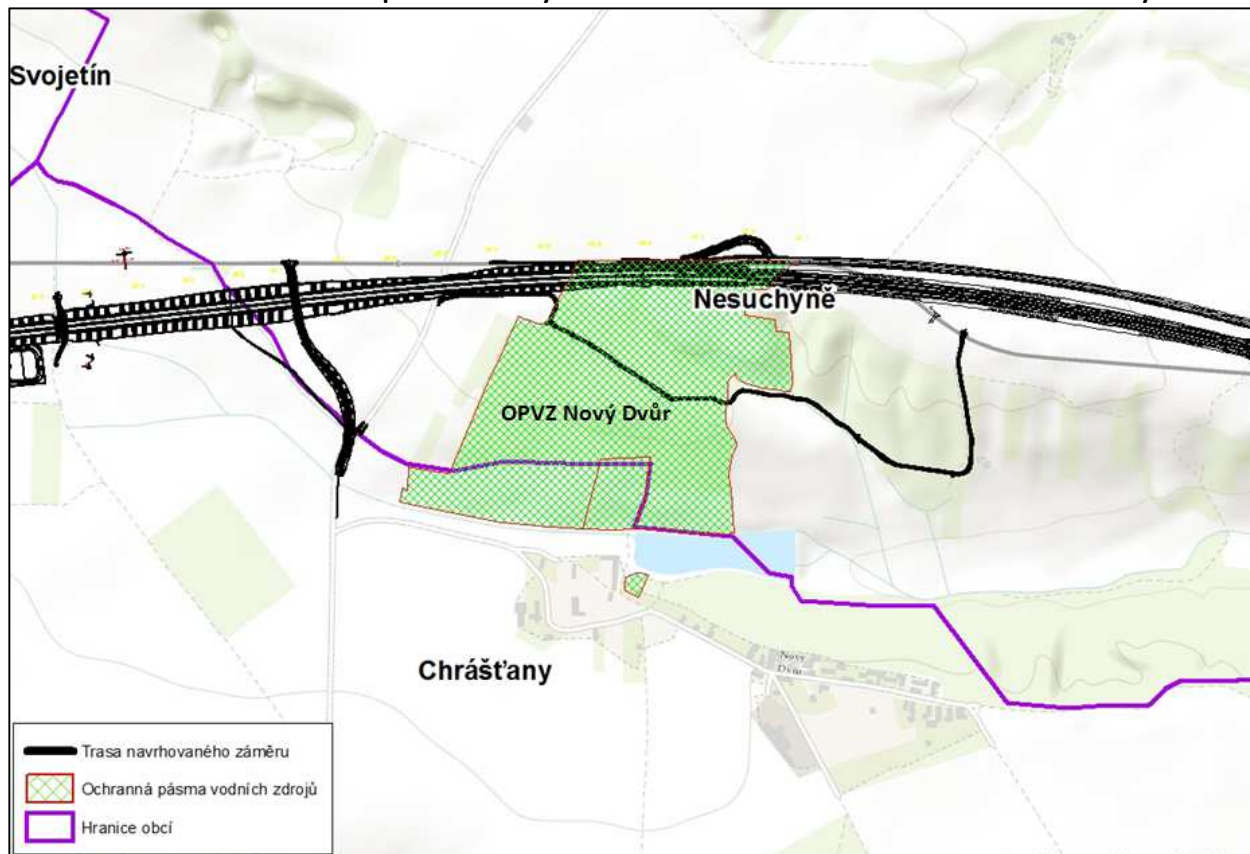
Předmětný záměr dálnice D6 bude v úsecích Krupá, přeložka a Hořesedly, přeložka staničení cca km 48,100–48,600 zasahovat do ochranného pásma vodního zdroje Nový Dvůr u Chrástán (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 20. 9. 1984).

Trasa předmětného záměru D6 – Střední Čechy bude dále v úseku staničení cca km 41,750–42,700, km 42,200–43,000 procházet ve vzdálenosti více než 100 m od ochranných pásem vodních zdrojů:

- OPVZ Krušovice Bažantnice (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 3. 5. 1984) – cca 120 m od trasy předmětného záměru
- OPVZ Krupá vrt státní pozorovací sítě ČHMÚ Lišany vrt 1636 (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 11. 8. 1986) – cca 110 m od trasy předmětného záměru
- OPVZ Hořesedly, vrtané studny V-3, V-4 (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 27. 1. 1982) – cca 200 m od trasy předmětného záměru

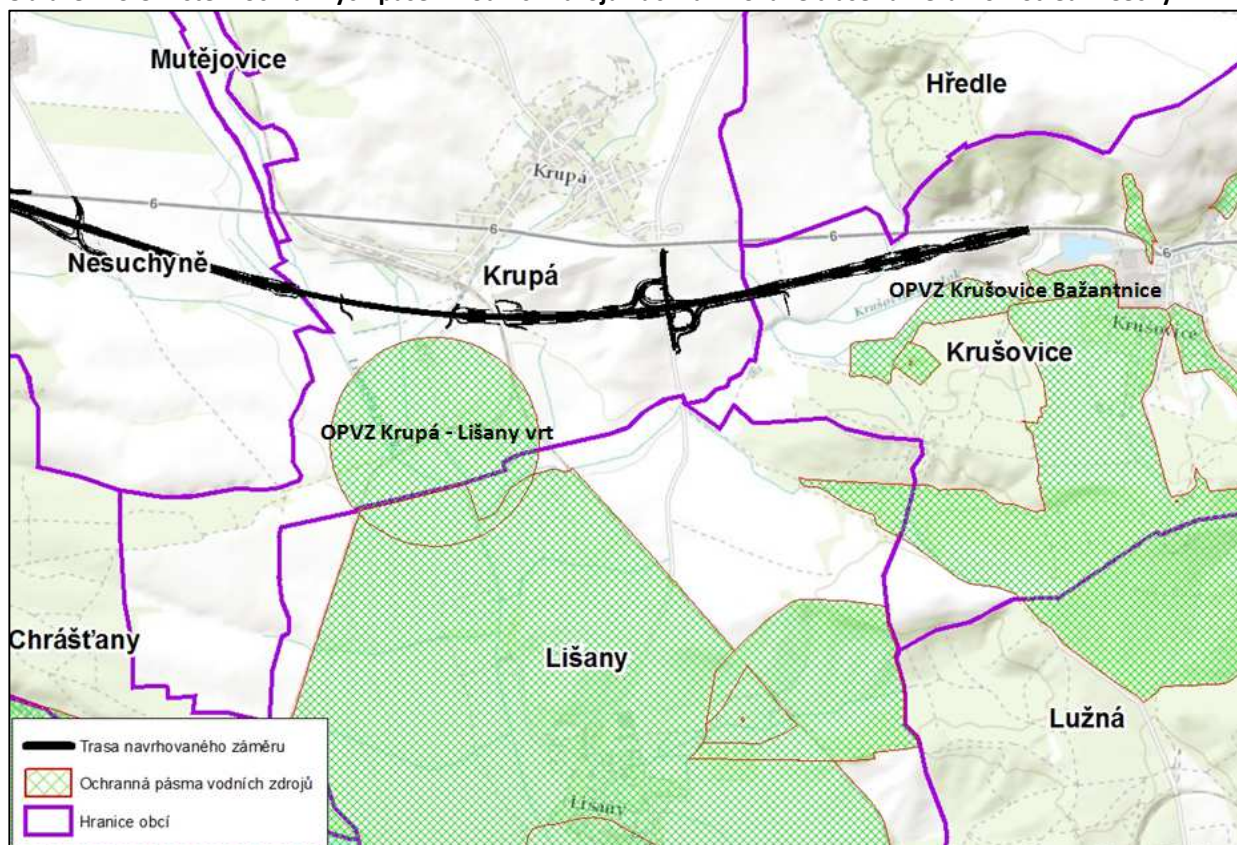
Umístění navrhovaného záměru v souvislosti s těmito ochrannými pásmy je zřejmé z následujících obrázků.

Obrázek 12 Umístění ochranného pásma VZ Nový Dvůr u Chrástán vůči trase záměru D6 – Střední Čechy



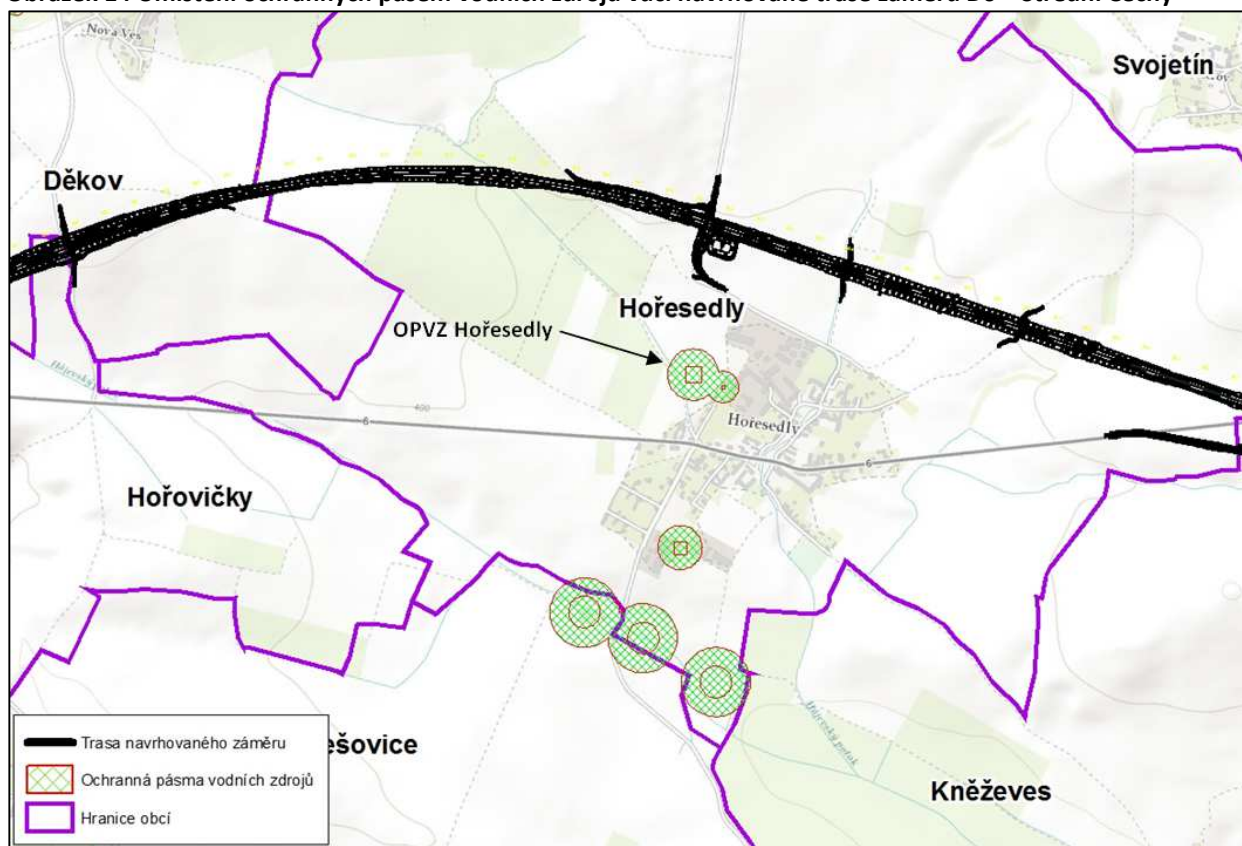
Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, WMS heis.vuv.cz

Obrázek 13 Umístění ochranných pásem vodních zdrojů vůči navrhované trase záměru D6 – Střední Čechy



Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, WMS heis.vuv.cz

Obrázek 14 Umístění ochranných pásem vodních zdrojů vůči navrhované trase záměru D6 – Střední Čechy



Zdroj: Podkladová mapa WMS ARCDATA, WMS heis.vuv.cz

C. II. 3. Půda

Charakteristickým rysem krajiny, kterou trasa dálnice D6 – Střední Čechy prochází, je intenzivní zemědělské využití. Okrajově trasa vede lesními porosty a překonává vodní toky.

Zájmové území je tvořeno relativně homogenním půdním pokryvem, a to především kambizeměmi. Menší část území tvoří regozemě, fluvizemě glejové, kultizemě a antropozemě humózní či překryté.

Podle zastoupení pozemků navrhovaný záměr zasahuje na zemědělské půdy a lesní půdy, čímž si vynutí trvalý a dočasný zábor ZPF i PUPFL. Procentuální podíl trvalého záboru ZPF a PUPFL jednotlivými úseky dálnice D6 – Střední Čechy je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 45 Procentuální podíl trvalého záboru ZPF a PUPFL jednotlivých úseků stavby dálnice D6 – Střední Čechy

Úsek stavby D6	Trvalý zábor ZPF		Trvalý zábor PUPFL		Celkový trvalý zábor (m ²)
	(m ²)	%	(m ²)	%	
Krupá, přeložka	421 702	95,08	0	0	421 702
Hořesedly, přeložka	697 201	88,84	38 746	4,94	735 947
Hořovičky, obchvat	406 917	75,13	29 777	5,50	436 694
Odpočívka Kolečov	23 095	72,76	0	0	23 095
Celkem	1 548 915	–	68 523	–	1 617 438

Zdroj: R6 Krupá přeložka: Aktualizace záborového elaborátu, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat:

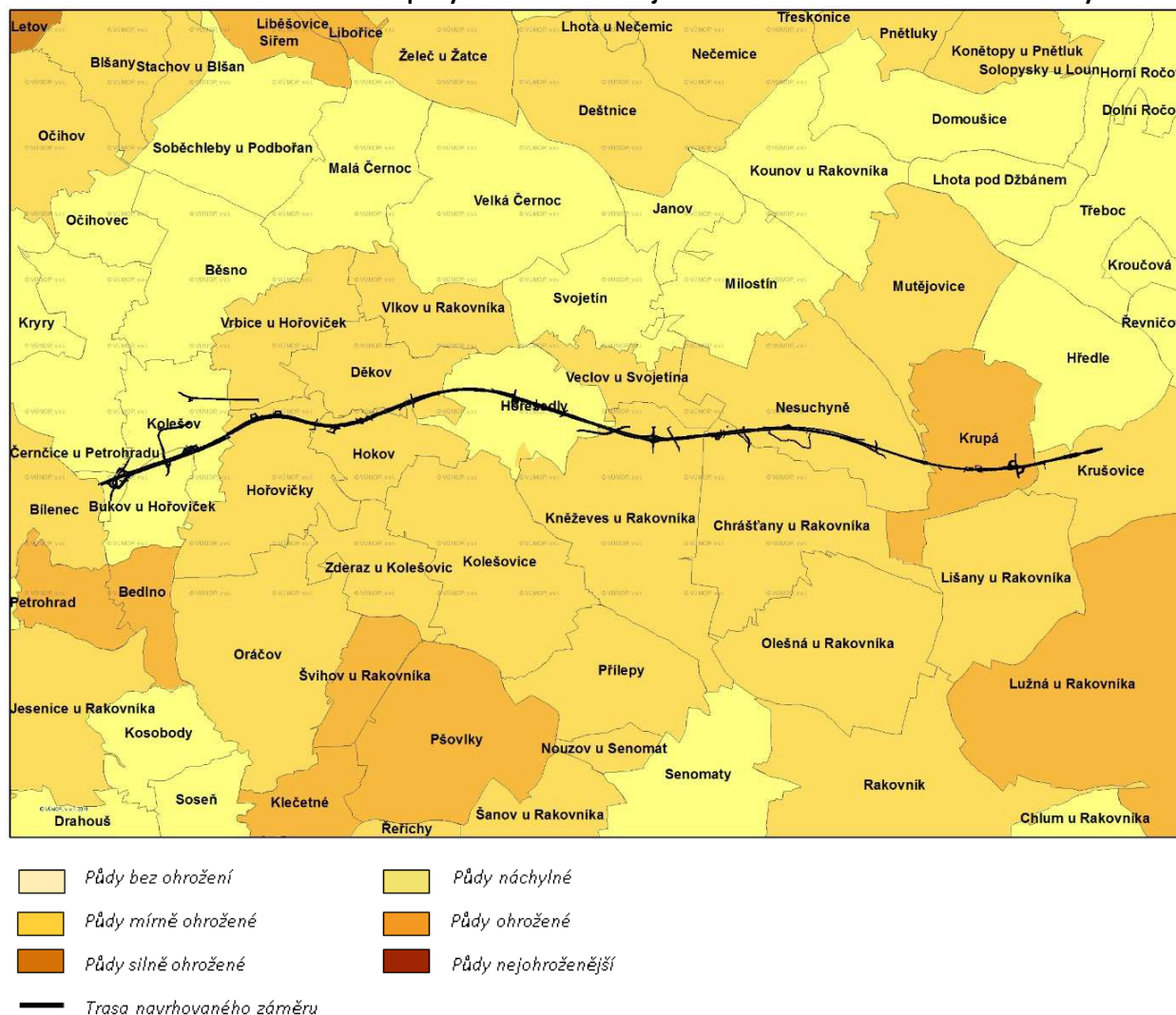
Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016) a R6 Hořovičky – obchvat Prověření technického řešení odpočívky Kolečov: Záborový elaborát, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Výčet jednotlivých BPEJ v dotčených katastrálních území stavbou dálnice D6 – Střední Čechy, včetně specifikace třídy ochrany ZPF je uveden v příslušné tabulce v kapitole B. II. 1. dokumentace EIA.

Stav eroze a erozního ohrožení a degradace půd

Stav potenciálního ohrožení dotčené orné půdy větrnou a vodní erozí v jednotlivých katastrálních územích je zřejmý z následujících obrázků.

Obrázek 15 Potenciální ohrožení orné půdy větrnou erozí v zájmovém území záměru D6 – Střední Čechy



Zdroj: WMS vumop.cz

Dle výše uvedeného obrázku je zřejmé, že na území předmětného záměru je orná půda s převážnou charakteristikou „půdy mírně ohrožené“ větrnou erozí, místy se jedná o „půdy náchylné“ a „půdy mírně ohrožené“.

Dle mapy potenciální přirozené vegetace ČR (Neuhäuslová et al., 2001) náleží zájmová lokalita posuzovaného záměru do oblasti s Bikovou a/nebo jedlovou doubravou (*Luzulo albidae-Quercetum petraeae, Abieti-Querceum*), sv. *Genisto germanicae-Quercion*.

Aktuální vegetace zájmového území

V zájmové lokalitě navrhovaného záměru již v minulosti proběhla celá řada biologických průzkumů:

- Biologický průzkum: R6 Hořesedly, přeložka – I. etapa (RNDr. Jiří Vávra, CSc., červen 2012)
- Biologický průzkum: R6 Hořovičky, přeložka – I. etapa (RNDr. Jiří Vávra, CSc., červen 2012)
- Biologický průzkum: R6 Nové Strašecí – křižovatka I/27 (Ing. Mgr. Michal Pravec, červenec 2013)
- Biologické hodnocení: R6 Nové Strašecí – Hořovičky (Ing. Mgr. Michal Pravec, listopad 2013)
- Biologické hodnocení: R6 Hořesedly, přeložka, stavební úsek 4 (km 48,2–57,4) (Ing. Mgr. Michal Pravec, listopad 2013)
- Revizní biologický průzkum: D6, Nové Strašecí – křižovatka I/27 a D6, křižovatka I/27 – Olšová Vrata (Mgr. David Fischer, březen 2017)

S využitím výše uvedených podkladů bylo v září 2017 provedeno Aktualizované biologické hodnocení se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara), které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA. Účelem biologického hodnocení byla především aktualizace a doplnění informací o výskytu ohrožených, zvláště chráněných a bioindikačních druhů a cenných biotopů v řešeném území, se zahrnutím všech předchozích průzkumů, které jsou k dispozici.

Podrobné kontroly území zaměřené na aktuální stav území byly provedeny 20. 7. 2017, 21.–22. 8. 2017 a 4. 9. 2017. Cílem aktuálního botanického průzkumu ověřit výskyt zvláště chráněných druhů vyšších rostlin, se zohledněním dřívějších nálezů v území. Názvy biotopů a jejich kódy jsou převzaty z Katalogu biotopů České republiky (Chytrý et al. 2001).

Území dominují biotopy antropogenního charakteru. Z přírodních biotopů záměr zasahuje pouze malé fragmenty či mozaiku biotopů, významnější stanoviště se nacházejí mimo trasu komunikace.

V úseku Krupá, přeložka je předmětný záměr dálnice D6 veden převážně přes pole a kulturní louky. Nivy potoků jsou silně degradované splachy z polí. Z dřevin se nachází zejména vrba křehká (*Salix euxina*), vrba načervenalá (*Salix x fragilis*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), olše šedá (*Alnus incana*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), topol kanadský (*Populus x canadensis*), rovněž hojně nepůvodní borovice černá (*Pinus nigra*) a modřín opadavý (*Larix decidua*). V bylinném patře nejčastěji dominují nitrofilní druhy jako kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), svízel přítula (*Galium aparine*) a rákos obecný (*Phragmites australis*). V nivě Novodvorského potoka jižně od Nesuchyně se nacházejí porosty vysokých ostřic s ostřicí trsnatou (*Carex cespitosa*) a ostřicí latnatou (*Carex paniculata*). Z invazních druhů byl nad levým břehem Novodvorského potoka zjištěn jedinec bolševníku velkolepého (*Heracleum mantegazzianum*).

V úseku Hořesedly, přeložka vede většina trasy dálnice D6 přes zemědělskou půdu, zejména pole, místy i chmelnice. Ve východní části území se nacházejí cenné mokřadní louky, kde byl zjištěn výskyt upolínu nejvyššího (*Trollius altissimus*). Jedná se o louky v nivě Novodvorského potoka západně od Nového Dvora (km staničení 48,900–49,300). Střední úsek není botanicky zajímavý mimo několika liniových porostů dřevin, místy s charakterem vysokých křovin, avšak silně ruderalizovaných. Z invazních druhů se zde vyskytuje křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*). V nejzápadnější části u Hokova (km staničení 56,600–57,800) zasahuje komunikace komplex lesů a porostů křovin, kde se vyskytuje řada

vzácnějších druhů rostlin Červeného seznamu, nejcennější je nález štěničnicku paprskujícího *Bifora radians* (Mgr. David Fischer, březen 2017).

V úseku Hořovičky, obchvat prochází komunikace převážně intenzivně obdělávanou zemědělskou krajinou s výjimkou východního a západního okraje. Na východě zasahuje komunikace okrajově výše zmíněnou lokalitu (komplex lesů a křovin). Ve střední části trasa D6 zasahuje několik liniových porostů křovin a náletových dřevin. Hodnotnější je mokřina u Hořoviček (km staničení 58,4–58,9), jedná se o mokřadní stanoviště s částečně degradovanou mokřadní vegetací a výskytem ostřice trsnaté (*Carex cespitosa*). Západní část úseku zasahuje do rozsáhlého lesního komplexu, na jehož okraji se vyskytuje mozaika bukových porostů. V bučině severně od křižovatky stávajících silnic I/6 s I/27 (km staničení 61,900–62,100) se nachází zvláště chráněný druh okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) a jednotlivě také jedle bělokorá (*Abies alba*). Jižně od křižovatky se nachází mozaika acidofilních doubrav degradované kulturami smrku ztepilého (*Picea abies*) a borovice lesní (*Pinus sylvestris*).

V následujícím souhrnu je uveden přehled zjištěných významných druhů rostlin:

Černýš rolní (<i>Melampyrum arvense</i>)	Ostřice latnatá (<i>Carex paniculata</i>)
Hlaváček letní (<i>Adonis aestivalis</i>)	Ostřice trsnatá (<i>Carex cespitosa</i>)
Hrušeň polnička (<i>Pyrus pyraster</i>)	Pcháč bělohavý (<i>Cirsium eriophorum</i>)
Jedle bělokorá (<i>Abies alba</i>)	Potočník vzpřímený (<i>Berula erecta</i>)
Jilm habrolistý (<i>Ulmus minor</i>)	Pryšec drobný (<i>Euphorbia exigua</i>)
Kozlíček zubatý (<i>Valerianella dentata</i>)	Sléz velkokvětý (<i>Malva alcea</i>)
Nepatrlec rolní (<i>Aphanes arvensis</i>)	Štěničnick paprskující (<i>Bifora radians</i>)
Okrotice bílá (<i>Cephalanthera damasonium</i>) – O	Úpolín nejvyšší (<i>Trollius altissimus</i>) – O
Ostřice dvouřadá (<i>Carex disticha</i>)	Zeměžluč okolíkatá (<i>Centaurium erythraea</i>)

Z významných invazních druhů rostlin byl v zájmovém území zaznamenán bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*).

V rámci provedeného Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) a předchozích průzkumů bylo v území dotčeném stavbou D6 – Střední Čechy zjištěno 18 vzácnějších druhů rostlin, z toho dva zvláště chráněné ve smyslu přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o druhy ohrožené – okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) a úpolín nejvyšší (*Trollius altissimus*). Většina zjištěných druhů Červeného seznamu je v území široce rozšířených. Velmi cenný je pak nález štěničnicku paprskujícího (*Bifora radians*) mimo území přímo dotčené posuzovaným záměrem.

V zájmovém území s převážně zemědělskými kulturami se nenachází stanoviště s cennějšími druhy rostlin s výjimkou výše uvedených.

Vlivy předmětného záměru na chráněné druhy rostlin dle přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které byly v zájmovém území předmětného záměru zaznamenány, jsou posouzeny v kapitole D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost předkládané dokumentace EIA. Opatření na ochranu flóry jsou součástí kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Dřeviny rostoucí mimo les

Pro posouzení dřevin rostoucích mimo les byla vytvořena zpráva Aktualizace dendrologického průzkumu (Ing. František Moravec, listopad 2017), která spolu s dříve provedenými dendrologickými průzkumy (viz následující výčet) tvoří samostatnou přílohu č. 8 předkládané dokumentace EIA.

- R6 Krupá, přeložka: Kácení mimolesní zeleně – aktualizace, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
- R6 Hořesedly, přeložka – I. etapa: Dendrologický průzkum, DSP (PRAGOPROJEKT a.s., červen 2012)
- R6 Hořesedly, přeložka – II. etapa: Aktualizace dendrologického průzkumu, DSP (DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA s.r.o., září 2014)
- R6 Hořovičky, obchvat – I. etapa: Dendrologický průzkum, DSP (AZ Consult, spol. s r.o., červen 2012)
- R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa: Aktualizace dendrologického průzkumu, DSP (DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA s.r.o., září 2014)

Ke střetu mimolesní zeleně s trasou předmětného záměru dochází zejména v místech souběhu nebo křížení se stávajícími silnicemi, železniční tratí a v místě křížení s polními cestami a vodotečemi. Místně se jedná o části remízků v polích či části ovocných sadů.

Fauna

Biogeografické členění

Z hlediska biogeografického členění ČR (Culek, 1996) se navrhovaný záměr nachází na území bioregionu 1.17 Džbánského (malá východní část), 1.11 Mosteckého (západní část) a 1.16 Rakovnicko-Žlutického (většina území).

Pro Džbánský bioregion jsou typickými a významnými následující druhy živočichů: ježek východní (*Erinaceus roumanicus*), myšice malooká (*Apodemus uralensis*), ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), mlok skvrnitý (*Salamandrasalamandra*), mnohozubka evropská (*Laciniaria plicata*), trojlaločka pyskatá (*Helicodontaobvolvata*), sudovka žebernatá (*Sphyradium doliolum*), dvojjzubka lužní (*Perforatella bidentata*), píďalka slézová (*Larentia calvaria*), zejkevce osikový (*Epirrhanthis diversata*).

Typickými a významnými druhy živočichů pro Mostecký bioregion jsou následující: myšice malooká (*Apodemus uralensis*), racek bouřní (*Larus canus*), rybákobecný (*Sterna hirundo*), břehule říční (*Riparia riparia*), linduška úhorní (*Anthus campestris*), cvrčilkaslavíková (*Locustella luscinioides*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), strnad luční (*Miliaria calandra*), ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), trojjzubka stepní (*Chondrula tridens*), údolníček drobný (*Vallonia pulchella*), údolníček žebernatý (*V. costata*), suchomilkaobecná (*Xerolenta obvia*), suchorypka rýhovaná (*Helicopsis striata*), nesytka česká (*Pennisetiaboheica*), krasec trójský (*Cylindromorphus bohemicus*), komárovec tiplicový (*Bittacus italicus*).

Pro Rakovnicko-Žlutický bioregion lze obecně uvést následující typické a významné zástupce živočichů: ježek východní (*Erinaceus roumanicus*), myšice malooká (*Apodemus uralensis*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*), skokanštíhlý (*Rana dalmatina*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), trojjzubka stepní (*Chondrulatridens*), suchomilka obecná (*Xerolenta obvia*), vřetenatka obecná (*Alinda biplicata*), vřetenovka hladká (*Cochlodina laminata*), píďalka slézová (*Larentia clavaria*).

Aktuální fauna

V zájmové lokalitě navrhovaného záměru již proběhla celá řada biologických průzkumů, jejichž výčet je uvedený předcházející podkapitole *Aktuální flóra*. Na jejich základě bylo v září 2017 provedeno Aktualizované biologické hodnocení se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara), které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA. Účelem biologického hodnocení byla především aktualizace a doplnění informací o výskytu ohrožených, zvláště chráněných a bioindikačních druhů a cenných biotopů v řešeném území, se zahrnutím všech předchozích průzkumů, které jsou k dispozici.

Podrobné kontroly území zaměřené na aktuální stav území byly provedeny 20. 7. 2017, 21.–22. 8. 2017 a 4. 9. 2017.

Soupis všech identifikovaných druhů je součástí Aktualizovaného biologického hodnocení území, které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA. Níže je uveden výčet zaznamenaných významných a zvláště chráněných druhů. U každého druhu je uveden stupeň ohrožení, a to podle přílohy č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. ve znění vyhlášky MŽP ČR č. 175/2006 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb., podle Červených seznamů ČR (Farkač et al. 2005, Šťastný & Bejček 2003, Zavadil & Moravec 2003, Anděl a & Červený 2003). Dále je uvedeno, zda se druh nachází v Příloze I Směrnice 79/409/EHS nebo v příloze II nebo IV Směrnice 92/43/EHS. Zákonem chráněné druhy: O – Ohrožený druh, SO – Silně ohrožený druh, KO – Kriticky ohrožený druh; Červené seznamy obratlovců ČR: EX – Vyhynulý, RE – Druh vymizelý na území ČR, EW – Vyhynulý nebo vyhubený ve volné přírodě, CR – Kriticky ohrožený druh, EN – Ohrožený druh, VU – Zranitelný druh, NT – Téměř ohrožený druh, LC – Málo dotčený druh, NE – nevyhodnocené druhy, DD – taxon, o němž jsou nedostatečné údaje. I, II, IV – druh je uveden v příslušné příloze Směrnice 79/409/EHS nebo 92/43/EHS.

Bezobratlí

Mravenec trávni (*Formica pratensis*) – O

Mravenec (*Formica cunicularia*) – O

Mravenec otročící (*Formica fusca*) – O

Mravenec lesní (*Formica rufa*) – O

Čmeláci r. *Bombus* – O

Zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*) – O

Nosatec (*Larinus sturnus*) – NT

Tesařík (*Saphanus piceus*) – NT

Kovařík (*Calambus bipustulatus*) – NT

Brouk (*Scaptia fuscula*) – NT

Batolec červený (*Apatura ilia*) – O

Batolec duhový (*Apatura iris*) – O

Modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*) – SO, NT, II, IV

Modrásek bělopásný (*Aricia eumedon*) – VU

Ostruháček trnkový (*Satyrrium spini*) – VU

Otakárek fenýklový (*Papilio machaon*) – O

Obratlovci

Hrouzek obecný (*Gobio gobio*) – LC

Mřenka mramorovaná (*Barbatula barbatula*) – LC

Čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*) – SO, NT

Ropucha obecná (*Bufo bufo*) – O, NT

Ropucha zelená (*Pseudepidalea viridis*) – SO, NT, IV

Ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*) – KO, EN, IV

Skokan hnědý (*Rana temporaria*) – NT

Skokan štíhlý (*Rana dalmatina*) – SO, NT, IV

Skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*) – KO, NT

Skokan krátkonohý (*Pelophylax lessonae*) – SO, VU, IV

Blatnice skvrnitá (*Pelobates fuscus*) – SO, NT, IV

Ještěrka živorodá (<i>Zootoca vivipara</i>) – SO, NT	Strakapoud malý (<i>Dendrocopos minor</i>) – VU
Ještěrka živorodá (<i>Zootoca vivipara</i>) – SO, NT	Vlaštovka obecná (<i>Hirundo rustica</i>) – O, LC
Ještěrka obecná (<i>Lacerta agilis</i>) – SO, NT, IV	Jiříčka obecná (<i>Delichon urbica</i>) – NT
Užovka obojková (<i>Natrix natrix</i>) – O, LC	Slavík obecný (<i>Luscinia megarhynchos</i>) – O, LC
Slepýš křehký (<i>Anguis fragilis</i>) – SO, LC	Slavík modráček střeoevropský (<i>Luscinia svecica cyanecula</i>) – SO, EN, I
Zmije obecná (<i>Vipera berus</i>) – KO, VU	Bramborníček hnědý (<i>Saxicola rubetra</i>) – O, LC
Potápka roháč (<i>Podiceps cristatus</i>) – O, VU	Bramborníček černošedý (<i>Saxicola torquata</i>) – O, VU
Volavka bílá (<i>Egretta alba</i>) – SO, I	Bělořit šedý (<i>Oenanthe oenanthe</i>) – SO, EN
Volavka popelavá (<i>Ardea cinerea</i>) – NT	Pěnice vlašská (<i>Sylvia nisoria</i>) – SO, VU, I
Čáp bílý (<i>Ciconia ciconia</i>) – O, NT, I	Lejsek šedý (<i>Muscicapa striata</i>) – O, LC
Čáp černý (<i>Ciconia nigra</i>) – SO, VU, I	Lejsek černošedý (<i>Ficedula hypoleuca</i>) – NT
Labuť velká (<i>Cygnus olor</i>) – VU	Sýkora parukářka (<i>Parus cristatus</i>) – LC
Luňák hnědý (<i>Milvus migrans</i>) – KO, CR, I	Žluva hajní (<i>Oriolus oriolus</i>) – SO, LC
Luňák červený (<i>Milvus milvus</i>) – KO, CR, I	Žuhýk obecný (<i>Lanius collurio</i>) – O, NT, I
Moták pochop (<i>Circus aeruginosus</i>) – O, VU, I	Žuhýk šedý (<i>Lanius excubitor</i>) – O, VU
Moták pilich (<i>Circus cyaneus</i>) – SO, CR, I	Vrána černá (<i>Corvus corone</i>) – NT
Moták lužní (<i>Circus pygargus</i>) – SO, EN, I	Vrána šedá (<i>Corvus cornix</i>) – NT
Jestřáb lesní (<i>Accipiter gentilis</i>) – O, VU	Krkavec velký (<i>Corvus corax</i>) – O, VU
Krahujec obecný (<i>Accipiter nisus</i>) – SO, VU	Vrabc domácí (<i>Passer domesticus</i>) – LC
Koroptev polní (<i>Perdix perdix</i>) – O, NT	Vrabc polní (<i>Passer montanus</i>) – LC
Křepelka polní (<i>Coturnix coturnix</i>) – SO, NT	Strnad luční (<i>Miliaria calandra</i>) – KO, VU
Kulík říční (<i>Charadrius dubius</i>) – VU	Netopýr vousatý (<i>Myotis mystacinus</i>) – SO, IV
Čejka chocholátá (<i>Vanellus vanellus</i>) – VU	Netopýr Brandtův (<i>Myotis brandtii</i>) – SO, IV
Bekasina otavní (<i>Gallinago gallinago</i>) – SO, EN	Netopýr řasnatý (<i>Myotis nattereri</i>) – SO, IV
Racek chechtavý (<i>Larus ridibundus</i>) – VU	Netopýr velkouchý (<i>Myotis bechsteinii</i>) – SO, DD, II, IV
Racek bělohlavý (<i>Larus cachinnans</i>) – VU	Netopýr velký (<i>Myotis myotis</i>) – KO, VU, II, IV
Holub doupňák (<i>Columba oenas</i>) – SO, VU	Netopýr vodní (<i>Myotis daubentonii</i>) – SO, IV
Rorýs obecný (<i>Apus apus</i>) – O	Netopýr večerní (<i>Eptesicus serotinus</i>) – SO, IV
Ledňáček říční (<i>Alcedo atthis</i>) – SO, VU, I	Netopýr severní (<i>Eptesicus nilssonii</i>) – SO, IV
Krutihlav obecný (<i>Jynx torquilla</i>) – SO, VU	Netopýr stromový (<i>Nyctalus leisleri</i>) – SO, DD, IV
Žluna šedá (<i>Picus canus</i>) – VU, I	Netopýr rezavý (<i>Nyctalus noctula</i>) – SO, IV
Žluna zelená (<i>Picus viridis</i>) – LC	
Datel černý (<i>Dryocopus martius</i>) – LC, I	

Netopýr hvízdavý (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>) – SO, IV	Netopýr dlouhouchý (<i>Plecotus austriacus</i>) – SO, IV
Netopýr nejmenší (<i>Pipistrellus pygmaeus</i>) – SO, DD, IV	Veverka obecná (<i>Sciurus vulgaris</i>) – O, NE
Netopýr parkový (<i>Pipistrellus nathusii</i>) – SO, DD, IV	Sysel obecný (<i>Spermophilus citellus</i>) – KO, CR, II, IV
Netopýr černý (<i>Barbastella barbastellus</i>) – KO, II, IV	Bobr evropský (<i>Castor fiber</i>) – SO, VU, II, IV
Netopýr ušatý (<i>Plecotus auritus</i>) – SO, IV	Křeček polní (<i>Cricetus cricetus</i>) – SO, IV
	Vydra říční (<i>Lutra lutra</i>) – SO, VU, II, IV
	Zajíc polní (<i>Lepus europaeus</i>) – NT

Dle provedeného Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) a dříve vyhotovených průzkumů lze konstatovat, že se v zájmovém území vyskytují zvláště chráněné druhy živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, s vazbami na dotčené území.

V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 14 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy I Směrnice 79/409/EHS ze dne 2. dubna 1979, o ochraně volně žijících ptáků uvedeny v seznamu chráněných druhů a poddruhů ptáků. Jedná se o následující druhy: volavka bílá (*Egretta alba*), čáp bílý (*Ciconia ciconia*), čáp černý (*Ciconia nigra*), luňák hnědý (*Milvus migrans*), luňák červený (*Milvus milvus*), moták pochop (*Circus aeruginosus*), moták pilich (*Circus cyaneus*), moták lužní (*Circus pygargus*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), žluna šedá (*Picus canus*), datel černý (*Dryocopus martius*), slavík modráček středoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*), pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*), ůhýk obecný (*Lanius collurio*).

V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 7 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy II Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin v zájmu Společenství a jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany. Jedná se o následující druhy: modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*), netopýr velkouchý (*Myotis bechsteinii*), netopýr velký (*Myotis myotis*), netopýr černý (*Barbastella barbastellus*), sysel obecný (*Spermophilus citellus*), bobr evropský (*Castor fiber*), vydra říční (*Lutra lutra*).

V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 26 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy IV Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin v zájmu společenství a vyžadují přísnou ochranu. Jedná se o následující druhy: modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*), ropucha zelená (*Pseudepidalea viridis*), ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*), skokan štihlý (*Rana dalmatina*), skokan krátkonohý (*Pelophylax lessonae*), blatnice skvrnitá (*Pelobates fuscus*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), netopýr vousatý (*Myotis mystacinus*), netopýr Brandtův (*Myotis brandtii*), netopýr řasnatý (*Myotis nattereri*), netopýr velkouchý (*Myotis bechsteinii*), netopýr velký (*Myotis myotis*), netopýr vodní (*Myotis daubentonii*), netopýr večerní (*Eptesicus serotinus*), netopýr severní (*Eptesicus nilssonii*), netopýr stromový (*Nyctalus leisleri*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*), netopýr hvízdavý (*Pipistrellus pipistrellus*), netopýr nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*), netopýr parkový (*Pipistrellus nathusii*), netopýr černý (*Barbastella barbastellus*), netopýr ušatý (*Plecotus auritus*), netopýr dlouhouchý (*Plecotus austriacus*), sysel obecný (*Spermophilus citellus*), bobr evropský (*Castor fiber*) a křeček polní (*Cricetus cricetus*).

Vliv na jednotlivé druhy zvláště chráněných živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které byly v zájmovém území předmětného záměru zaznamenány, jsou uvedeny v kapitole D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost předkládané dokumentace EIA. V kapitolách B. I. 6.

a D. IV. jsou uvedena opatření, která minimalizují negativní vlivy na faunu vyskytující se v zájmovém území.

Ekosystémy

Převážná část řešeného území je tvořena biotopy silně ovlivněnými nebo vytvořenými člověkem. Jedná se zejména o X2 – Intenzivně obhospodařovaná pole, X1 – Urbanizovaná území, X3 – Extenzivně obhospodařovaná pole, X5 – Intenzivně obhospodařované louky, X6 – Antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla, X7 – Ruderální bylinná vegetace mimo sídla, X8 – Křoviny s ruderálními a nepůvodními druhy, X12 – Nálety pionýrských dřevin, X13 – Nelesní stromové výsadby mimo sídla a X14 – Vodní toky a nádrže bez ochranné významné vegetace. V rámci polních kultur jsou pěstovány především řepka, obiloviny a kukuřice.

Z přírodních biotopů předmětný záměr zasahuje pouze malé fragmenty či mozaiku biotopů, významnější stanoviště se nacházejí mimo trasu D6 – Střední Čechy. Jedná se o L2.2 – Údolní jasanovo-olšové luhy, nacházející se podél Červeného potoka u Krušovic. Dále to jsou malé fragmenty biotopu K1 – Mokřadní vrbiny, častěji K3 – Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny, malé fragmenty M1.1 – Rákosiny eutrofních stojatých vod, větší souvislejší porost rákosiny je záměrem zasažen severovýchodně od Hořoviček. Místa se jedná o biotop M1.7 – Vegetace vysokých ostřic. Luční porosty se v území nacházejí pouze omezeně a jsou většinou druhotné či degradované, pouze místy lze nalézt reprezentativnější fragmenty vlhké pcháčkové louky (T1.5) a mezofilní ovsíkové louky (T1.1). Kvalitnější lesní porosty se nacházejí až v okolí komunikace, rovněž se jedná převážně o menší fragmenty. Lesní porost charakteru mozaiky L7.1 – Suché acidofilní doubravy lze nalézt na kopci severozápadně od Hokova, v západní části trasy u Bukova je v okolí patrná mozaika L7.1 – Suché acidofilní doubravy a L5.4 – Acidofilní bučiny.

Většina trasy předmětného záměru je vedena převážně přes pole, kulturní louky, místy přes chmelnice a lesní plochy. Z cennějších ekosystémů se v úseku Krupá, přeložka nachází porosty vysokých ostřic s ostřicí trsnatou (*Carex cespitosa*) a ostřicí latnatou (*Carex paniculata*). V úseku Hořesedly, přeložka se nacházejí cenné mokřadní louky, kde byl zjištěn výskyt upolínu nejvyššího (*Trollius altissimus*). Jedná se o louky v nivě Novodvorského potoka západně od Nového Dvora (km 48,900–49,300). V nejzápadnější části úseku u Hokova (km 56,600–57,800) zasahuje předmětný záměr komplex lesů a porostů křovin, kde se vyskytuje řada vzácnějších druhů rostlin Červeného seznamu, nejcennější je nález štěničníku paprskujícího (*Bifora radians*). Hodnotnějším územím úseku Hořovičky, obchvat je mokřina u Hořoviček (km 58,400–58,900). Jedná se o mokřadní stanoviště s částečně degradovanou mokřadní vegetací a výskytem ostřice trsnaté (*Carex cespitosa*). Západní část úseku zasahuje do rozsáhlého lesního komplexu, na jehož okraji se vyskytuje mozaika bukových porostů. V bučině severně od křižovatky silnice I/6 s I/27 (km 61,900–62,100) se nachází zvláště chráněný druh okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) a jednotlivě také jedle bělokorá (*Abies alba*). Jižně od křižovatky se nachází mozaika acidofilních doubrav degradované kulturami smrku ztepilého (*Picea abies*) a borovic lesní (*Pinus sylvestris*).

Vlivy na ekosystémy zasažené trasou předmětného záměru jsou uvedeny v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Migrace

V srpnu 2010 byla pro záměr R6 Nové Strašecí – Karlovy Vary provedena Migrační studie (Olivia s.r.o.). Hodnocení zahrnovalo i zájmové území předmětného záměru D6 – Střední Čechy. Pro účely této dokumentace EIA byla zpracována aktuální Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017), ve které bylo zhodnoceno technické řešení záměru (na základě aktuálních projektových dokumentací)

a aktuální stav dotčeného území. Rámcová migrační studie tvoří samostatnou přílohu č. 6 předkládané dokumentace EIA.

Část území je součástí evropské sítě EECONET (mapová vrstva AOPK ČR, 1996), tj. je součástí zóny zvýšené péče o krajinu (úsek mezi Hořesedly a Hokovem).

Dle podkladu AOPK ČR (který je výstupem projektu VaV-SP/2d4/36/08) k migračně významným územím, dálkovým migračním koridorům a místům omezení v územním plánování, není lokalita součástí území zvýšené hodnoty pro trvalý výskyt nebo pro migraci druhů větších savců lesního ekosystému, tj. vlka obecného (*Canis lupus*), rysa ostrovida (*Lynx lynx*), medvěda hnědého (*Ursus arctos*), losa evropského (*Alces alces*) a jelena evropského (*Cervus elaphus*).

Migračně významné území je vymezeno západně od okraje řešeného úseku komunikace, s vymezením dálkového migračního koridoru cca 500 m západně od řešené komunikace. Je to dáno zejména přítomností sídelních útvarů a zemědělským charakterem většiny řešeného území bez celistvějších lesních porostů.

Dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců je lokalita součástí území kategorie III. – území významné (na stupnici I.–V., kde I. je nejvýznamnější území pro migraci).

Dle vymezení polygonů UAT lokalita zasahuje okrajově do oblasti nefragmentovaných celků kategorie C – dobrý a velmi okrajově do kategorie B – velmi dobrý. Většina trasy D6 – Střední Čechy prochází územím, které je již fragmentováno dopravou a pro migraci je méně vhodné.

V rámci prvků ÚSES a ostatních biokoridorů je vhodné upozornit na následující křížené úseky: RBK Maxova obora-Pochvalovská stráž; vymezený podél Červeného potoka; LBK 04 podél Krupského potoka; LBK 03 podél Lišanského potoka; LBK 01 a 02 a 69 u Nového Dvora, vytvářející spojnici mezi vodotečemi Novodvorský potok a Chřášťanský potok; LBK 79; LBK 80; LBC 70 u Hořesedel; LBK 76 u Hokova; LBK 18; LBK 13. V blízkosti se nachází (dotčen nebude) LBC 5 – niva Očihoveckého potoka mezi obcemi Bukov a Hořovičky. Posledními prvky jsou LBK 19 severně od Hořoviček a LBK 14.

Zmíněné regionální a lokální biokoridory v území fakticky pokrývají potenciální migrační koridory vycházející z charakteru krajiny. V území se především jedná o menší vodní toky a navazující pobřežní porosty, případně liniovou zeleň. Přirozené migrační bariéry se v území nevyskytují. Protože má většina zmíněných koridorů význam především pro migraci na lokální úrovni, byla věnována bližší pozornost i migraci menších druhů, typicky obojživelníkům.

Vliv předmětného záměru na migraci v zájmovém území je uveden v kap. D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost předkládané dokumentace EIA. V kapitolách B. I. 6. a D. IV. jsou uvedena opatření zajišťující průchodnost předmětného záměru dálnice D6 pro volně žijící živočichy.

C. II. 5. Klima

Podle atlasu klimatických oblastí (Quitt, 1971) spadá zájmové území do oblasti MT11. Dle klimatické rajonizace se jedná o rajón mírně teplé oblasti, charakterizován jako mírně teplý, mírně suchý, s převážně mírnou zimou.

Dle oficiálních podkladů ČHMÚ se odchylky průměrných ročních teplot od normálu za roky 1961–2015 pohybují v rozpětí od -0,3 °C do 1,9 °C. Roční úhrn srážek se v zájmovém území za více jak 50 let pohybuje v rozpětí 459–792 mm/rok.

V následujících odstavcích jsou uvedeny vybrané klimatické charakteristiky stávajícího stavu a data vývoje srážek pro dotčená území jednotlivých úseků stavby dálnice D6 (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, přeložka). Podrobnější výčet informací o stávajícím stavu klimatu je uveden v příloze č. 10 předkládané dokumentace EIA – Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017).

Ve stávajícím stavu představuje zájmové území volnou krajinu. Stávající dopravní síť je již součástí posuzovaného území. Rozptylové podmínky v okolí stávajících silnic jsou ovlivněny jejich výškovým vedením převážně po terénu, s minimálními násypy a zářezy nezdršňujícími reliéf a nepřispívajícími tak k větší zavírovanosti spodní vrstvy atmosféry.

Krupá, přeložka

Klimatické charakteristiky

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou roční teplotou vzduchu 8 – 9 °C, s průměrným ročním počtem dní s teplotou nad 34 °C v rozsahu 1 – 1,5 dne za rok a s průměrným ročním počtem dní s teplotou pod -20 °C v rozsahu 0 – 0,5 dne za rok.

Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace a je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 46 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	1986–2015	35	40	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	1986–2015	35	40	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou roční rychlostí větru 2 – 3 m/s a v oblasti s 5 – 10 dny za rok s nárazy větru nad 20,8 m/s.

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným počtem dní s novým sněhem nad 5 cm pod 5 dní za rok.

Dny, kdy přechází teplota vzduchu přes 0 °C, se v největší míře vyskytují v období od října do dubna. Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C za období 1986–2015 byl v zájmové oblasti v rozsahu 60 – 70 dní.

Tabulka 47 Charakteristiky zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – smogové situace – sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami

Průměrný počet smogových situací za rok	2,2
Průměrné trvání jedné smogové situace (dny)	3,9
Průměrný počet dní se smogovou situací za rok (dny)	8,5
Průměrný počet regulací za rok	0,5
Průměrné trvání jedné regulace (dny)	3,3
Průměrný počet dní s regulací za rok (dny)	1,6

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Rozptylové podmínky v atmosféře indikuje parametr ventilačního indexu. V zájmové oblasti v letech 2010–2016 byla průměrná hodnota ventilačního indexu v rozmezí 8 392 – 8 733 m².s⁻¹ počítaná

z hodinových dat. Průměrný počet dní od 1. listopadu do 31. března, kdy denní průměr ventilačního indexu klesnul pod $1100 \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$, což odpovídá špatným rozptylovým podmínkám v počtu 28–29 dní.

Údaje o srážkách v zájmovém území

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným úhrnem srážek 500 – 550 mm.

Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti je zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 48 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný roční úhrn srážek – jaro	1986–2015		125	mm
Průměrný roční úhrn srážek – léto	1986–2015	200	225	mm
Průměrný roční úhrn srážek – podzim	1986–2015		125	mm
Průměrný roční úhrn srážek – zima	1986–2015		75	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 49 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka

	Stávající stav			
	referenční období	hodnota		jednotka
		min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	1986-2015	12	14	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	1986-2015	3	4	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1986-2015		1	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Hořesedly, přeložka

Klimatické charakteristiky

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou roční teplotou 8 – 9 °C, v oblasti s průměrným ročním počtem dní s teplotou nad 34 °C v rozsahu 1 – 1,5 dne za rok a v oblasti s průměrným ročním počtem dní s teplotou pod -20 °C v rozsahu 0 – 0,5 dne za rok.

Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace a je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 50 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly přeložka

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	1986–2015	35	40	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 2–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	1986–2015	30	35	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou roční rychlostí větru 2 – 3 m/s. Zájmová oblast leží v oblastech s 5 – 10 dny za rok s nárazy větru nad 20,8 m/s.

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným počtem dní s novým sněhem nad 5 cm pod 5 dní za rok.

Dny, kdy přechází teplota vzduchu přes 0 °C, se v největší míře vyskytují v období od října do dubna. Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C za období 1986–2015 byl v zájmové oblasti v rozsahu 60 – 70 dní.

Tabulka 51 Charakteristiky zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – smogové situace – sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami

Průměrný počet smogových situací za rok	2,2
Průměrné trvání jedné smogové situace (dny)	3,9
Průměrný počet dní se smogovou situací za rok (dny)	8,5
Průměrný počet regulací za rok	0,5
Průměrné trvání jedné regulace (dny)	3,3
Průměrný počet dní s regulací za rok (dny)	1,6

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Rozptylové podmínky v atmosféře indikuje parametr ventilačního indexu. V zájmové oblasti v letech 2010–2016 byla průměrná hodnota ventilačního indexu v rozmezí 8 392 – 8 733 m².s⁻¹ počítaná z hodinových dat. Průměrný počet dní od 1. listopadu do 31. března, kdy denní průměr ventilačního indexu klesnul pod 1100 m².s⁻¹, což odpovídá špatným rozptylovým podmínkám v počtu 28–29 dní.

Údaje o srážkách v zájmovém území

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným úhrnem srážek 500 – 550 mm.

Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti je zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 52 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný roční úhrn srážek - jaro	1986-2015		125	mm
Průměrný roční úhrn srážek - léto	1986-2015	200	225	mm
Průměrný roční úhrn srážek - podzim	1986-2015		125	mm
Průměrný roční úhrn srážek - zima	1986-2015		75	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 53 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka

	Stávající stav			
	referenční období	hodnota		jednotka
		min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	1986-2015	12	14	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	1986-2015	3	4	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1986-2015	1	1,5	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Hořovičky, obchvat

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou roční teplotou 8 – 9 °C, v oblasti s průměrným ročním počtem dní s teplotou nad 34 °C v rozsahu 1 – 1,5 dne za rok a v oblasti s průměrným ročním počtem dní s teplotou pod -20 °C v rozsahu 0 – 0,5 dne za rok.

Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace a je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 54 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly přeložka

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6-měsíčního SPEI v % za duben až září	1986–2015	35	40	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 2-měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	1986–2015	30	35	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrnou roční rychlostí větru 2 – 3 m/s. Zájmová oblast leží v oblastech s 5 – 10 dny za rok s nárazy větru nad 20,8 m/s.

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným počtem dní s novým sněhem nad 5 cm pod 5 dní za rok.

Dny, kdy přechází teplota vzduchu přes 0 °C, se v největší míře vyskytují v období od října do dubna. Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C za období 1986–2015 byl v zájmové oblasti v rozsahu 60 – 70 dní.

Tabulka 55 Charakteristiky zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – smogové situace – sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami

Průměrný počet smogových situací za rok	2,2
Průměrné trvání jedné smogové situace (dny)	3,9
Průměrný počet dní se smogovou situací za rok (dny)	8,5
Průměrný počet regulací za rok	0,5
Průměrné trvání jedné regulace (dny)	3,3
Průměrný počet dní s regulací za rok (dny)	1,6

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Rozptylové podmínky v atmosféře indikuje parametr ventilačního indexu. V zájmové oblasti v letech 2010–2016 byla průměrná hodnota ventilačního indexu v rozmezí 8699 – 9028 m².s⁻¹ počítaná z hodinových dat. Průměrný počet dní od 1. listopadu do 31. března, kdy denní průměr ventilačního indexu klesnul pod 1100 m².s⁻¹, což odpovídá špatným rozptylovým podmínkám v počtu 25 – 28 dní.

Údaje o srážkách v zájmovém území

Zájmová oblast leží v oblasti s průměrným úhrnem srážek 500 – 550 mm.

Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti je zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 56 Rozložení průměrných srážek v jarní, letní, podzimní a zimní sezóně v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka

	Stávající stav			
	Referenční období	Hodnota		Jednotka
		min	max	
Průměrný roční úhrn srážek - jaro	1986-2015		125	mm
Průměrný roční úhrn srážek - léto	1986-2015	200	225	mm
Průměrný roční úhrn srážek - podzim	1986-2015		125	mm
Průměrný roční úhrn srážek - zima	1986-2015	75	100	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 57 Údaje o srážkových dnech s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka

	Stávající stav			
	Referenční období	hodnota		jednotka
		min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	1986-2015	12	14	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	1986-2015	3	4	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1986-2015		1	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Vzhledem k výše uvedeným charakteristikám lze konstatovat, že v zájmovém území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

Dopady spojené se změnou klimatu mají vliv na veškeré složky životního prostředí a snižování těchto dopadů je předmětem řady strategických dokumentů schválených usnesením vlády České republiky. Jedná se např. o Politiku ochrany klimatu v České republice (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 22. března 2017 č. 207), Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 26. října 2015 č. 861), Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (schválený usnesením vlády České republiky ze dne 16. ledna 2017 č. 34) a další. Z mnohostranných úmluv lze uvést např. Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu, která byla Českou republikou podepsána dne 18. června 1993 v New Yorku.

Jedním z principů sledovaných v rámci globálních změn klimatu dle výše uvedených dokumentů je snižování emisí skleníkových plynů. Jedná se o tzv. mitigační opatření.

Z hlediska ovlivňování globálního klimatu je nejvýznamnějším skleníkovým plynem oxid uhličitý, jehož významným zdrojem je silniční doprava. Vzniklý oxid uhličitý se následně šíří atmosférou a různými chemickými reakcemi dochází k jeho usazování. Z pohledu účinnosti skleníkového efektu je nejdůležitější jeho množství v atmosféře. Zhruba polovina vzniklého oxidu uhličitého zůstává v atmosféře, část je zachycována biosférou a půdou a část je pohlcována v oceánech. Světové oceány se však ve své schopnosti absorbovat CO₂ liší. Severní Atlantik obsahuje skoro čtvrtinu veškerého oxidu uhličitého, který lidé vyprodukovali od 19. století. Tímto oceány fungují jako velké úložiště CO₂ a brzdí účinnost skleníkového efektu. Na základě výzkumů ze začátku 21. století je zřejmé, že některé části oceánů (např. kolem Antarktidy) ztrácejí schopnost absorbovat oxid uhličitý. Zjednodušeně lze říci, že oceány se začínají oxidem uhličitým plnit, a proto lze očekávat, že se stále více CO₂ bude ukládat v atmosféře.

Identifikace a posouzení zmírňujících opatření, která vyplývají z bilance skleníkových plynů a CO₂ je uvedeno v kap. D. I. 2. a podrobně vyhodnoceno ve studii Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017). Součástí kap. D. I. 2. a studie Vlivy na klima je rovněž vyhodnocení adaptace předmětného záměru na změny klimatu.

C. II. 6. Počáteční akustická situace

Dne 27. – 28. 6. 2017 bylo pro účely dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů provedeno 24hodinové měření počáteční akustické situace ve třech místech měření (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2017). Výsledky měření sloužily pro zjištění stávající akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb z provozu na komunikaci I/6 před realizací dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka, Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat. Výsledky měření byly použity i pro ověření a případnou kalibraci výpočtového modelu.

Podrobný popis a znázornění situace míst měření (M1, M2, M3), stejně tak i výsledky měření jsou uvedeny v protokolu o zkoušce č. 1706033VP07, který je součástí přílohy č. 2 předkládané dokumentace EIA.

Tabulka 58 Souhrn výsledků měření počáteční akustické situace – hluk z dopravy

Místo měření	Adresa místa měření	Datum měření	Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)
M1	Hořovičky, č. p. 100	27. – 28. 6. 2017	72,0± 2,0	66,8± 2,0
M2	Hořesedly, č. p. 108	27. – 28. 6. 2017	70,7± 2,0	65,0± 2,0
M3	Krupá, č. p. 187	27. – 28. 6. 2017	75,5± 2,0	70,7± 2,0

Uvedené hodnoty $L_{Aeq,T}$ v místě měření M1, M2 a M3 jsou včetně odrazu akustické energie od fasád za místy měření a neslouží pro přímé porovnání s hygienickým limitem, neboť nejsou korigovány pro účely hodnocení a stanovení výsledné hodnocené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A.

Podrobné vyhodnocení počáteční akustické situace na základě provedených výpočtů je uvedeno v kap. 7. 2. Akustického posouzení, které je přílohou č. 2 předkládané dokumentace EIA. Z výpočtů vyplývá, že hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se pro počáteční akustickou situaci v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,7$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,6$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se pro počáteční akustickou situaci v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,7$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,6$ dB.

Pozn.: Pro kumulaci provozu silniční a železniční dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto nelze vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy porovnat s hygienickým limitem hluku. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy slouží pouze ke znázornění akustické situace z provozu těchto zdrojů hluku.

C. II. 7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Výčet dotčených obcí a jejich demografických charakteristik je uveden v kap. C. I. 11. předkládané dokumentace EIA.

Pro účely hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska hluku byla v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA) provedena analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu pozemní dopravy. Obdobná analýza byla provedena pro účely hodnocení vlivů na veřejné zdraví

z hlediska znečištění ovzduší. Tyto analýzy vycházely z dat Českého statistického úřadu za rok 2017 o aktuálním počtu obyvatel v dotčených obcích.

C. II. 8. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek

Kulturní památky

Dle Národního památkového ústavu jsou v okolí navrhovaného záměru vyhlášeny následující kulturní památky:

- k. ú. Krušovice – zámek Krušovice (ÚSKP: 10116/2-4230) a sýpka – součást hospodářského zázemí zámku (ÚSKP: 103387),
- k. ú. Krupá – kostel sv. Gotharda (ÚSKP: 22727/2-2667),
- k. ú. Nesuchyně – kostel sv. Markéty (ÚSKP: 33552/2-2686),
- k. ú. Kněžves u Rakovníka – kostel sv. Jana Křtitele (ÚSKP: 45027/2-2654),
- k. ú. Veclov u Svojetína – kostel Všech svatých (ÚSKP: 22447/2-2750), socha Panny Marie s Jezulátkem (ÚSKP: 17243/2-2751),
- k. ú. Hořesedly – kostel sv. Vavřince (ÚSKP: 24150/2-3067),
- k. ú. Děkov – kostel sv. Jana Křtitele (ÚSKP: 20174/2-3064),
- k. ú. Hokov – kaplička se zvoničkou (ÚSKP: 12097/2-4212), venkovský dům (ÚSKP: 14016/2-3066),
- k. ú. Vrbice u Hořoviček - kostel Povýšení sv. Kříže (ÚSKP: 46061/2-3109),
- k. ú. Hořovičky – kostel Nejsvětější Trojice (ÚSKP: 35092/2-3068), kostel sv. Cyrila a Metoděje s farou (ÚSKP: 12095/2-4213), socha císaře Josefa II. (ÚSKP: 12094/2-4222).

Dle Národního památkového ústavu se záměr nedotkne žádné národní kulturní památky, památkové rezervace či zóny.

Architektonické aspekty

Co se týká architektonických aspektů nelze zájmové území považovat za významné. Výše uvedené kulturní památky, u nichž je možné identifikovat architektonickou významnost, se většinou vyskytují v intravilánu přilehlých obcí mimo trasu D6 – Střední Čechy.

Archeologické aspekty

Popis stávajícího stavu zájmového území z hlediska archeologických aspektů je uveden v kap. C. I. 10. předkládané dokumentace EIA.

Hmotný majetek

V trase plánované dálnice i jejím bezprostředním okolí se nachází velké množství staveb, které budou realizací záměru dotčeny. S tím souvisí zásahy do hmotného majetku.

Tabulka 59 Zásahy do hmotného majetku

Úsek dálnice D6	Označení	Objekt
Krupá, přeložka		Objekty pozemních komunikací

Úsek dálnice D6	Označení	Objekt	
	SO 3130	Přeložka silnice I/6 v km 46,700 – 48,010	
	SO 3131	Přeložka silnice II/229 v km 43,530	
	SO 3140	Provizorní napojení R6 v km 48,200	
	SO 3150	Přeložka polní cesty v km 44,550	
	SO 3151	Přeložka polní cesty v km 46,390	
	SO 3153	Přeložka polní cesty v km 45,080	
	SO 3154	Polní cesta vpravo v km 44,260	
	SO 3155	Přeložka polní cesty v km 44,310	
	SO 3156	Přeložka účelové komunikace vlevo v km 42,940 – 43,500	
	SO 3185	Úpravy stávajících komunikací	
	SO 3186	Provizorní přeložka silnice II/229	
	Vodohospodářské objekty		
	SO 3305	Zatrubnění příkopu km 43,620 – 43,920	
	SO 3320	Přeložka Krupského potoka v km 44,560	
	SO 3321	Přeložka vodoteče v km 45,220	
	SO 3322	Přeložka Lišanského potoka v km 45,250	
	SO 3370	Úpravy meliorací v km 42,300 – 43,900	
	SO 3371	Úpravy meliorací v km 44,400 – 45,650	
	Úpravy elektro a sdělovacích objektů		
	SO 3401	Úprava vedení VVN 400 kV v km 43,550	
	SO 3410	Úprava vedení 22 kV v km 43,778 silnice R6	
	SO 3430	Úprava vedení NN v km 42,010	
	SO 3431	Úprava napájení katodové ochrany v km 42,890	
	SO 3432	Úprava vedení NN v km 44,580 silnice R6	
	SO 3433	Přípojka NN pro napájení el. zařízení v km 47,9	
	SO 3460	Opatření na DOK TransgasNet v km R/6 43,141	
	SO 3461	Opatření na DOK v km R/6 42,891	
	SO 3462	Úprava kabelu ČD	
	SO 3463	Úprava DK Transgas v km 42,891	
	SO 3464	Úpravy kabelů Č. Telecom	
	Přeložky a opatření plynovodů		
	SO 3501	Přeložka VVTL plynovodu DN 900 v km R/6 43,130	
	SO 3511	Přeložka VTL plynovodu DN 100 v km R/6 41,850	
SO 3512	Opatření na VTL plynovodu DN 300 v km R/6 43,170		
SO 3513	Přeložka VTL plynovodu DN 200 v km R/6 43,485		
SO 3513.1	Provizorní přeložka VTL plynovodu DN 200 v km R/6 43,460		
Objekty úpravy území			
SO 3830	Rekultivace zrušených komunikací		
Hořesedly, přeložka	Objekty pozemních komunikací		
	4130	Přeložka silnice III/22913 km 49,094	
	4131	Přeložka silnice II/227 km 50,927	
	4132	Přeložka doprovodné komunikace II/606 km 51,723	
	4133	Přeložka silnice III/2211 km 53,857	
	4134	Přeložka silnice III/2217 km 55,947	
	Odstranění panelů z polního letiště		
	4160	Odstranění panelů z polního letiště	
	Vodohospodářské objekty		
	4321	Přeložka Novodvorského potoka km 49,588	
	4322	Přeložka vodoteče km 52,577	
	4323	Přeložka Hájevského potoka km 54,525	
	4325	Přeložka vodoteče km 53,389	
	4326	Přeložka vodoteče km 50,500	

Úsek dálnice D6	Označení	Objekt		
	4327	Rekonstrukce vodoteče km 57,500		
	4331	Přeložka vodovodu Nesuchyně km 48,780		
	4371	Rekonstrukce meliorací km 49,500 – 50,500		
	4372	Rekonstrukce meliorací km 53,500 – 54,000		
	4373	Rekonstrukce meliorací km 54,500		
	4374	Rekonstrukce meliorací km 56,200 – 56,400		
	Elektro a sdělovací objekty			
	4451	Přeložka DOK, km 50,900		
	4452	Demontáž DK, km 53,850		
	4461	Přeložka MTS, km 50,900		
	4462	Demontáž MTS, km 51,900		
	4481	Přeložka sděl. Kabelu ČD – km 50,500		
	4482	Úprava zabezpečovacího zařízení ZN Hořesedly		
	4483	Úprava přejezdového zabezpečovacího zařízení v žkm 11,948		
	Objekty trubního vedení			
	4510	Přeložka VTL plynovodu DN 80 v km 50,650 – 50,900		
	4511	Přeložka VTL plynovodu DN 200 v km 56,050 – 56,600		
	Objekty drah			
	4651	Přeložka tratě Louny - Rakovník – železniční spodek		
	4651.1	Přeložka tratě Louny - Rakovník – propustek v žkm 11,741		
	4652	Přeložka tratě Louny - Rakovník – železniční svršek		
	Objekty úpravy území			
	4823	Rekultivace opuštěných úseků silnic		
	4824	Úprava a odstranění chmelnic		
	Hořovičky, obchvat	Demolice		
		SO 5001	Demolice stánku v km 62,440	
		SO 5002	Demolice buněk v km 62,550	
		SO 5003	Demolice LPG v km 62,560	
		Objekty pozemních komunikací		
		SO 5130	Úprava silnice III/2214 km 59,068	
		SO 5131	Přeložka silnice III/0272	
		SO 5133	Úprava silnice III/00611 km 61,213	
		SO 5134	Přeložka silnice I/27	
SO 5135		Rozšíření stávající komunikace		
Vodohospodářské objekty				
SO 5307		Rekonstrukce odvodnění parkoviště		
SO 5311		Přeložka ČOV motorestu a ČS PHM		
SO 5312		Přeložka splaškové kanalizace ČS PHM		
SO 5313		Přeložka splaškové kanalizace motorestu		
SO 5314		Přeložka dešťové kanalizace motorestu		
SO 5321		Přeložka Hokovského potoka km 58,437		
SO 5322		Přeložka Očíhoveckého potoka km 58,671		
SO 5324		Rekonstrukce koryta vodoteče		
SO 5331		Přeložka vodovodu km 59,040		
SO 5332		Zrušení studny motorestu		
SO 5371		Rekonstrukce meliorací km 58,250–59,050		
SO 5372		Rekonstrukce meliorací km 61,770–62,000		
Objekty elektro				
SO 5443		Demontáž osvětlení LPG v KÚ		
SO 5451		Přeložka DOK, km 59,1		
SO 5452		Přeložka DOK, km 59,8		
SO 5461		Přeložka MTS, km 59,1		

Úsek dálnice D6	Označení	Objekt
	SO 5462	Přeložka MTS, km 59,8
	SO 5463	Přeložka MK Kolečov, km 60,0
	SO 5467	Přeložka MTS, motel Zálesák
	Objekty úpravy území	
	SO 5823	Rekultivace opuštěných úseků silnic
	SO 5824	Úprava a odstranění chmelnic
Odpočívka Kolečov	Objekty pozemních komunikací	
	SO 5120	Úprava sil. III/00610, R6 – Kolečov
	SO 5153	Úprava polní cesty v km 60,5
	Vodohospodářské objekty	
	SO 5310	Splašková přípojka k ČSPH Kolečov
	SO 5332	Přípojka vodovodu do ČSPH Kolečov
	Objekty elektro	
	SO 5416	Přípojka vedení 22KV na odpočívku Kolečov
	SO 5434	Přeložka vedení NN, ČSPH – Kolečov
	SO 5465	Přeložka kabelu MK, ČSPH – Kolečov
	SO 5466	Přeložka kabelů DOK a MTS – odpočívka Kolečov

R6 Krupá přeložka: Průvodní zpráva, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), D6 Hořesedly – přeložka: Průvodní zpráva, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat: Průvodní zpráva, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016) a R6 Hořovičky – obchvat Prověření technického řešení odpočívky Kolečov: Průvodní zpráva, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

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

Posuzovaný záměr se nachází na území Středočeského a z části Ústeckého kraje v katastrálních územích Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněžves u Rakovníka, Hořesedly, Děkov, Chrášťany u Rakovníka, Hokov, Hořovičky, Kolečov, Vrbice u Hořoviček, Bukov u Hořoviček, Strojetic u Podbořan, Bílenec.

Charakteristickým rysem prostorových vztahů krajiny, kterou trasa dálnice D6 – Střední Čechy prochází, je intenzivní zemědělské využití. Z vizuálního hlediska je pro krajinu v okolí navrhovaného záměru signifikantní červené zbarvení ornice a přítomnost větších i menších chmelnic.

Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy v charakteristických výpočtových bodech se ve stávajícím stavu v denní době pohybují v intervalu $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,7$ dB, v noční době $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,6$ dB. Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční a železniční dopravy se ve stávajícím stavu v denní době pohybují v intervalu $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,7$ dB, v noční době $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,6$ dB. Ve výše uvedeném souhrnném hodnocení, kde jsou uvedeny rozsahy akustické zátěže z hlediska minimálních a maximálních zjištěných hodnot v území, se již neprojevuje v těchto hodnotách dominance železniční dopravy, a proto jsou uváděné minimální i maximální hodnoty stejné jak pro silniční, tak pro kumulativní vliv.

Vyhodnocení stávající kvality ovzduší bylo provedeno na základě pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek (od roku 2012 do roku 2016) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území jsou splněny téměř všechny imisní limity. V části území úseku Krupá, přeložka je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se však pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.,

o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). Dle údajů z nejbližších monitorovacích stanic AIM v lokalitě Beroun a Čertovy schody je zřejmé, že nejvyšší osmihodinové aritmetické průměry CO za rok 2015 činí $2\,102\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, resp. $3\,038\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což je rovněž pod hranicí imisního limitu.

Z hlediska stávajícího stavu klimatu zájmového území se dle oficiálních podkladů ČHMÚ odchylky průměrných ročních teplot od normálu za roky 1961–2015 pohybují v rozpětí od $-0,3\ ^\circ\text{C}$ do $1,9\ ^\circ\text{C}$. Roční úhrn srážek se v zájmovém území za více jak 50 let pohybuje v rozpětí 459–792 mm/rok. V území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

V místě vedení trasy navrhovaného záměru nebyly zjištěny žádné staré ekologické zátěže. V širším okolí se pak nachází několik lokalit, které jsou vedeny v Systému evidence kontaminovaných míst. Trasou navrhovaného záměru bude dotčena lokalita chráněného ložiskového území a výhradní ložisko nerostných surovin. V blízkém okolí posuzovaného záměru se dále nachází lokality nevyhrazených ložisek nerostných surovin a chráněných ložiskových území, včetně poddolovaných a sesuvných území. V blízkosti zájmového území se nenachází dobývací prostory (těžené, netěžené) a prognózní zdroje nerostných surovin.

Zájmové území leží v tzv. zranitelné oblasti, která se však především týká požadavků na používání chemických hnojiv a látek k hubení škůdců a plevelů. Nezasahuje však do žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Trasa předmětného záměru zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje Nový Dvůr.

V trase předmětného záměru se nachází sedm menších vodních toků: Červený potok, Krupský potok, Lišanský potok, Novodvorský potok, Hájevský potok, Hokovský potok a Očihovecký potok.

Podzemní vody zájmového území mají často nesouvislou a mírně napjatou hladinu. Úroveň hladiny podzemní vody může sezónně kolísat v závislosti na srážkových poměrech v řádu až několika metrů. Z hlediska chemismu lze místy v podzemních vodách zájmového území detekovat zvýšené množství chloridů či dusičnanů, které jsou dány zimní údržbou komunikací a intenzivním zemědělstvím.

Co se týká ochrany podzemních vod ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, trasa předmětného záměru protíná ochranné pásmo vodního zdroje Nový Dvůr u Chráštan (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 20. 9. 1984). Další ochranné pásmo vodního zdroje se nachází ve vzdálenosti min. 100 m od trasy předmětného záměru.

Posuzovaný záměr si vyžádá cca 154,89 ha trvalého záboru ZPF, resp. 37,24 ha dočasného záboru ZPF. Trvalým zábohem budou dotčeny především půdy I., III. a IV. třídy ochrany ZPF. Obecně však lze konstatovat, že v zájmovém území jsou zastoupeny půdy té nejvyšší kvality až po půdy té nejnižší kvality.

Navrhovaný záměr si dále vyžádá trvalý zábor 6,85 ha PUPFL, resp. 1,47 ha dočasného záboru PUPFL nad 1 rok trvání.

V zájmovém území byly zaznamenány druhy zvláště chráněných živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dále bylo zjištěno 18 vzácnějších druhů rostlin, z toho dva zvláště chráněné ve smyslu přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Záměr se v předmětném území dotýká téměř výhradně plochy polních monokultur, které jsou intenzivně využívány k pěstování kulturních plodin, a na které nejsou výhradně vázány některé z druhů vyskytujících se v okolí. I běžné druhy jsou zde zastoupeny v minimálních počtech čítajících jednotlivé jedince. Podobné biotopy pak jsou plošně zastoupeny i v okolí. Mimolesní zeleň se nachází podél

stávajících silnic, železničních tratí a podél polních cest a vodotečí. Místně se jedná o části remízků v polích či části ovocných sadů.

Záměr kříží hodnotnější či přírodní biotopy (v území se jedná zejména o travnaté plochy, lesní okraje a plochy křovin) pouze lokálně.

Realizací záměru nedojde k ovlivnění soustavy NATURA 2000, zvláště chráněných území, ani památných stromů. Záměr zasahuje okrajově do přírodního parku Jesenicko a lemuje hranici přírodního parku Džbán. Dále se v území nachází řada prvků ÚSES, VKP registrované i VKP „ze zákona“.

Závěrem je možné konstatovat, že zatížení dotčeného území je úměrné jeho charakteru a způsobu stávajícího využití převážně zemědělského charakteru. Zatížení obyvatelstva souvisí především s průjezdnou dopravou jednotlivými obcemi, což je patrné i z vyhodnocení stávající akustické situace. Z vyhodnocení stávajícího stavu znečištění ovzduší vyplývá, že v řešeném území jsou splněny téměř všechny imisní limity, kromě imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Z vyhodnocení ostatních složek životního prostředí nevyplývá, že by byly zatíženy nad únosnou míru.

V případě neprovedení záměru D6 – Střední Čechy lze očekávat nepříznivý vývoj především v oblasti akustické zátěže obyvatel a znečištění ovzduší v obcích Krupá, Hořesedly a Hořovičky, kterými prochází stávající komunikace I/6. Tento predikovaný stav souvisí s očekávaným výhledovým růstem intenzit dopravy na této komunikaci v případě, že nebude realizována dálnice D6 v tomto úseku. V návaznosti na vyšší akustickou zátěž území i nepříznivý trend vývoje kvality ovzduší v dotčených obcích je možné očekávat i obdobný vývoj v oblasti veřejného zdraví.

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

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D. I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

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

D. I. 1. 1. Vlivy na obyvatelstvo

Sociální a ekonomické vlivy

Během výstavby záměru D6 – Střední Čechy vznikne řada pracovních příležitostí. Výstavba záměru bude zdrojem práce pro stavební, projekční a dopravní firmy. Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

Současně se zvýší poptávka po různých druzích stavebních materiálů, čímž bude podpořen obchod s tímto druhem zboží, přičemž zvýšená poptávka pozitivně ovlivní i výrobce potřebných materiálů.

Přínosem záměru pro širokou veřejnost – řidiče ve fázi provozu předmětného záměru je realizace a zprovoznění úseku moderní komunikace, splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Tato modernizace se týká rozvoje systémů ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, systémů ke zvýšení plynulosti silniční dopravy a inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě.

Jednou z hlavních funkcí dálnice D6 – Střední Čechy je v součinnosti s ostatními úseky dálnice D6 vybudování uceleného tahu, který bude propojovat hlavní město Prahu s karlovarsko-chebskou průmyslovou aglomerací a s lázněmi mezinárodního významu (Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně až na hranice s Německem).

Dálnice D6 dále odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž se podstatně zlepší životní podmínky jejich obyvatel, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů s vozidly a zejména dojde k poklesu imisní a hlukové zátěže v dotčených obcích. V případě realizace záměru D6 – Střední Čechy je možné očekávat pozitivní dopady na obce Krupá, Hořesedly a Hořovičky.

Dálnice D6 rovněž zajistí lepší možnosti využití silnice I/6 pro místní dopravu a zvýšení celkové dostupnosti tohoto regionu.

Narušení faktorů pohody obyvatel

Období výstavby záměru může být z hlediska faktorů pohody obyvatelstva po přechodnou dobu zatěžující. Narušení faktorů pohody ve fázi výstavby je možné očekávat především v souvislosti s dopravou materiálu na stavbu, či v souvislosti s hlukem ze stavební činnosti. Ojedinele tak může

docházet i k vyššímu výskytu a pocitům rozmrzelosti místního obyvatelstva, a to především v době nejhluchnějších fází výstavby, např. v etapě zemních prací.

Obyvatelé nejbližších situovaných obytných domů budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Budou-li občané ovlivnění hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk bude příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit.

D. I. 1. 2. Vlivy na zdraví obyvatel

Podrobné posouzení zdravotních rizik, resp. vlivů záměru na veřejné zdraví ve spojitosti s realizací posuzovaného záměru D6 – Střední Čechy je provedeno v rámci samostatné studie, která je součástí přílohy č. 4 předkládané dokumentace EIA.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru D6 – Střední Čechy může dojít k potenciálnímu ovlivnění především těchto faktorů:

- zvýšení hladiny akustického tlaku,
- zvýšení znečištění ovzduší.

Posouzení vlivu záměru na akustickou situaci a znečištění ovzduší na základě zpracovaných samostatných odborných studií je podrobně rozebráno v kapitolách D. I. 2. a D. I. 3. dokumentace EIA.

Z hlediska potenciálních zdravotních rizik jsou stěžejní výsledky Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) a Rozptylové studie (příloha č. 3a a 3b dokumentace EIA), které pro jednotlivé hodnocené stavy (viz kap. B. I. 5. dokumentace EIA) uvádí předpokládanou hlukovou zátěž ze související dopravy a imisní příspěvek oxidu dusičitého, prašného aerosolu frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu.

Hluk – hodnocení zdravotních rizik

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustického posouzení zpracovaných pro stávající stav a pro stavy s realizací záměru i s navrženými protihlukovými opatřeními a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území.

V současné době je především pro obyvatele území podél stávající komunikace I/6 doprava zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku včetně zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Realizací záměru dojde v těchto lokalitách k významnému snížení rizika hluku i k významnému snížení možných rizik kardiovaskulárních onemocnění z expozice hluku ze silniční dopravy.

Pro obyvatele lokalit nejbliže k trase záměru D6 – Střední Čechy dojde realizací záměru (s navrženými protihlukovými opatřeními) k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem nebo rušených hlukem z dopravy ve spánku (zvýšení o 1 až 3 % u obyvatel nejbližších obytných staveb). Lze konstatovat, že riziko nepříznivých účinků hluku bude i v těchto lokalitách zanedbatelné.

Je zde třeba zdůraznit, že vztahy expozice a účinku, které byly odvozeny pro obtěžování vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a zprůměrnovány na celou populaci, nemusí platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů.

Období výstavby by mohlo být významnější z hlediska obtěžování a nepříznivého ovlivnění pohody obyvatel v okolí stavby. Tento dočasný vliv je ale z hlediska možných zdravotních účinků velmi malý, přesto je doporučeno dodržovat pravidla ke snížení negativních vlivů etapy výstavby na akustickou situaci.

Ovzduší – hodnocení zdravotních rizik

Byl proveden odhad zdravotních rizik, spojených s možnou změnou znečištění ovzduší, danou vlivem plánovaného provozu záměru „D6 – Střední Čechy“.

Hodnocení bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo(a)pyrenu podle standardní metodiky WHO a Evropské komise. Rizika byla posuzována pro části obcí nejbližší k záměru.

Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byl použit konzervativní expoziční scénář, to znamená, že vypočtené průměrované, resp. maximální příspěvky u nejbližší obytné zástavby byly použity pro všechny obyvatele v obcích.

Z provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} z provozu záměru budou mít zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele. Naopak odvedení dopravy z center obcí, kterými prochází stávající komunikace I/6 bude mít za následek významné snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi ze silniční dopravy.

Odhadované stávající průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele. Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru, nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO₂.

Vypočtené imisní příspěvky osmihodinových koncentrací CO z provozu záměru jsou nízké a nelze očekávat významné riziko toxických účinků.

Imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je 5 µg/m³ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné.

Změny imisního zatížení dané lokality benzo[a]pyrenem po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin jsou imisní příspěvky hodnoceného záměru nevýznamné.

Shrnutí

V současné době je pro obyvatele obcí podél komunikace I/6 doprava významným zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku. Realizace navržené D6 – Střední Čechy ovlivní tuto situaci příznivě především v částech obcí podél stávající komunikace.

V těchto částech obcí dojde k celkovému poklesu procent obyvatel obtěžovaných hlukem a obyvatel rušených hlukem ve spánku i k významnému snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění z expozice hluku z dopravy.

V územích nejbližší k plánovanému záměru dojde realizací záměru (s navrženými protihlukovými opatřeními) k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

V celkovém souhrnu kvantitativních ukazatelů rizika hluku pro hodnocené soubory obyvatel se proto předpokládaná změna hlukové expozice projeví jen částečně (jedná se o soubor obyvatel, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů).

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, oxid uhelnatý, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren. Na základě výpočtů uvedených v rozptylové studii lze konstatovat, že změny imisní situace jsou z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší zanedbatelné.

Závěr

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací záměru nedojde k významnému zvýšení rizika pro lidské zdraví.

D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima

D. I. 2. 1. Vlivy na ovzduší

Hodnocení vlivů záměru D6 – Střední Čechy na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3a (Etapa výstavby) a 3b (Etapa provozu) předkládané dokumentace EIA.

Provedeno bylo posouzení stávající imisní zátěže zájmového území, dále pak příspěvků záměru k imisní zátěži ve stávajícím stavu, výhledovém roce 2023 a v roce 2040.

Dále bylo provedeno vyhodnocení vlivu fáze výstavby předmětného záměru na ovzduší.

Imisní limity

Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Jejich hodnoty jsou pro jednotlivé znečišťující látky stanoveny přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

V případě krátkodobých (hodinových či denních) koncentrací je vedle výše limitu stanoven i tolerovaný počet překročení limitní hodnoty v průběhu kalendářního roku.

Tabulka 60 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví

Látka	Časový interval	Imisní limit	Maximální tolerovaný počet překročení za rok
Oxid dusičitý	1 rok	40 µg.m ⁻³	–
	1 hod	200 µg.m ⁻³	18
Benzen	1 rok	5 µg.m ⁻³	–
Suspendované částice PM ₁₀	1 rok	40 µg.m ⁻³	–
	1 den	50 µg.m ⁻³	35

Látka	Časový interval	Imisní limit	Maximální tolerovaný počet překročení za rok
Suspendované částice PM _{2,5} *	1 rok	25 µg.m ⁻³	–
Oxid uhelnatý	8 hodin	10 000 µg.m ⁻³	–
Benzo[a]pyren **	1 rok	1 ng.m ⁻³	–

* Od roku 2020 bude platit imisní limit ve výši 20 µg.m⁻³.

** Imisní limit dle bodu 3 přílohy č. 1, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (k úrovni znečištění se přihlíží).

Hodnocené polutanty

S ohledem na stanovené imisní limity dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a charakter posuzovaného záměru byly v rámci modelového hodnocení kvality ovzduší hodnoceny průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace benzenu, průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}, maximální hodinové koncentrace oxidu uhelnatého a průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Výpočtové oblasti/body

Vyhodnocení bylo provedeno ve výpočtových oblastech zvlášť pro jednotlivé úseky dálnice D6 – Střední Čechy: Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat.

Výpočet příspěvků k imisní zátěži pro úsek Krupá, přeložka byl proveden ve výpočtové čtvercové síti 3200 x 1600 metrů o kroku 50 m, která představuje celkem 2 145 výpočtových bodů (1–2145) a ve třech modelových výpočtových bodech, reprezentujících blízké hygienicky významné objekty – obytná zástavba (30 001–30 003).

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl pro úsek Hořesedly, přeložka proveden ve výpočtové čtvercové síti 3200 x 1600 metrů o kroku 50 m, která představuje celkem 2 145 výpočtových bodů (10 001–12145) a ve dvou modelových výpočtových bodech, reprezentujících blízké hygienicky významné objekty – obytná zástavba (30 004, 30 005).

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl pro úsek Hořovičky, obchvat proveden ve výpočtové síti 2 000 x 1 500 metrů o kroku 50 m, která představuje celkem 1 271 výpočtových bodů (20 001–21 271) a ve třech modelových výpočtových bodech, reprezentujících blízké hygienicky významné objekty – obytná zástavba (30 006–30 008).

Ve výpočtové síti bylo provedeno hodnocení v 1,6 m nad zemí (dýchací zóna člověka).

Fáze výstavby

Vyhodnocení vlivů stavebních prací záměru D6 – Střední Čechy je provedeno zvlášť pro jednotlivé úseky stavby (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat), v rámci nichž jsou umístěny jednotlivé referenční výpočtové body, u kterých je hodnocena imisní situace. Seznam a popis umístění referenčních bodů je zřejmý z kap. 3. 5 Rozptylové studie – fáze výstavby (příloha č. 3a předkládané dokumentace EIA).

Vyhodnocení imisních příspěvků v průběhu zemních prací, jako kritické fáze výstavby z hlediska možného znečištění ovzduší v jednotlivých oblastech, je uvedeno níže.

Vyhodnocení – fáze výstavby

Krupá, přeložka

Oxid dusičitý – průměrné roční a maximální hodinové koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,28 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $7,20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $5,08 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do $662 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $48 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $5,00 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,51 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $41,74 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $9,33 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jak je patrné z mapových podkladů, maxima u 24 hodinových příspěvků jsou dosahována v prostoru staveniště, tedy mimo obytnou zástavbu.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $4,87 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,24 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru v etapě výstavby mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM_{2,5}, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Benzen – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,121 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,053 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,0025 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,0011 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Hořesedly, přeložka

Oxid dusičitý – průměrné roční a maximální hodinové koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,18 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $7,32 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $3,26 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do $673 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $31 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $5,45 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,46 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $45,56 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $5,98 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jak je patrné z mapových podkladů, maxima u 24 hodinových příspěvků jsou dosahována v prostoru staveniště, tedy mimo obytnou zástavbu.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $4,95 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,22 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru v etapě výstavby mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM_{2,5}, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Benzen – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,123 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,039 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,0025 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,0008 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Hořovičky, obchvat

Oxid dusičitý – průměrné roční a maximální hodinové koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,13 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,30 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 6,98 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 3,81 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do 642 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 36 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 4,58 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,54 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 38,27 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 7,00 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jak je patrné z mapových podkladů, maxima u 24 hodinových příspěvků jsou dosahována v prostoru staveniště, tedy mimo obytnou zástavbu.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 4,73 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,26 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru v etapě výstavby mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM_{2,5}, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Benzen – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,117 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,052 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,0024 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,0011 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné.

Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší

Pro omezení vlivů na kvalitu ovzduší při stavební činnosti na obyvatele žijící v okolí plánované stavby budou realizována následující opatření, která jsou uvedena v závěru kapitoly B. I. 6. dokumentace EIA:

- Čištění staveništních ploch a komunikací bude prováděno zásadně za mokra.
- Staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti.
- Budou používány stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a bude věnována péče jejich údržbě – jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.
- Po dobu stavby budou dodržovány zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. nákladní vozidla budou plněna ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
- Po dobu stavby budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum.
- V případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch.
- Bude realizováno pravidelné čištění komunikace určených k dovozu a odvozu materiálu na stavbu.
- V případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem budou omezeny stavební práce, případně bude zamezeno šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.

Fáze provozu

Vyhodnocení vlivu provozu předmětného záměru D6 – Střední Čechy je provedeno zvlášť pro jednotlivé úseky stavby (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat), v rámci nichž jsou umístěny jednotlivé referenční výpočtové body. Seznam a popis umístění referenčních bodů je zřejmý z kap. 3.5 Rozptylové studie – fáze provozu (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA).

Vyhodnocení imisních příspěvků provozu předmětného záměru je provedeno pro tři varianty: stávající stav v roce 2017 a pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 se záměrem.

Vyhodnocení – fáze provozu

Krupá, přeložka

Oxid dusičitý – průměrné roční a maximální hodinové koncentrace

Pro NO₂ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 µg.m⁻³ a 200 µg.m⁻³ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Pětileté aritmetické průměry pro NO₂ za roky 2012 až 2016 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (10,6 µg.m⁻³ až 12,0 µg.m⁻³). Je patrné, že imisní limit v řešeném zájmovém území pro NO₂ není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,60 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,29 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 13,36 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 4,72 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území pro tuto škodlivinu.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,58 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 12,96 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 4,58 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Realizací záměru nedojde k překračování imisního limitu pro NO_2 .

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,64 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,28 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 14,38 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 5,08 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Realizací záměru nedojde k překračování imisního limitu pro NO_2 .

Porovnávací variant

Z níže uvedených tabulek porovnávacích stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 61 Porovnání příspěvků NO_2 varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
NO_2 – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0300	-0,0370	-0,0058	0,0143	0,0082	-0,0421
NO_2 – Aritmetický průměr/1 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,3898	-0,4818	-0,1416	0,1854	0,1067	-0,7861

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 62 Porovnání příspěvků NO_2 varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
NO_2 – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0568	-0,0098	0,0149	0,0333	0,0220	-0,0289
NO_2 – Aritmetický průměr/1 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,7389	-0,1271	0,3619	0,4325	0,2862	-0,5400

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu z hlediska maximálního denního klouzavého aritmetického průměru/8 hod 10 000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

ČHMÚ tuto škodlivinu v pětiletých aritmetických průměrech nesleduje. Nejbližší stanice AIM v lokalitě Beroun a lokalitě Čertovy schody udává za rok 2016 nejvyšší naměřený 8 hodinový aritmetický průměr 2102 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, respektive 3038 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Uvedené stanice však nelze označit za reprezentativní pro řešené území.

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do 126 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 45 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 122 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 43 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Přesto, že aktuální imisní pozadí CO pro zájmové území není známo, nelze předpokládat, že by po realizaci stavby byl imisní limit pro CO překročen.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 136 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 48 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Přesto, že aktuální imisní pozadí CO pro zájmové území není známo, nelze předpokládat, že by po realizaci stavby byl imisní limit pro CO překročen.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stav v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 63 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	3,6652	-4,5300	-1,3312	1,7436	1,0035	-7,3914

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 64 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	6,9482	-1,1952	3,4033	4,0664	2,6909	-5,0773

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (avšak s možností překročení této koncentrace 35krát za kalendářní rok).

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předemné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 19,6 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až 22,8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podle téhož hodnocení je PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v zájmovém území v rozpětí 36,7 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až 41,6 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,09 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,53 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 24,52 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 8,67 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,06 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,46 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 23,79 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 8,41 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM₁₀.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,18 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,51 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 26,40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 9,33 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM₁₀.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné. Jak je patrné z odpovídajících mapových podkladů Rozptylové studie (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA), nejvyšší příspěvky k 24 hodinovému aritmetickému průměru PM₁₀ jsou dosahovány v oblasti MÚK, tedy mimo obytnou zástavbu.

Tabulka 65 Porovnání příspěvků PM₁₀ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0,0551	-0,0679	-0,0107	0,0262	0,0151	-0,0772
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 24 hod (μg.m ⁻³)	0,7157	-0,8845	-0,2599	0,3404	0,1959	-1,4432

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 66 Porovnání příspěvků PM₁₀ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0,1044	-0,0179	0,0274	0,0611	0,0404	-0,0530
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 24 hod (μg.m ⁻³)	1,3567	-0,2334	0,6645	0,7940	0,5254	-0,9914

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace

Pro PM_{2,5} je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou 25 μg.m⁻³. Od 1. 1. 2020 bude pro tuto škodlivinu stanoven imisní limit 20 μg.m⁻³.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 14,1 až 16,2 μg.m⁻³. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,53 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,26 μg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,51 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,22 μg.m⁻³.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM_{2,5}, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,57 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro $\text{PM}_{2,5}$, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 67 Porovnání příspěvků $\text{PM}_{2,5}$ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
$\text{PM}_{2,5}$ – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0264	-0,0326	-0,0051	0,0126	0,0072	-0,0370

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 68 Porovnání příspěvků $\text{PM}_{2,5}$ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
$\text{PM}_{2,5}$ – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0501	-0,0086	0,0132	0,0293	0,0194	-0,0254

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Benzen – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu 5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 1,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,057 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,028 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,056 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,024 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro benzen.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,062 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,027 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro benzen.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 69 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
Benzen – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0029	-0,0035	-0,0006	0,0014	0,0008	-0,0040

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 70 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
Benzen – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0055	-0,0009	0,0014	0,0032	0,0021	-0,0028

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,62 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ až 1,13 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ přičemž je patrné, že překročený imisní limit je pouze v oblasti obce Krupá, jak je patrné z kapitoly 3.7 Rozptylové studie (ECO-ENVI-CONSULT, září 2017; příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA). V dalších částech zájmového území imisní limit pro benzo[a]pyren překročen není.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2011 až 2015 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,64 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ až 1,08 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ přičemž je patrné, že překročený imisní limit je pouze v oblasti obce Krupá, jak je patrné z příslušné kapitoly předkládané rozptylové studie. V dalším zájmovém území imisní limit pro benzo[a]pyren není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,056 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,027 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,055 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,024 ng.m⁻³.

Uvedené příspěvky na většině navrhovaného úseku nebudou znamenat i se zohledněním pozadí překročení hygienického limitu.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,061 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,026 ng.m⁻³.

Nyní platná legislativa ochrany ovzduší umožňuje umístování zdrojů znečišťování ovzduší i do území, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek za situace, kdy příspěvky z provozu zdrojů k ročním koncentracím znečišťující látky nedosahují úrovně 1 % limitu roční průměrné koncentrace.

Pokud dochází k nárůstu (jako rozdíl mezi stávajícími příspěvky z dopravy a příspěvky z dopravy po realizaci obchvatu) u modelově zvolených výpočtových bodů nejbližší navrhovanému obchvatu, potom je tento příspěvek pod hodnotou 1 % imisního limitu.

Porovnávací variant

Z níže uvedených tabulek porovnávacích stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že v místech, kde je imisní limit pro benzo[a]pyren překročen, nedochází realizací záměru k navýšení imisních příspěvků o více jak 1 %.

Tabulka 71 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
Benzo[a]pyren – Aritmetický průměr/1 rok (ng.m ⁻³)	0,0028	-0,0035	-0,0006	0,0013	0,0008	-0,0040

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 72 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30001	30002	30003	30004	30005	30006
Benzo[a]pyren – Aritmetický průměr/1 rok (ng.m ⁻³)	0,0054	-0,0009	0,0014	0,0031	0,0021	-0,0027

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Hořesedly, přeložkaOxid dusičitý – průměrné roční a maximální hodinové koncentrace

Pro NO₂ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 μg.m⁻³ a 200 μg.m⁻³ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Pětileté aritmetické průměry pro NO₂ za roky 2012 až 2016 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (10,4 µg.m⁻³ až 11,7 µg.m⁻³). Je patrné, že imisní limit v řešeném zájmovém území pro NO₂ není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,60 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,31 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 13,49 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 5,05 µg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území pro tuto škodlivinu.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,59 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,23 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 13,09 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 5,26 µg.m⁻³.

Realizací záměru nedojde k překračování imisního limitu pro NO₂.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,65 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,25 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 14,53 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 5,83 µg.m⁻³.

Realizací záměru nedojde k překračování imisního limitu pro NO₂.

Porovnávací variant

Z níže uvedených tabulek porovnávacích stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 73 Porovnání příspěvků NO₂ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
NO ₂ – Aritmetický průměr/1 rok (µg.m ⁻³)	0,0068	-0,0791	0,0083	-0,0596	0,0176	-0,0590
NO ₂ – Aritmetický průměr/1 hod (µg.m ⁻³)	0,0882	-1,0310	0,2020	-0,7746	0,2284	-0,7668

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 74 Porovnání příspěvků NO₂ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
NO ₂ – Aritmetický průměr/1 rok (μg.m ⁻³)	0,0262	-0,0544	0,0322	-0,0409	0,0333	-0,0405
NO ₂ – Aritmetický průměr/1 hod (μg.m ⁻³)	0,3404	-0,7082	0,7796	-0,5321	0,4330	-0,5267

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, září 2017)

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu z hlediska maximálního denního klouzavého aritmetického průměru/8 hod 10 000 μg.m⁻³.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

ČHMÚ tuto škodlivinu v pětiletých aritmetických průměrech nesleduje. Nejbližší stanice AIM v lokalitě Beroun a lokalitě Čertovy schody udává za rok 2016 nejvyšší naměřený 8 hodinový aritmetický průměr 2 102 μg.m⁻³, respektive 3 038 μg.m⁻³. Uvedené stanice však nelze označit za reprezentativní pro řešené území.

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do 127 μg.m⁻³ ve výpočtové síti a do 48 μg.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 124 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 50 μg.m⁻³.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 137 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 55 μg.m⁻³.

Přesto, že aktuální imisní pozadí CO pro zájmové území není známo, nelze předpokládat, že by jak ve stávajícím stavu, tak i po realizaci stavby byl imisní limit pro CO překročen.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávacích stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 75 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
CO – Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	0,8292	-9,6943	1,8991	-7,2833	2,1476	-7,2104

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 76 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
CO – Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	3,2006	-6,6592	7,3306	-5,0030	4,0712	-4,9530

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom 50 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (avšak s možností překročení této koncentrace 35 krát za kalendářní rok).

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 19,1 $\mu\text{g.m}^{-3}$ až 23,0 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Podle téhož hodnocení je PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v zájmovém území v rozpětí 36,7 $\mu\text{g.m}^{-3}$ až 42,0 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,10 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,56 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 24,77 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 9,28 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,07 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,42 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 24,03 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 9,65 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM₁₀.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,19 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,46 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $26,67 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $10,71 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM_{10} .

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné. Jak je patrné z odpovídajících mapových podkladů Rozptylové studie (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA), nejvyšší příspěvky k 24 hodinovému aritmetickému průměru PM_{10} jsou dosahovány v oblasti MÚK, tedy mimo obytnou zástavbu.

Tabulka 77 Porovnání příspěvků PM_{10} varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
PM_{10} – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0125	-0,1453	0,0153	-0,1094	0,0323	-0,1083
PM_{10} – Aritmetický průměr 24 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,1619	-1,8929	0,3708	-1,4221	0,4193	-1,4079

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 78 Porovnání příspěvků PM_{10} varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
PM_{10} – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0481	-0,0998	0,0590	-0,0752	0,0612	-0,0744
PM_{10} – Aritmetický průměr 24 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,6249	-1,3003	1,4313	-0,9769	0,7949	-0,9671

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

$\text{PM}_{2,5}$ – průměrné roční koncentrace

Pro $\text{PM}_{2,5}$ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Od 1. 1. 2020 bude pro tuto škodlivinu stanoven imisní limit $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí $14,2$ až $16,9 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,53 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,27 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,52 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro $PM_{2,5}$, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,57 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,23 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro $PM_{2,5}$, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 79 Porovnání příspěvků $PM_{2,5}$ varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
$PM_{2,5}$ – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0060	-0,0697	0,0073	-0,0525	0,0155	-0,0520

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 80 Porovnání příspěvků $PM_{2,5}$ varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
$PM_{2,5}$ – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0231	-0,0479	0,0283	-0,0361	0,0293	-0,0357

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Benzen – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí $0,9$ až $1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,058 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,03 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,056 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,022 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro benzen.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,062 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,024 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro benzen.

Porovnávací variant

Z níže uvedených tabulek porovnávacích stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 81 Porovnání příspěvků benzen varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
Benzen – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0007	-0,0076	0,0008	-0,0057	0,0017	-0,0057

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 82 Porovnání příspěvků benzen varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
Benzen – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0025	-0,0052	0,0031	-0,0039	0,0032	-0,0039

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzo[a]pyrenu 1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,53 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ až 0,95 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Je tedy patrné, že v zájmovém území není imisní limit překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,057 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,029 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,055 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,022 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,061 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,024 ng.m⁻³.

Porovnáni variant

Z níže uvedeného porovnání vyplývá, že pokud dochází k nárůstu (jako rozdíl mezi stávajícími příspěvky z dopravy a příspěvky z dopravy po realizaci obchvatu) u modelově zvolených výpočtových bodů nejbližší navrhované přeložce, potom je tento příspěvek pod hodnotou 1 % imisního limitu. Celá hodnocená stavba je umísťována do území, kde imisní limit pro benzo[a]pyren není překročen.

Tabulka 83 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
Benzo[a]pyren – Aritmetický průměr/1 rok (ng.m ⁻³)	0,0006	-0,0075	0,0008	-0,0056	0,0017	-0,0056

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 84 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30007	30008	30009	30010	30011	30012
Benzo[a]pyren – Aritmetický průměr/1 rok (ng.m ⁻³)	0,0025	-0,0051	0,0030	-0,0039	0,0031	-0,0038

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Hořovičky, obchvatOxid dusičitý – průměrné roční a maximální hodinové koncentrace

Pro NO₂ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 µg.m⁻³ a 200 µg.m⁻³ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Pětileté aritmetické průměry pro NO₂ za roky 2012 až 2016 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (10,2 µg.m⁻³ až 11,6 µg.m⁻³). Je patrné, že imisní limit v řešeném zájmovém území pro NO₂ není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,59 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,27 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 13,07 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 3,42 µg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území pro tuto škodlivinu.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,57 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,27 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 12,68 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 3,44 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Realizací záměru nedojde k překračování imisního limitu pro NO_2 .

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,63 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,3 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 14,07 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 3,82 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Realizací záměru nedojde k překračování imisního limitu pro NO_2 .

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 85 Porovnání příspěvků NO_2 varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
NO_2 – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0670	-0,0419	0,0596	-0,0278	-0,0242	0,0473
NO_2 – Aritmetický průměr/1 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,8711	-0,5456	0,7753	-0,3612	-0,3142	0,6143

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 86 Porovnání příspěvků NO_2 varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
NO_2 – Aritmetický průměr/1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0961	-0,0177	0,0855	-0,0117	-0,0102	0,0678
NO_2 – Aritmetický průměr/1 hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	1,2487	-0,2305	1,1114	-0,1526	-0,1328	0,8806

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu z hlediska maximálního denního klouzavého aritmetického průměru/8 hod 10 000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

ČHMÚ tuto škodlivinu v pětiletých aritmetických průměrech nesleduje. Nejbližší stanice AIM v lokalitě Beroun a lokalitě Čertovy schody udává za rok 2016 nejvyšší naměřený 8 hodinový aritmetický průměr $2\,102\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, respektive $3\,038\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Uvedené stanice však nelze označit za reprezentativní pro řešené území.

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do $123\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $33\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $120\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $33\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $133\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $36\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Porovnání variant

Přesto, že aktuální imisní pozadí CO pro zájmové území není známo, nelze předpokládat, že by jak ve stávajícím stavu, tak i po realizaci stavby byl imisní limit pro CO překročen. Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavu v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 87 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
CO – Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	8,1909	-5,1305	7,2899	-3,3962	-2,9547	5,7765

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 88 Porovnání příspěvků CO varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
CO – Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	11,7419	-2,1676	10,4503	-1,4349	-1,2484	8,2807

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 µg.m⁻³, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom 50 µg.m⁻³ (avšak s možností překročení této koncentrace 35 krát za kalendářní rok).

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 18,8 µg.m⁻³ až 20,0 µg.m⁻³. Podle téhož hodnocení je PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v zájmovém území v rozpětí 36,4 µg.m⁻³ až 38,1 µg.m⁻³. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,07 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,49 µg.m⁻³.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 23,99 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 6,27 µg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,04 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,49 µg.m⁻³.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 23,27 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 6,31 µg.m⁻³.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,15 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,54 µg.m⁻³.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové budou při aktivní variantě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 25,83 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 7,00 µg.m⁻³.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávacích stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné. Jak je patrné z odpovídajících mapových podkladů Rozptylové studie (příloha č. 3b překládané dokumentace EIA), nejvyšší příspěvky k 24 hodinovému aritmetickému průměru PM₁₀ jsou dosahovány v oblasti MÚK, tedy mimo obytnou zástavbu.

Tabulka 89 Porovnání příspěvků PM10 varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0,1230	-0,0769	0,1095	-0,0510	-0,0444	0,0868
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 24 hod (μg.m ⁻³)	1,5993	-1,0018	1,4234	-0,6631	-0,5769	1,1279

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 90 Porovnání příspěvků PM10 varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0,1764	-0,0325	0,1570	-0,0216	-0,0188	0,1244
PM ₁₀ – Aritmetický průměr 24 hod (μg.m ⁻³)	2,2927	-0,4232	2,0405	-0,2802	-0,2438	1,6169

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace

Pro PM_{2,5} je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou 25 μg.m⁻³. Od 1. 1. 2020 bude pro tuto škodlivinu stanoven imisní limit 20 μg.m⁻³.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 14,0 až 14,6 μg.m⁻³. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,52 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,24 μg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,50 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,24 μg.m⁻³.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM_{2,5}, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,56 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,26 μg.m⁻³.

Nelze předpokládat, že by realizací záměru mohlo dojít k překračování imisního limitu pro PM_{2,5}, a to jak z hlediska aktuálně platného limitu, tak i z hlediska limitu platného od roku 2020.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávacích stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru

u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 91 Porovnání příspěvků PM_{2,5} varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
PM _{2,5} – Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0,0590	-0,0369	0,0525	-0,0245	-0,0213	0,0416

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 92 Porovnání příspěvků PM_{2,5} varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
PM _{2,5} – Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0,0846	-0,0156	0,0753	-0,0103	-0,0090	0,0597

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Benzen – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu 5 μg.m⁻³.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,9 až 1,0 μg.m⁻³. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,056 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,026 μg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,054 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,026 μg.m⁻³.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,060 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,029 μg.m⁻³.

Porovnání variant

Z níže uvedených tabulek porovnávajících stávající stav v roce 2017 (varianta 1) se stavy v roce 2023 se záměrem (varianta 2) a 2040 se záměrem (varianta 3) vyplývá, že realizací předmětného záměru u většiny obytné zástavby podél stávající komunikace dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži. Tam, kde se předmětný záměr dálnice D6 nově přibližuje k obytné zástavbě, lze uvedené příspěvky označit za malé a málo významné.

Tabulka 93 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
Benzen – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0007	-0,0076	0,0008	-0,0057	0,0017	-0,0057

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 94 Porovnání příspěvků benzenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
Benzen – Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0025	-0,0052	0,0031	-0,0039	0,0032	-0,0039

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzo[a]pyrenu $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 1 – Stávající stav, rok 2017

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předemtné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2012 až 2016 v zájmovém území pohybují v rozpětí $0,48 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ až $0,57 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Je tedy patrné, že v zájmovém území není imisní limit překročen.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,055 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,025 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – Výhledový stav (rok 2023) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,054 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,025 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Varianta 3 – Výhledový stav (rok 2040) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při aktivní variantě dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,059 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,028 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Porovnávací variant

Z níže uvedeného porovnání vyplývá, že pokud dochází k nárůstu (jako rozdíl mezi stávajícími příspěvky z dopravy a příspěvky z dopravy po realizaci obchvatu) u modelově zvolených výpočtových bodů nejbližší navrhovanému obchvatu, potom je tento příspěvek pod hodnotou 1 % imisního limitu. Celá hodnocená stavba je umísťována do území, kde imisní limit pro benzo[a]pyren není překročen.

Tabulka 95 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
Benzo[a]pyren – Aritmetický průměr/1 rok ($\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0063	-0,0040	0,0056	-0,0026	-0,0023	0,0045

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 96 Porovnání příspěvků benzo[a]pyrenu varianty 1 a 3 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Body mimo výpočtovou síť						
Polutant	30013	30014	30015	30016	30017	30018
Benzo[a]pyren – Aritmetický průměr/1 rok (ng.m ⁻³)	0,0091	-0,0017	0,0081	-0,0011	-0,0010	0,0064

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Národní program snižování emisí ČR ve vztahu k hodnocenému záměru

Článek 18 Národního programu snižování emisí ČR (prosinec 2015) definuje konkrétní opatření s celonárodním dopadem, u kterých je očekáván významný příspěvek ke zlepšení kvality ovzduší. Jako jedna z prioritních staveb je uvedena právě stavba D6, která je zahrnuta v programu pod označením „I/6 (R6) obchvaty obcí na trase“. Z tohoto pohledu je tedy možné označit samotnou stavbu D6 – Střední Čechy jako opatření naplňující cíle Národního programu snižování emisí.

Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy ve vztahu k hodnocenému záměru

Jedním z cílů Programu zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy (květen 2016) je stanovení takových opatření, která povedou ke zlepšení kvality ovzduší a dosažení přípustné úrovně znečištění ovzduší. Opatření ke snížení emisí a k požadovanému zlepšení kvality ovzduší jsou definována v kap. E. 4 tohoto programu.

Vztah k hodnocenému záměru D6 – Střední Čechy mají především následující opatření:

- opatření AB1 – Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu,
- opatření AB15 – Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu,
- opatření AB16 – Úklid a údržba komunikací,
- opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně,
- opatření BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Nejvýznamnějším opatřením, které je třeba ve vztahu k posuzovanému záměru zmínit, je opatření *AB1 – Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu*. V popisu opatření je mj. uvedeno následující:

- Funkční páteřní síť silniční dopravy je nejen důležitým předpokladem rozvoje území, ale výrazně přispívá i ke zlepšení kvality ovzduší. Realizací (resp. dobudováním) funkční páteřní sítě dojde k převedení podstatné části tranzitní dopravy na komunikace, které jsou svojí polohou a uspořádáním k tomu určeny.
- V případě dobudování chybějících úseků kapacitních komunikací je množství emisí dále sníženo zkrácením potřebných cestovních vzdáleností.

Jako klíčová stavba dopravní infrastruktury nadregionálního významu je v souvislosti s opatřením *AB1 – Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu* identifikována *Rychlostní silnice R6: úsek Nové Strašecí – Hořovičky*, jejíž je předmětný záměr „D6 – Střední Čechy“ součástí. Realizací záměru D6 – Střední Čechy tak dojde k dílčímu naplnění opatření *AB1 – Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu* definovaného v Programu zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy.

Realizace stavby D6 – Střední Čechy bude mít pozitivní vliv i na opatření *AB15 – Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu*, kdy záměr bude mít pozitivní dopad na snížení dopravní zátěže na stávající komunikaci I/6 a tím i pozitivní dopad na zvýšení plynulosti dopravy na této komunikaci.

Samozřejmou součástí provozu D6 – Střední Čechy bude i pravidelný úklid a péče o technický stav komunikace a kvalitu jejího povrchu. Bude tak naplněno opatření *AB16 – Úklid a údržba komunikací* definované v Programu zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy.

Přímou součástí stavby D6 – Střední Čechy, resp. její projektové dokumentace je návrh sadových úprav podél komunikace. Bude tak naplněno další z opatření Programu zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy, konkrétně opatření *AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně*.

V souvislosti s výstavbou záměru D6 – Střední Čechy bude realizována celá řada opatření k omezení negativních vlivů výstavby na kvalitu ovzduší. Tato opatření jsou podrobně popsána v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA a plně korespondují s opatřením *BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti* uvedeným v Programu zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy.

Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Severozápad ve vztahu k hodnocenému záměru

Opatření jsou identická s opatřeními v Programu zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy. Z tohoto důvodu je zpracovatel dokumentace EIA podrobněji nekomentuje.

Kompenzační opatření ke snížení vlivu provozu záměru na kvalitu ovzduší

V následujícím textu je provedeno posouzení nutnosti aplikace kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů ve vztahu k hodnocenému záměru D6 – Střední Čechy.

V zájmovém území jsou splněny imisní limity pro téměř všechny sledované polutanty. Pouze v části území úseku Krupá, přeložka je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Na většině území dotčeného záměrem tak lze konstatovat, že realizací záměru nedojde k překračování imisního limitu pro sledované polutanty. Příspěvky záměru lze označit za malé a málo významné.

Z provedeného hodnocení v rámci zpracované Rozptylové studie vyplynulo, že v místech, kde je imisní limit pro benzo[a]pyren překročen, nedochází realizací záměru k navýšení imisních příspěvků o více jak 1 %.

Z pohledu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů tedy nejsou vyžadována kompenzační opatření.

Nutno však podotknout, že součástí předmětného záměru jsou rozsáhlé vegetační úpravy, které zajistí snížení vlivu provozu předmětného záměru na kvalitu ovzduší.

Vegetační úpravy navržené v rámci stavebních objektů jednotlivých úseků stavby D6 – Střední Čechy (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, přeložka) jsou blíže popsány v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Shrnutí

V Rozptylové studii (příloha č. 3a a 3b předkládané dokumentace EIA) byl řešen výpočet imisní zátěže, pomocí kterého byly hodnoceny příspěvky k imisní zátěži ve zvolených výpočtových oblastech (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, přeložka) pro fázi výstavby, stávající stav a pro dva výhledové stavy se záměrem v roce 2023 a 2040.

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší byl v části zájmového území úseku Krupá, přeložka (jižní část obce Krupá) za období 2011–2015 překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Jedná se o imisní limit, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). Tato situace je typická pro mnoho míst v ČR. Většina trasy předmětného záměru je situována do území, kde imisní limit pro tuto škodlivinu není překročen.

U ostatních sledovaných polutantů nebylo prokázáno dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ překročení imisního limitu.

Z hlediska vyhodnocení vlivu etapy výstavby na kvalitu ovzduší lze konstatovat, že vyhodnocené příspěvky k imisní zátěži u všech hodnocených škodlivin v rámci řešených úsek předmětné stavby lze vzhledem k dočasnosti etapy výstavby považovat za akceptovatelné při respektování pro omezování emisí doporučení uvedených v této kapitole a v Rozptylové studii (příloha č. 3a předkládané dokumentace EIA).

Z výsledků výpočtu Rozptylové studie pro fázi provozu (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA) lze předpokládat, že ve výhledových stavech se záměrem v roce 2023 a 2040 nedojde k překročení imisního limitu vlivem realizace záměru D6 – Střední Čechy (kromě lokální oblasti u Krupé, kde je již v současnosti překročen imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu).

Dále lze konstatovat, že realizace předmětného záměru k imisní zátěži bude znamenat u většiny obytné zástavby přilehlých obcí, kde ve stávajícím stavu vede komunikace I/6, pokles příspěvků k imisní zátěži vlivem převedení tranzitní silniční dopravy mimo tyto obce na dálnici D6.

Z posouzení nutnosti aplikace kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyplynulo, že v místech, kde je imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu překročen, nedochází realizací záměru k navýšení imisních příspěvků o více jak 1 %. Z pohledu výše uvedeného zákona proto nejsou vyžadována kompenzační opatření.

Závěr

Z hlediska znečištění ovzduší je záměr D6 – Střední Čechy při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA (kap. B. I. 6. a D. IV.) akceptovatelný. Příspěvky záměru k imisní situaci lze označit za malé a málo významné.

D. I. 2. 2. Vlivy na klima

Pro vyhodnocení vlivů provozu předmětného záměru D6 – Střední Čechy na klimatický vliv Země a rovněž zhodnocení rizik, spojených s klimatickými změnami, z hlediska jejich vlivu na uvedený záměr byla vypracována studie Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017), která tvoří přílohu č. 10 předkládané dokumentace EIA. V následujícím textu je uvedeno stručné shrnutí závěrů této studie.

Identifikace a posouzení adaptačních opatření

Pro identifikaci a posouzení adaptačních opatření vycházela studie Vlivy na klima z Odborného podkladu k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury (Český hydrometeorologický ústav a Matematicko-fyzikální fakulta Univerzity Karlovy, květen 2017). V Odborném podkladu byly použity modelové simulace pro dva různé emisní scénáře označované jako RCP4.5 a RCP8.5. Scénář RCP4.5 představuje středně optimistickou variantu vývoje emisí skleníkových plynů s mírným nárůstem do poloviny 21. století a poté s předpokládaným pomalým poklesem. Druhý

použitý scénář RCP8.5 předpokládá naopak poměrně rychlý růst emisí skleníkových plynů v průběhu celého 21. století.

V následujících odstavcích je uveden předpokládaný vývoj vybraných klimatických charakteristik a srážek na základě výše uvedených emisních scénářů pro dotčená území jednotlivých úseků stavby dálnice D6 (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, přeložka). Podrobnější výčet informací o předpokládaném vývoji klimatu je uveden v příloze č. 10 předkládané dokumentace EIA.

Krupá přeložka

Předpokládaný vývoj klimatických charakteristik

Průměrná roční teplota vzduchu – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu průměrné teploty o 0,9522 °C. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst průměrné teploty o 1,1145 °C.

Průměrný roční počet dní s maximální teplotou nad 34 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu tohoto počtu o 1,0430 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst o 0,9419 dne za rok.

Průměrný roční počet dní s minimální teplotou pod -20 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu tohoto počtu o 0,2021 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,2818 dne za rok.

Sucho – Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace.

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP4.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 97 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	40	45	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	40	45	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP8.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 98 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	hodnota		jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	40	45	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	40	45	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Průměrná roční rychlost větru – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o 0,0124 m/s. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,0123 m/s.

Průměrný sezónní (listopad – březen) počet dní s novým sněhem 5 cm a více – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o 0,3379 dne. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,4725 dne.

Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C – Pro oba emisní scénáře je očekáván pokles, pro mírnější scénář RCP4.5 je v oblasti očekáván pokles o 8,1246 dní, pro druhý scénář RCP8.5 se jedná o 10,7861 dní.

Sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami – Pro scénář RCP4.5 jsou predikovány následující změny v rozptylových podmínkách (následující charakteristiky nejsou pro model RCP8.5 k dispozici):

Tabulka 99 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5

Počet dní s nepříznivými rozptylovými podmínkami	Nárůst o 0,9748	dne
Ventilační index	Pokles o 442,0104	m ² .s ⁻¹
Výška mezní vrstvy	Pokles o 10,1354	m
Průměrná rychlost větru v mezní vrstvě	Pokles o 0,4454	m.s ⁻¹

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Předpokládaný vývoj srážek

Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu množství srážek na 515–566 mm. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst průměrného množství srážek na 595–582 mm.

Emisní model RCP4.5 vede k následujícím změnám průměrných sezónních srážek:

Tabulka 100 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek - jaro		131,5800	mm
Průměrný roční úhrn srážek - léto	198,7980	223,6478	mm
Průměrný roční úhrn srážek - podzim		124,4763	mm
Průměrný roční úhrn srážek - zima		84,0323	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Emisní model RCP8.5 vede k následujícím změnám průměrné sezónních srážek:

Tabulka 101 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek - jaro		135,8625	mm
Průměrný roční úhrn srážek - léto	202,5200	227,8350	mm
Průměrný roční úhrn srážek - podzim		130,7750	mm
Průměrný roční úhrn srážek - zima		85,4100	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm pro jednotlivé emisní scénáře jsou zřejmé z následujících tabulek.

Tabulka 102 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	12,9586	14,9586	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3,1770	4,1770	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm		0,9889	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 103 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Krupá, přeložka – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	13,5190	15,5190	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3,3015	4,3015	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	0,0894	1,0894	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Hořesedly, přeložka

Předpokládaný vývoj klimatických charakteristik

Průměrná roční teplota vzduchu – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu průměrné teploty o 0,9572 °C. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst průměrné teploty o 1,1125 °C.

Průměrný roční počet dní s maximální teplotou nad 34 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu tohoto počtu o 1,0613 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst o 0,9476 dne za rok.

Průměrný roční počet dní s minimální teplotou pod -20 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu tohoto počtu o 0,2043 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,2754 dne za rok.

Sucho – Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace.

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP4.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 104 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP.4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	40	45	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	35	40	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP8.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 105 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	40	45	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	35	40	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Průměrná roční rychlost větru – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o 0,0156 m/s. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,0168 m/s.

Průměrný sezónní (listopad – březen) počet dní s novým sněhem 5 cm a více – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o 0,2509 dne. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,3880 dne.

Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C – Pro oba emisní scénáře je očekáván pokles, pro mírnější scénář RCP4.5 je v oblasti očekáván pokles o 8,2521 dne dní, pro druhý scénář RCP8.5 se jedná o 10,9799 dne.

Sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami – Pro scénář RCP4.5 jsou predikovány následující změny v rozptylových podmínkách (následující charakteristiky nejsou pro model RCP8.5 k dispozici):

Tabulka 106 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP4.5

Počet dní s nepříznivými rozptylovými podmínkami	Nárůst o 1,1357	dne
Ventilační index	Pokles o 453,7278	$m^2 \cdot s^{-1}$
Výška mezní vrstvy	Pokles o 10,4725	m
Průměrná rychlost větru v mezní vrstvě	Pokles o 0,4537	$m \cdot s^{-1}$

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Předpokládaný vývoj srážek

Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu množství srážek na 513–564 mm. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst průměrného množství srážek na 529–582 mm.

Emisní model RCP4.5 vede k následujícím změnám průměrných sezónních srážek:

Tabulka 107 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek - jaro		131,9250	mm
Průměrný roční úhrn srážek - léto	197,3000	221,9625	mm
Průměrný roční úhrn srážek - podzim		123,9250	mm
Průměrný roční úhrn srážek - zima		93,7350	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Emisní model RCP8.5 vede k následujícím změnám průměrných sezónních srážek:

Tabulka 108 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek - jaro		136,4350	mm
Průměrný roční úhrn srážek - léto	201,6580	226,8653	mm
Průměrný roční úhrn srážek - podzim		130,9639	mm
Průměrný roční úhrn srážek - zima		85,2713	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm pro jednotlivé emisní scénáře jsou zřejmé z následujících tabulek.

Tabulka 109 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	12,8565	14,8565	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3,1375	4,1375	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	0,9820	1,4820	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 110 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořesedly, přeložka – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	13,3731	15,3731	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3,3223	4,3223	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1,0648	1,5648	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Hořovičky, obchvatPředpokládaný vývoj klimatických charakteristik

Průměrná roční teplota vzduchu – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu průměrné teploty o 0,9699 °C. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst průměrné teploty o 1,1182 °C.

Průměrný roční počet dní s maximální teplotou nad 34 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu tohoto počtu o 1,0743 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst o 0,9474 dne za rok.

Průměrný roční počet dní s minimální teplotou pod -20 °C – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu tohoto počtu o 0,2313 dne za rok. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,2674 dne za rok.

Sucho – Pro hodnocení sucha byl využit Standardizovaný srážkový evapotranspirační index (SPEI). SPEI je definován jako normovaná hodnota rozdílu úhrnu srážek a potenciální evapotranspirace.

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP4.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 111 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	40	45	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	35	40	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Změny rozložení SPEI, ke kterým povede emisní scénář RCP8.5 je zřejmý z následující tabulky:

Tabulka 112 Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 6–měsíčního SPEI v % za duben až září	40	45	%
Průměrný podíl měsíců zasažených epizodami sucha podle hodnot 12–měsíčního SPEI v % za leden až prosinec	35	40	%

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Průměrná roční rychlost větru – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o 0,0181 m/s. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,0207 m/s.

Průměrný sezónní (listopad – březen) počet dní s novým sněhem 5 cm a více – Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k poklesu o 0,2028 dne. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje pokles o 0,2850 dne.

Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C – Pro oba emisní scénáře je očekáván pokles, pro mírnější scénář RCP4.5 je v oblasti očekáván pokles o 8,5248 dne dní, pro druhý scénář RCP8.5 se jedná o 11,1944 dne.

Sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami

Pro scénář RCP4.5 jsou predikovány následující změny v rozptylových podmínkách (následující charakteristiky nejsou pro model RCP8.5 k dispozici):

Tabulka 113 Předpokládané změny v rozptylových podmínkách zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5

Počet dní s nepříznivými rozptylovými podmínkami	Nárůst o 1,2670	dne
Ventilační index	Pokles o 464,5547	m ² .s ⁻¹
Výška mezní vrstvy	Pokles o 10,7352	m
Průměrná rychlost větru v mezní vrstvě	Pokles o 0,4615	m.s ⁻¹

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Předpokládaný vývoj srážek

Za předpokladu naplnění scénáře emisí RCP4.5 dojde k nárůstu množství srážek na 512–563 mm. Scénář emisí RCP8.5 naopak představuje nárůst průměrného množství srážek na 528–581 mm.

Emisní model RCP4.5 vede k následujícím změnám průměrných sezónních srážek:

Tabulka 114 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek – jaro		132,1970	mm
Průměrný roční úhrn srážek – léto	195,8626	220,3454	mm
Průměrný roční úhrn srážek – podzim		123,8225	mm
Průměrný roční úhrn srážek – zima	84,3021	112,4028	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Emisní model RCP8.5 vede k následujícím změnám průměrných sezónních srážek:

Tabulka 115 Předpokládané změny v průměrných sezónních srážkách v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	Hodnota		Jednotka
	min	max	
Průměrný roční úhrn srážek - jaro		136,7900	mm
Průměrný roční úhrn srážek - léto	200,7800	225,8775	mm
Průměrný roční úhrn srážek - podzim		131,0251	mm
Průměrný roční úhrn srážek - zima	84,8603	113,1471	mm

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm pro jednotlivé emisní scénáře jsou zřejmé z následujících tabulek.

Tabulka 116 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP4.5

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	hodnota		jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	12,7316	14,7316	dni/rok

	Scénář emisí RCP4.5 rok 2021–2050		
	hodnota		jednotka
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3,1548	4,1548	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm		1,0007	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Tabulka 117 Předpokládané změny v počtech srážkových dnů s úhrnem srážek více jak 10, 20 a 30 mm v zájmové oblasti úseku Hořovičky, obchvat – RCP8.5

	Scénář emisí RCP8.5 rok 2021–2050		
	hodnota		jednotka
	min	max	
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 10 mm	13,2082	15,2082	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3,3294	4,3294	dní/rok
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm		1,0766	dní/rok

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Z hlediska umístění záměru nelze předpokládat, že by bylo nezbytné v území realizovat nadstandardní projektové řešení jiná, než jsou běžná opatření. Charakter počasí nepředpokládá významnější anomálie z hlediska umístění záměru.

Identifikace a posouzení zmírňujících opatření

Vyhodnocení vlivů na klima dále identifikuje a posuzuje zmírňující opatření, která vyplývají z bilance skleníkových plynů a CO₂ a souvisejícím tepelným ostrovem města. Podrobné vyhodnocení je součástí kap. 3 studie Vlivy na klima (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA). V následující tabulce je uvedeno porovnání celkových emisí CO₂ ze silniční dopravy ve stávajícím stavu (rok 2017) a ve výhledovém stavu 2023 se záměrem. Pro výhledový stav 2023 se záměrem jsou dále bilance emisí CO₂ rozděleny na emise ze silničního provozu na předemětných úsecích dálnice D6 a na ostatních komunikacích.

Tabulka 118 Porovnání bilance emisí CO₂ ze silničního provozu pro stávající stav 2017 a výhledový stav 2023 se záměrem

Horizont	CO ₂ (kg)
Stávající stav 2017	71 794,38
Výhledový stav 2023 se záměrem (stávající komunikace)	19 993,45
Výhledový stav 2023 se záměrem (dálnice D6)	77 681,62

Zdroj: Vlivy na klima (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017)

Na základě výše uvedeného porovnání lze konstatovat, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov města jednoznačným přínosem, jelikož odvede dopravu ze stávajících průtahů obcemi do volné krajiny. Z vyhodnocení pro rok 2023 je dále zřejmé, že z hlediska celkového dopravního řešení dojde k nárůstu emisí, toto je však dáno předpokládaným nárůstem dopravy.

Výzkum ohledně celkových emisí a emisí v silniční dopravě naznačuje, že:

- Celkové emise CO₂ se zvyšují ve všech státech OECD, přičemž rychleji narůstají v nově industrializovaných zemích.

- S celkovým počtem tun emisí CO₂ v silniční dopravě se podobně zvyšuje i podíl silniční dopravy na celkových emisích CO₂.

Posouzení vlivu stavby na ovzduší je podrobně řešeno v rámci Rozptylové studie, která je samostatnou přílohou č. 3a a 3b předkládané dokumentace EIA. V Rozptylové studii jsou uvedeny metody zpracování a podrobné výsledky, včetně grafického znázornění imisních příspěvků z dopravy.

Na základě provedených modelových výpočtů byly konstatovány následující skutečnosti:

- Realizací předmětného záměru dojde k poklesu emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu vlivem převedení podstatné části provozu na nově řešený úsek D6.
- Vybudování předmětných úseků dálnice D6 vnáší do území imisní zátěž. Tato imisní zátěž bude způsobena tranzitní dopravou využívající tuto novou komunikaci. Realizací záměru dojde k přesunutí imisní zátěže z průjezdu obcemi na tranzitní komunikaci mimo trvale obydlená sídla a tím lze předpokládat snížení imisní zátěže v obcích, kterými nyní prochází silnice I/6.
- Veškeré imisní příspěvky hlavních škodlivin emitovaných silniční dopravou budou plnit v současnosti platné imisními limity. Navýšení imisních příspěvků u průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu z dopravy je v porovnání stávajícího stavu (rok 2017) a výhledových stavů se záměrem (rok 2023 a 2040) pod 1 % imisního limitu, avšak na většině území, kde je plánováno vedení předmětného záměru, není ani u benzo[a]pyrenu překročen imisní limit.

Posouzení adaptačních opatření

Vzhledem k charakteru předmětného záměru není nutné dle studie Vlivu na klima (ECO-ENVI-CONSULT, říjen 2017) do projektu integrovat specifická adaptační opatření.

Pozitivní vliv předmětného záměru na klima a kvalitu ovzduší lze očekávat díky rozsáhlým vegetačním úpravám a kompenzačním opatřením v podobě zalesnění, která jsou součástí projektových dokumentací jednotlivých úseků D6 – Střední Čechy. Podrobný popis vegetačních úprav a zalesnění je uveden v kapitolách B. I. 6. a D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Závěr

Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr D6 – Střední Čechy nebude představovat riziko a je akceptovatelný.

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

D. I. 3. 1. Vlivy na hlukovou situaci

Pro předkládaný záměr D6 – Střední Čechy bylo pro účely vyhodnocení akustické situace zpracováno Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017), které tvoří přílohu č. 2 předkládané dokumentace EIA.

K vyhodnocení akustické situace v řešeném území byl použit program CadnaA, verze 2018 a 3D model zájmového území.

Hygienické limity

Zjištěný stav akustické situace v zájmovém území se posuzuje dle platné legislativy:

- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů jsou stanoveny hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb.

Tabulka 119 Hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemních komunikací

Silniční doprava		Den 6–22 h	Noc 22–6 h
Hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích s hygienickým limitem staré hlukové zátěže		$L_{Aeq,16h}$ 70 dB	$L_{Aeq,8h}$ 60 dB
Hluk z dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy		$L_{Aeq,16h}$ 60 dB	$L_{Aeq,8h}$ 50 dB
Hluk z provozu dopravy na účelových komunikacích a parkovištích		$L_{Aeq,16h}$ 55 dB	$L_{Aeq,8h}$ 45 dB
Stavební činnost		7–21 h	21–22 h 6–7 h
Hluk z výstavby záměru		$L_{Aeq,s}$ 65 dB	$L_{Aeq,s}$ 60 dB
			22–6 h
			$L_{Aeq,s}$ 45 dB

Zdroj: Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

Pozn. k tabulce: Pro stanovení hygienických limitů z provozu na pozemních komunikacích bylo nutné na základě provedeného výpočtu vyhodnotit akustickou situaci v roce 2000.

Na základě legislativních požadavků byly pro hodnocení stávající a výhledové akustické situace posuzovaného území použity následující deskriptory:

- $L_{Aeq,16h}$ – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v denní době (6–22 h),
- $L_{Aeq,8h}$ – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v noční době (22–6 h).

Jako vstupní údaj pro hodnocení zdravotních rizik byl použit i deskriptor L_{dn} specifikující jednočíselnou hodnotou akustickou situaci za 24 hodin.

- L_{dn} – časově vážený součet L_d a L_n , kdy hodnota pro noční dobu je korigována hodnotou +10 dB. Deskriptor L_{dn} vyjadřuje tzv. celodenní akustické zatížení.

Výpočtové body

Kontrolní výpočtové body byly umístěny v chráněném venkovním prostoru staveb tedy ve vzdálenosti 2 metry od fasády nejbližších chráněných staveb před okenními otvory. Výčet kontrolních výpočtových bodů je uveden v následující tabulce. Umístění jednotlivých výpočtových bodů je uvedeno v kap. 7.1 Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017) – příloha č. 2 dokumentace EIA.

Tabulka 120 Popis kontrolních výpočtových bodů

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem	Využití objektu dle KN	Adresa, čp.	Katastrální území
V01	2,0	Objekt k bydlení	Krušovice čp. 35	Krušovice
V02	2,0; 5,0			
V03	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Krupá čp. 198	Krupá

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem	Využití objektu dle KN	Adresa, čp.	Katastrální území
V04	2,0; 5,0			
V05	2,0	Objekt k bydlení	Kněžves čp. 238	Kněžves u Rakovníka
V06	5,0			
V07	2,0	Objekt k bydlení	Kolešov čp. 65	Kolešov
V08	2,0	Objekt k bydlení	Bukov čp. 28	Bukov u Hořoviček
V09	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Krupá čp. 87	Krupá
V10	5,0	Objekt k bydlení	Krupá čp. 28	Krupá
V11	2,0; 5,0	Rodinný dům	Nesuchyně čp. 183	Nesuchyně
V12	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Nesuchyně čp. 144	
V13	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Nový Dvůr čp. 1	Chrástany u Rakovníka
V14	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Veclov čp. 26	Veclov u Svojetína
V15	5,0	Rodinný dům	Hořesedly čp. 140	Hořesedly
V16	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Nová Ves čp. 8	Děkov
V17	2,0; 5,0	Jiná stavba*	Děkov čp. 93	
V18	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Hokov čp. 19	Hokov
V19	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Hokov čp. 16	
V20	4,5	Objekt k bydlení	Hořovičky čp. 95	Hořovičky
V21	2,0	Objekt k bydlení	Hořovičky čp. 110	
V22	2,0	Objekt k bydlení	Hořovičky čp. 44	
V23	2,0	Objekt k bydlení	Hořovičky čp. 113	
V24	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Krušovice čp. 103	Krušovice
V25	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Hořovičky čp. 100	Hořovičky
V26	2,0; 5,0	Objekt k bydlení	Hořesedly čp. 108	Hořesedly
V27	1,5; 4,0	Objekt k bydlení	Krupá čp. 187	Krupá

Zdroj: Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

*V objektu se nachází byt.

Průkaz použití hygienického limitu pro starou hlukovou zátěž

Pro možné použití hygienického limitu hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích byl proveden výpočet v imisních bodech pro intenzity dopravy v roce 2000 a ve stávajícím stavu (rok 2017). Pro porovnání byly vybrány referenční výpočtové body V01, V02 (objekt k bydlení Krušovice čp. 35), V03, V04 (objekt k bydlení Krupá čp. 198), V05, V06 (objekt k bydlení Kněžves čp. 238), V18 (objekt k bydlení Hokov čp. 19), V25 (objekt k bydlení Hořovičky čp. 100), V26 (objekt k bydlení Hořesedly čp. 108), V27 (objekt k bydlení Krupá čp. 187) reprezentující nejméně příznivou akustickou situaci v ucelených úsecích komunikace a umístěné v okolí chráněných staveb. Výsledky výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v porovnávaných stavech jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 121 Výsledky výpočtu z provozu silniční dopravy v roce 2000 a ve stávajícím stavu (rok 2017)

Výpočtový bod (výška [m])	Výška bodu nad terénem [m]	Hlavní zdroj hluku	Rok 2000		Stávající stav (rok 2017)		Rozdíl Rok 2017 – Rok 2000	
			Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
			$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
V01	2,0	I/6	62,2	56,7	63,4	57,5	1,2	0,8
V02	2,0	I/6	62,5	57,1	63,7	57,9	1,2	0,8
	5,0		63,9	58,5	65,2	59,3	1,3	0,8
V03	2,0	I/6	69,0	63,5	70,0	64,2	1,0	0,7
	5,0		68,9	63,3	69,8	64,0	0,9	0,7
V04	2,0	I/6	66,1	60,5	67,1	61,2	1,0	0,7
	5,0		66,4	60,8	67,4	61,5	1,0	0,7
V05	2,0	I/6	64,7	59,3	66,2	60,6	1,5	1,3
V06	2,0	I/6	67,9	62,5	69,4	63,9	1,5	1,4
	5,0		62,2	56,7	63,4	57,5	1,2	0,8
V18	5,0	I/6	55,7	50,3	56,6	51,2	0,9	0,9
V25	2,0	I/6	68,3	63,0	69,2	64,0	0,9	1,0
	5,0		67,8	62,6	68,7	63,5	0,9	0,9
V26	2,0	I/6	67,8	62,6	68,7	63,5	0,9	0,9
	5,0		67,3	62,1	68,2	63,0	0,9	0,9
V27	2,0	I/6	71,7	65,9	72,7	66,6	1,0	0,7
	5,0		71,3	65,5	72,3	66,3	1,0	0,8

Zdroj: Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

V referenčních výpočtových bodech V01–V06 a V25–V27 byl v roce 2000 výpočtově překročen hygienický limit pro hluk z provozu dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) v denní i noční době. V referenčním výpočtovém bodě V18 byl v roce 2000 výpočtově překročen hygienický limit pro hluk z provozu dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) v noční době. Z porovnání vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A v roce 2000 a ve stávajícím stavu (rok 2017) vyplývá, že na posuzovaných úsecích komunikací v zájmovém území, které byly v provozu také před 1. 1. 2001, dochází ke zhoršení akustické situace nejvýše o 1,5 dB v denní době a o 1,4 dB v noční době, tedy v denní i noční době o méně než 2,0 dB.

Na posuzovaných komunikacích nedochází v okolí referenčních výpočtových bodů ke změně směrového vedení.

Na základě výše uvedených skutečností lze v souladu s § 12 odst. (4), (5), (6) nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se v okolí posuzovaných komunikací použít v kontrolních výpočtových bodech V01-V06 a V25–V27 hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích ($L_{Aeq,16h} = 70$ dB pro den, $L_{Aeq,8h} = 60$ dB pro noc) v kontrolním výpočtovém bodě V27 lze v noční době uplatnit limit $L_{Aeq,8h} = 60$ dB.

Fáze výstavby

Pro fázi výstavby byl proveden výpočet a vyhodnocení akustické situace v zájmovém území vyvolané stavební činností pro předpokládanou nejhluchnější situaci výstavby (zemní práce) v místě, kde bude stavební činnost probíhat nejbližší chráněné zástavbě a dále z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti pro nejvyšší předpokládané intenzity nákladní dopravy.

Informace o rozsahu a zařízení staveniště, harmonogramu výstavby, nasazení strojů a staveništní mechanizace jsou uvedeny v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Hluk z činnosti stavebních strojů v nejhluchnějším období výstavby

Při výpočtu hluku z činnosti stavebních strojů byla hodnocena situace zemních prací na okrajích plánovaného staveniště poblíž obytné zástavby v lokalitách Krupá, Hořesedly a Hořovičky. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v kontrolních výpočtových bodech z činnosti stavebních strojů v nejhluchnějším období výstavby jsou zřejmé z následující tabulky.

Umístění jednotlivých výpočtových bodů je uvedeno v kap. 7.1 Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017) – příloha č. 2 dokumentace EIA.

Tabulka 122 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,s}$ z činnosti stavebních strojů

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem (m)	Den (7–21 h)	Hygienický limit
		$L_{Aeq,s}$ (dB)	$L_{Aeq,s}$ (dB)
V03	2,0	44,7	65
	5,0	45,7	
V04	2,0	58,5	
	5,0	58,4	
V07	2,0	46,6	
V09	2,0	50,2	
	5,0	50,1	
V10	5,0	46,6	
V14	2,0	40,6	
	5,0	42,3	
V15	5,0	57,8	
V20	4,5	59,3	
V21	2,0	59,4	
V22	2,0	64,0	
V23	2,0	56,2	
V25	2,0	41,2	

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem (m)	Den (7–21 h)	Hygienický limit
		$L_{Aeq,s}$ (dB)	$L_{Aeq,s}$ (dB)
V26	5,0	44,1	65
	2,0	49,4	
	5,0	50,1	
V27	1,5	44,2	
	4,0	46,4	

Zdroj: Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ze stavební činnosti se v kontrolních výpočtových bodech pohybují v intervalu 40,6–64,0 dB.

Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 7–21 h je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Hluk z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti

Přesné počty nákladních vozidel na jednotlivých vytipovaných příjezdových a odvozových trasách nejsou v této fázi projektové přípravy známy. Proto byl zvolen opačný přístup a byly na základě posouzení akustické situace v okolí, resp. emisních příspěvků podle předem zvolených kritérií a ve smyslu platné legislativy určeny maximální možné intenzity staveništní dopravy na okolních stávajících komunikacích.

Stanovení maximálního počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez zprovoznění D6 – Střední Čechy. Na straně bezpečnosti tak bylo na všech využívaných komunikacích ve výpočtu uvažováno s 260 pohyby nákladních vozidel v době od 7 do 21 hodin.

Výsledky výpočtu ekvivalentních hladin akustického tlaku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 123 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,s}$ z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem (m)	Obslužná doprava stavby na veřejné komunikační síti	
		Den (7–21 h)	Hyg. limit
		$L_{Aeq,s}$ (dB)	$L_{Aeq,s}$ (dB)
V01	2,0	52,1	65
V02	2,0	52,4	
	5,0	53,9	
V03	2,0	59,3	
	5,0	59,3	
V04	2,0	57,0	
	5,0	57,6	
V05	2,0	55,5	

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem (m)	Obslužná doprava stavby na veřejné komunikační síti	
		Den (7–21 h)	Hyg. limit
		$L_{Aeq,s}$ (dB)	$L_{Aeq,s}$ (dB)
V06	5,0	58,7	
V07	2,0	36,0	
V08	2,0	39,0	
V09	2,0	28,9	
	5,0	29,9	
V10	5,0	31,9	
V11	2,0	31,3	
	5,0	31,4	
V12	2,0	33,5	
	5,0	33,6	
V13	2,0	31,5	
	5,0	31,6	
V14	2,0	21,8	
	5,0	21,8	
V15	5,0	29,4	
V16	2,0	< 20,0	
	5,0	< 20,0	
V17	2,0	< 20,0	
	5,0	< 20,0	
V18	2,0	45,8	
	5,0	46,4	
V19	2,0	25,7	
	5,0	27,1	
V20	4,5	33,8	
V21	2,0	31,0	
V22	2,0	42,8	
V23	2,0	41,6	
V24	2,0	42,6	
	5,0	43,1	
V25	2,0	60,4	
	5,0	59,9	
V26	2,0	59,9	
	5,0	59,4	
V27	1,5	61,6	
	4,0	61,3	

Zdroj: Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti se pohybují od $L_{Aeq,s} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,s} = 61,6$ dB.

Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 7–21 h je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na akustickou situaci

Obecná opatření pro minimalizaci hluku v souvislosti s výstavbou posuzovaného záměru jsou uvedena v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA.

Na základě provedených výpočtů nebylo třeba navrhovat žádná další specifická opatření pro omezení vlivů stavebních prací na akustickou situaci.

Fáze provozu

Hodnocené stavy

Pro posouzení fáze provozu byly uvažovány následující stavy:

- Stav v roce 2023 – bez záměru D6 – Střední Čechy
- Stav v roce 2023 – se záměrem D6 – Střední Čechy
- Stav v roce 2040 – bez záměru D6 – Střední Čechy
- Stav v roce 2040 – se záměrem D6 – Střední Čechy

Protihluková opatření

Návrh protihlukových opatření je proveden protihlukovými stěnami a vychází z aktuálních verzí projektových dokumentací: Dokumentace pro stavební povolení – R6 Krupá, přeložka (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořovičky, obchvat (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016).

Rozsah protihlukových opatření je zřejmý z obrázků č. 11, 12 a 17 kap. 7.1 Akustického posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA). Výpočet s výše uvedenými protihlukovými opatřeními přímo počítá a kontroluje jejich účinnost a rozsah z pohledu požadavků současně platné legislativy.

Protihlukové stěny

Navržený rozsah navržených protihlukových stěn převzatý z aktuálních verzí projektových dokumentací je uveden v následující tabulce.

Tabulka 124 Rozsah navržených protihlukových stěn předmětné stavby

Úsek stavby	Stavební objekt	Staničení (km)	Výška nad niveletou komunikace (m)	Akustické vlastnosti dle TP 104
Krupá, přeložka	SO 3260.1	41,750–41,787 (vlevo)	2,8	jednostranně pohltivá v kategorii A3 a B3
		41,779–41,870 (vlevo)	2,5–3,2	
	SO 3260.2	44,375–44,503 (vpravo mimo most)	3,3	jednostranně pohltivá v kategorii A3 a B3
		45,307–45,500 (vpravo mimo most)	2,8 (v km 45,307–45,390), 3,3–3,5 (v km 45,390–45,500)	
	SO 3260.3	44,503–45,307 (vpravo na mostě)	2,5	odrazivá
SO 3260.4	44,560–44,850 (vlevo na mostě)	2,5	odrazivá	
Hořovičky,	SO 5260	58,780–59,047 (vlevo) +	2–4,5	jednostranně pohltivá

Úsek stavby	Stavební objekt	Staničení (km)	Výška nad niveletou komunikace (m)	Akustické vlastnosti dle TP 104
obchvat		59,088–59,680 (vlevo)		v kategorii A2 a B2
		59,047–59,088 (vlevo)	4,5	jednostranně pohltivá v kategorii A1 a B1
	SO 5261	58,860–59,047 (vpravo) + 59,088–59,261 (vpravo)	2,5–3,0	jednostranně pohltivá v kategorii A2 a B2
		59,047–59,088 (vpravo)	3,0	jednostranně pohltivá v kategorii A1 a B1

Zdroj: Dokumentace pro stavební povolení – R6 Krupá, příloška (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořovičky, obchvat (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)

Pozn.: V úseku Hořesedly, obchvat nejsou navrženy žádné protihlukové stěny.

Hluk z provozu silniční dopravy

V rámci akustického posouzení, které tvoří přílohu č. 2 předkládané dokumentace EIA, byl hodnocen hluk z provozu silniční dopravy pouze na posuzovaných úsecích dálnice D6 a dále také hluk na všech pozemních komunikacích v řešeném území.

Vyhodnocení akustické situace bylo provedeno pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 (bez záměru, se záměrem). Výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy jsou uvedeny v následujících odstavcích.

Stav 2023 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2023 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,8$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,4$ dB.

Hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc), který lze uplatnit v kontrolních výpočtových bodech V01–V06 a V25–V27 v denní i noční době a v bodě V18 v noční době, je ve výhledovém roce 2023 bez záměru překročen v kontrolních výpočtových bodech V03 (výška 5,0 m), V04, V05, V25 a V26 v noční době a v bodech V03 (výška 2,0 m), V06 a V27 v denní i noční době.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém roce 2023 bez záměru dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit 70/60 dB (den/noc), v denní i noční době.

Stav 2023 se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2023 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 25,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,4$ dB.

Hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc), který lze uplatnit v kontrolních výpočtových bodech V01–V06 a V25–V27 v denní i noční době a v bodě V18 v noční době, je ve výhledovém roce 2023 se záměrem dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, kde ho lze uplatnit.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém roce 2023 se záměrem dodržen ve všech

kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit 70/60 dB (den/noc), v denní i noční době.

Porovnání stavu 2023 bez záměru a se záměrem

Z porovnání stavů pro rok 2023 bez záměru a se záměrem vyplývá, že v kontrolních výpočtových bodech v okolí stávající I/6, kde byl ve stavu bez záměru překročen hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc), dochází ve stavu se záměrem ke zlepšení akustické situace z provozu silniční dopravy a dodržení tohoto hygienického limitu.

Stav 2040 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2040 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 73,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,6$ dB.

Hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc), který lze uplatnit v kontrolních výpočtových bodech V01–V06 a V25–V27 v denní i noční době a v bodě V18 v noční době, je ve výhledovém roce 2040 bez záměru překročen v kontrolních výpočtových bodech V04, V05, V25 a V26 v noční době a v bodech V03, V06 a V27 v denní i noční době.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém roce 2040 bez záměru dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit 70/60 dB (den/noc), v denní i noční době.

Stav 2040 se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2040 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 26,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 63,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 56,0$ dB.

Hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc), který lze uplatnit v kontrolních výpočtových bodech V01–V06 a V25–V27 v denní i noční době a v bodě V18 v noční době, je ve výhledovém roce 2040 se záměrem dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, kde ho lze uplatnit.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém roce 2040 se záměrem dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, kde nelze uplatnit hygienický limit 70/60 dB (den/noc), v denní i noční době.

Porovnání stavu 2040 bez záměru a se záměrem

Z porovnání stavů pro rok 2040 bez záměru a se záměrem vyplývá, že v kontrolních výpočtových bodech v okolí stávající I/6, kde byl ve stavu bez záměru překročen hygienický limit hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc), dochází ve stavu se záměrem ke zlepšení akustické situace z provozu silniční dopravy a dodržení tohoto hygienického limitu.

Stav 2023 – provoz pouze na D6 – Střední Čechy

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na nové stavbě D6 – Střední Čechy (úsek Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky

Kolešov) se pro výhledový rok 2023 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 25,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 57,4$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 49,0$ dB.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém stavu pro rok 2023 dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Stav 2040 – provoz pouze na D6 – Střední Čechy

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na nové stavbě D6 – Střední Čechy (úsek Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolešov) se pro výhledový rok 2040 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 26,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 58,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 49,9$ dB.

Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je ve výhledovém stavu pro rok 2040 dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Hluk z kumulace provozu silniční a železniční dopravy

V rámci Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017), které tvoří přílohu č. 2 dokumentace EIA, byla vyhodnocena celková (kumulativní) akustická situace z provozu silniční a železniční dopravy. V následujícím textu jsou uvedeny souhrnně výsledky vyhodnocení. Je však nezbytné konstatovat, že pro kumulativní posouzení provozu silniční a železniční dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny žádné hygienické limity hluku, a proto nelze vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy porovnat s hygienickým limitem. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v jednotlivých zvolených kontrolních bodech z kumulace provozu železniční a silniční dopravy tedy slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v zájmovém území.

Stav 2023 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2023 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,8$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,4$ dB.

Stav 2023 se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2023 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 25,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 63,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,4$ dB.

Stav 2040 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2040 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 73,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,6$ dB.

Stav 2040 se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se pro výhledový rok 2040 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 26,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 63,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 56,1$ dB.

Hluk z provozu silniční dopravy na odpočívce Kolečov

V rámci Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017), které tvoří přílohu č. 2 dokumentace EIA, byl také vyhodnocen hluk z provozu na odpočívce Kolečov samostatně vůči hygienickému limitu pro hluk z provozu dopravy na účelových komunikacích a parkovištích 55/45 dB (den/noc). Výpočet byl proveden pro stav 2040 se záměrem, kdy jsou na odpočívce předpokládány nejvyšší intenzity dopravy z posuzovaných stavů.

Hygienický limit pro hluk z provozu dopravy na účelových komunikacích a parkovištích 55/45 dB (den/noc) bude výpočtově dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech ve všech posuzovaných stavech.

V případě umístění stacionárních zdrojů hluku na odpočívce Kolečov je zpracovatelem akustického posouzení doporučeno v dalším stupni projektové dokumentace detailně prověřit hluk z provozu stacionárních zdrojů hluku na odpočívce.

Analýza počtu obyvatel zasažených hlukem z dopravy

V Akustickém posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA) byla provedena analýza počtu ovlivněných obyvatel v 5dB pásmech.

Analýza počtu ovlivněných obyvatel byla provedena pro obce Děkov, Hořesedly, Hořovičky, Hředle, Chrášťany, Kněževes, Kolečov, Krupá, Krušovice, Nesuchyně a Svojetín, kde lze předpokládat nejvýznamnější ovlivnění akustické situace vlivem provozu záměru. Počet obyvatel v posuzovaných obcích vychází z údajů Českého statistického úřadu za rok 2017. Celkově bylo uvažováno s počtem 5 408 obyvatel.

Analýza počtu obyvatel ve výhledovém období byla provedena na základě dat o výše uvedeném aktuálním počtu obyvatel. Stanovení výhledového počtu obyvatel v roce 2023 a 2040 nebylo ve výpočtu zohledněno, neboť se jedná pouze o odhady s jejich neznámou distribucí a tedy výpočtovou chybou v jednotlivých výhledových plochách.

Pomocí analytického nástroje programu CadnaA byly hodnocení obyvatelé v objektech rozděleni do 5 dB pásmech vždy dle nejvyšší zjištěné hodnoty $L_{Aeq,T}$ vypočtené na fasádě objektu.

Podrobné výsledky analýzy pro hluk ze silniční dopravy jsou uvedeny v kap. 8. Akustického posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA).

Na základě analýzy počtu obyvatel ovlivněných hlukem ze silniční dopravy lze konstatovat, že výhledové stavy pro roky 2023 a 2040 se záměrem jsou z hlediska celkového počtu obyvatel ovlivněných hlukem z akustického hlediska příznivější než stávající stav a výhledové stavy 2023 a 2040 bez záměru. Ve vyšších hlukových pásmech je ve stavech s navrhovanou stavbou vždy menší počet obyvatel ovlivněných hlukem než v ostatních posuzovaných stavech. Tento stav je způsoben zprovozněním záměru D6 – Střední Čechy (stavby Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov), což významně ovlivní snížení dopravního zatížení u staveb podél stávající komunikace I/6.

Shrnutí

Z akustického posouzení vyplývá, že vlivem zprovoznění předmětného záměru D6 – Střední Čechy dojde ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávající komunikace I/6, kde v posuzovaných výhledových stavech nebude výpočtově docházet k překročení hygienického hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc). V místech, kde je dominantním zdrojem hluku z provozu silniční dopravy posuzovaná stavba dálnice D6 v předmětném úseku, nebude docházet k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc).

Akustické posouzení dále prokázalo, že vlivem provozu silniční dopravy na samotné plánované stavbě D6 – Střední Čechy po realizaci protihlukových opatření navržených v projektových dokumentacích jednotlivých úseků nedojde k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc) v chráněném venkovním prostoru staveb v zájmovém území.

Vlivem provozu pouze na odpočívce Kolečov nedojde k překročení hygienického limitu hluku z provozu dopravy na účelových komunikacích a parkovištích 55/45 dB (den/noc). V případě umístění stacionárních zdrojů hluku na odpočívce Kolečov je doporučeno v dalším stupni projektové dokumentace prověřit hluk z provozu stacionárních zdrojů hluku.

Z posouzení činnosti stavebních strojů během předpokládané nejhlučnější situace výstavby (zemní práce) v blízkosti chráněné zástavby v lokalitách Krupá, Hořesedly a Hořovičky a z posouzení obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti vyplývá, že hygienický limit hluku ze stavební činnosti 65 dB, den 7–21 h nebude překročen.

Pro jednotlivé obce v hodnoceném území bylo provedeno i kumulativní posouzení hluku ze silniční a železniční dopravy. Pro kumulativní posouzení provozu silniční a železniční dopravy nejsou však dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto není možné vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy porovnávat s hygienickým limitem. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v dotčených lokalitách.

Závěr

Za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření lze záměr z akustického hlediska doporučit k realizaci.

Z hlediska vlivu záměru na akustickou situaci lze konstatovat, že záměr D6 – Střední Čechy bude mít příznivý dopad na akustickou situaci dotčených obcí podél stávající silnice I/6.

D. I. 3. 2. Vliv na vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby se přenos vibrací do chráněné zástavby nepředpokládá.

Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí.

Závěr

Z hlediska problematiky vibrací nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na šíření vibrací lze označit jako malý a málo významný.

D. I. 3. 3. Vliv na světelné znečištění

Předmětný záměr nebude zdrojem světelného znečištění. Světelné zdroje budou nově osazeny pouze na odpočívce Kolečov, které nelze považovat za významné zdroje světelného znečištění.

Závěr

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze označit jako malý a málo významný.

D. I. 3. 4. Vliv na zápach

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu.

Závěr

Z hlediska problematiky šíření zápachu nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na šíření zápachu lze označit za minimální, resp. nulový.

D. I. 3. 5. Vliv na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Závěr

Z hlediska problematiky radioaktivního či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru lze označit za minimální, resp. nulový.

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

Záměr představuje novou liniovou stavbu v území, která je z velké části vedena v zářezu (km 41,750–42,170, km 43,370–43,900, km 47,180–48,200, km 48,200–48,800, km 49,900–50,700, km 50,700–51,100, km 51,100–52,200, km 53,700–54,300, km 55,150–56,600, km 57,400–57,560, km 58,140–58,230, km 61,250–62,140). Realizací záměru tak může být ovlivněn režim podzemních vod. Současně v krajině vznikne nová zpevněná plocha, čímž může dojít ke změně odtokových poměrů, resp. režimu povrchových vod.

V minulosti byla zpracována celá řada studií, které hodnotily možný vliv jednotlivých úseků stavby D6 – Střední Čechy na podzemní i povrchové vody v řešeném území. Jedná se např. o následující:

- R6 Krupá, přeložka: Podrobný geotechnický průzkum (INSET s.r.o., prosinec 2006),

- R6 Nové Strašecí – křiž. I/27, stavební úsek 3: Posouzení vlivu stavby na vodní zdroje (INSET s.r.o., únor 2007)
- R6 Nové Strašecí – křiž. I/27, 3. stavba: Hydrogeologický monitoring (INSET s.r.o., říjen 2009)
- R6 Hořesedly, přeložka: Podrobný geotechnický průzkum (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011)
- R6 Hořesedly, přeložka – II. etapa: Geotechnický průzkum (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014)
- R6 Hořesedly, přeložka – násyp železniční trati: Geotechnický průzkum (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014)
- R6 Hořovičky, obchvat: Geotechnický průzkum (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014)
- D6, Lubenec – Nové Strašecí: Hydrogeologický monitoring (GeoTec-GS, a.s., červen 2016)

V rámci zmíněných hydrogeologických průzkumů bylo prováděno mimo jiné hloubení a testování hydrogeologických vrtů, čerpací zkoušky, odběry vzorků vod, geofyzikální měření, modelování hydrotechnických poměrů apod.

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno společností GEOoffice s.r.o. v říjnu 2016 aktuální Posouzení vlivu na vodní útvary dle Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7, jehož součástí je i zhodnocení vlivů na jednotlivé vodní toky a podzemní vody. Studie je samostatnou přílohou č. 9 předkládané dokumentace EIA.

Fáze výstavby

Odpadní vody

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno po výběru zhotovitele stavby.

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení staveníšť (např. z mytí). Množství splaškových odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Předpokládá se, že vzniklé splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV. Množství těchto vod nebude významné.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale odpady se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů specializovanou firmou zajišťující i běžný provoz těchto zařízení.

Produkce technologických odpadních vod při výstavbě předmětného záměru nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby budou důsledně realizována opatření zabráňující kontaminaci povrchových či podzemních vod, půdního a horninového prostředí. Tato opatření jsou uvedena v závěru kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Dešťové vody ze staveniště budou zachytávány příkopy a svedeny do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou před dalším nakládáním předčištěny. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Předčištěné dešťové vody budou odváděny do vodotečí.

Zhotovitel stavby musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády ČR č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod.

Posuzovaný záměr D6 – Střední Čechy je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody (práce v blízkosti vodních toků, v blízkosti nebo pod úrovní hladiny podzemních vod, v blízkosti individuálních zdrojů podzemních vod) dle zákona č. 245/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.

Pro období výstavby bude zpracován plán opatření pro případ havárie (tzv. „Havarijní plán“). Plán bude splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijní plán s aktuálními údaji příslušnému vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto plánu. Havarijní plán bude obsahovat návrh konkrétních preventivních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů. Havarijní plán bude součástí realizační dokumentace stavby, bude odsouhlasen s provozním úsekem ŘSD ČR Praha a s příslušnými orgány ochrany životního prostředí a vodohospodářským orgánem.

Pro drobné vodoteče v době přívalových dešťů, dlouhotrvajících srážek platí možnost ohrožení stavby povodní a z toho vyplývající možné znečištění. Pro stavební objekty ohrožené povodní musí být vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 Povodňové plány.

Následné dodržování obou výše uvedených plánů je z hlediska ochrany povrchových vod bezpodmínečné.

Podzemní vody

Hladina podzemních vod bude dotčena při hloubení zářezů a při zakládání staveb silničních mostů, zvláště těch, které budou založeny na pilotech vetknutých do skalního masivu.

Kvalitativní stav podzemních vod může být teoreticky lokálně negativně ovlivněn ve fázi výstavby záměru D6 – Střední Čechy vznikem zákalu a případnou kolmatací okolního prostředí. Při ostatních činnostech, které zde nebyly vyjmenovány (jako např. demolicе objektů, úpravy terénu, zakládání stavenišť, deponování materiálu a činnost vozového parku staveništní mechanizace), může teoreticky dojít k negativnímu ovlivnění kvality podzemních vod případným havarijním únikem ropných látek a provozních kapalin. Jedná se o činnosti prováděné bezprostředně v základní vrstvě vymezeného útvaru podzemních vod. Díky nízké transmisivitě základní vrstvy a puklinové propustnosti však v případě havárie nehrozí šíření znečištění na velkou vzdálenost. Do hlubších partií základní vrstvy se nerozpuštěné látky a případné havarijní úniky mohou projevit spíše jen v místech tektonických poruch a zlomů.

V případě zakládání mostních pilotů nelze předpokládat trvalý vliv na lokální hydrogeologický režim, nedojde tak k ohrožení stávajících zdrojů podzemních vod. Vrty pro piloty bude nutné provádět pod ochranou pažicí jílovité suspenze nebo propažováním. Během realizace vrtných prací pro pilotové základy bylo doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru.

Vzhledem k předpokládanému zasažení hladiny podzemních vod se předpokládá čerpání podzemních vod do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou před dalším nakládáním předčištěny. Usazené

kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. V rámci Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017) bylo doporučeno v těchto místech podzemní vody zasakovat do místní zvodně (např. pomocí vsakovacích nádrží) oproti odvodu do místních vodotečí.

Při všech činnostech v rámci výstavby předmětného záměru je tedy třeba důsledně dbát na to, aby jakost podzemních vod nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů.

Součástí dokumentace EIA je řada opatření na ochranu povrchových a podzemních vod ve fázi výstavby, včetně provádění monitoringu podzemních vod ve studních a hydrogeologických vrtech podél stavby. Tyto podmínky jsou součástí kapitoly B. I. 6, resp. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Fáze provozu

Odpadní vody

Vlastní provoz posuzované komunikace D6 – Střední Čechy s sebou nepřinese s ohledem na charakter stavby produkci splaškových odpadních vod. Splaškové vody budou vznikat v rámci motorestu a ČS PHM cca v km 62,000 úseku Hořovičky, obchvat a budou splaškovou kanalizací odvedeny na ČOV, která bude přeložena (SO 5311 a SO 5311.1) z důvodu konfliktu s tělesem doprovodné komunikace II/606 v km 59,810–62,400 (SO 5132). ČOV je navržena jako mechanicko-biologická aktivační čistírna odpadních vod o stejné velikosti jako původní (30 EO se jmenovitým průtokem 3,75–4,95 m³/den a jmenovitým zatížením 1,5–1,98 kg BSK₅/den). Vyčištěné vody budou z ČOV svedeny odtokovým potrubím o délce 12 m do koryta vodoteče (SO 5324), která je levobřehým přítokem Očihoveckého potoka.

Další oplachové odpadní vody vzniknou při mytí vozovky. Budou mít obdobný charakter, jako vzniklé vody po dešťových srážkách. Tyto vody budou přes navržené odvodnění komunikace, tj. kanalizaci, sedimentační nádrže a v některých místech i přes retenční nádrže odváděny do vodních toků. V sedimentačních nádržích jsou navrženy odlučovače ropných látek z důvodu přečištění vod odtékajících z komunikace.

Povrchové vody

Základní filozofií navržené koncepce odvodnění je udržení požadované úrovně životního prostředí, zejména kvality vody a průtoků v dotčených tocích. Celá koncepce odvodnění (viz kap. B. I. 6.) vychází z následujících zásad řešení:

- minimalizace znečištění vodních toků, do kterých je navrženo zaústění kanalizace,
- minimalizace ovlivnění režimů průtoků dotčených vodních toků.

Řešení odvedení dešťových vod v rámci jednotlivých úseků stavby D6 – Střední Čechy je uvedeno v následujících odstavcích.

Krupá, přeložka

Pro úsek Krupá, přeložka je dle Celkového vodohospodářského řešení, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015) navrženo odvedení dešťových vod z vozovky dálnice zachycených odvodňovacími žlábkami a vpustmi do dešťové kanalizace. Voda z dešťové kanalizace bude svedena přes sedimentační nádrže (dešťové usazovací nádrže s odlučovači ropných látek) do Červeného, Krupského a Lišanského potoka.

V případě dešťové kanalizace odvodňující úsek dálnice v km 42,420–44,300 bude dešťová voda svedena ze sedimentační nádrže (SO 3341) do retenční nádrže (SO 3342) a následně do Krupského potoka.

Hořesedly, přeložka

Pro úsek Hořesedly, přeložka je dle Vodohospodářského řešení, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016) navrženo odvedení dešťových vod z vozovky dálnice zachycených uličními, popř. horskými vpustmi přes revizní šachty do dešťové kanalizace. Do vpustí nebo kanalizačních šachet bude zaústěna drenáž odvodňující pláň komunikace. Voda z dešťové kanalizace bude svedena přes sedimentační nádrže (dešťové usazovací nádrže s odlučovači ropných látek) a retenční nádrže do Novodvorského, Hájevského a Hokovského potoka.

Hořovičky, obchvat

Pro úsek Hořovičky, obchvat je dle Vodohospodářského řešení, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016) navrženo odvedení dešťových vod z vozovky dálnice zachycených uličními, popř. horskými vpustmi přes revizní šachty do dešťové kanalizace. Do vpustí nebo kanalizačních šachet bude zaústěna drenáž odvodňující pláň komunikace. Voda z dešťové kanalizace bude svedena přes sedimentační nádrže (dešťové usazovací nádrže s odlučovači ropných látek) a retenční nádrže do Očihoveckého potoka.

Odpočívka Kolečov

Vodohospodářské řešení odpočívky Kolečov spočívá v odvedení dešťových vod z odpočívky do dešťové kanalizace (SO 5308), která bude za bezpečnostní jímku (SO 5344) napojena na dešťovou kanalizaci stavby Hořovičky, obchvat (SO 5303). Voda z dešťové kanalizace bude dále svedena v rámci odvodnění úseku Hořovičky, obchvat přes sedimentační nádrž (dešťová usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek) a retenční nádrž do Očihoveckého potoka.

Ovlivnění jakosti a množství vod

Největší vliv na jakost vody ve vodotečích, které jsou v blízkosti zájmového území, bude mít především odtékající srážková voda ze zpevněného povrchu silnice. Tyto vody mohou být kontaminovány látkami souvisejícími s provozem a údržbou dálnice. Vzhledem k zimní údržbě vozovky bude nejvíce ovlivňovat chemismus odtékající vody posypová sůl, resp. chloridy v ní obsažené. Koncentrace těchto látek závisí na době trvání a intenzitě srážek (v zimním období převážně sněhových), na dopravním zatížení komunikace a na údržbě.

Vyhodnocení vlivů zimní údržby D6 – Střední Čechy řeší studie Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017), která je přílohou č. 9 dokumentace EIA. Výsledky výpočtu zatížení vodních toků chloridy jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 125 Vliv zimní údržby stavby D6 – Střední Čechy na vodní toky

Povodí	Název toku	Recipient				Dálnice					Koncentrace		tř. dle ČSN 75 7221*)	limit dle 401/2015 Sb.**) [mg Cl/l]
		F [km ²]	H ₅₀ [mm]	Q _p [l/s]	C _p [mg/l]	F _{red.pov} [ha]	F _{vzr} [m ²]	Q _{pr} [l/s]	Q _z [l/s]	C _s [kg Cl/rok]	za rok [mg Cl/l]	za zimu [mg Cl/l]		
Vltava	Červený potok	6.98	520	24.0	40.0	1.729	9 715	0.285	0.322	6 411.90	46,65	63,05	I	150
	Krupský potok	3.21	520	8.6	70.0	5.098	30 160	0.841	0.948	19 905.60	120,60	249,49	II-III	150
	Lišanský potok	35,94	520	99.0	50.0	7,160	53 650	1.181	1.332	35 409.00	58,94	80,90	I	150
	Novodvorský potok	2.75	520	7.5	50.0	9.962	55 231	1.643	1.853	36 452.13	148,48	388,65	III-IV	150
	Hájevský potok	2.35	520	6.5	30.0	8.710	51 780	1.436	1.620	34 174.47	140,64	400,41	III-IV	150
Vltava	Hájevský potok - profil pod Hořesedly	6.15	520	24.0	50.0	6.910	26 216	1.139	1.285	17 302.56	66,28	108,66	II	150
	Očihovecký potok	8.47	520	23.0	50.0	14.737	101 529	2.430	2.741	67 009.14	116,25	277,49	III-IV	150
Ohře	Hokovský a Očihovecký	13.60	520	36.9	50.0	14.737	101 529	2.430	2.741	67 009.14	92,83	197,72	II-III	150
	Hokovský potok	5.13	520	13.9	50.0	3.931	26 216	0.648	0.731	17 302.56	79,83	153,27	II	150

*) Charakteristická hodnota ukazatele jakosti vody je hodnota s pravděpodobností nepřekročení 90 %. U toků, kde nelze na základě provedených výpočtů jednoznačně rozhodnout, zda k překročení limitu třídy jakosti "I" dojde, se počítá s možností kolísání mezi uvedenými třídami v závislosti na rozsahu zimního období a velikosti srážek.

***) Limit dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, je stanoven pro roční průměr.

Pozn.: Do výše uvedeného výpočtu zatížení vodních toků chloridy byl na straně bezpečnosti zahrnut i Hokovský potok. Odvedení dešťových vod do tohoto recipientu se předpokládá pouze v případě realizace úseku Hořesedly, přeložka před úsekem Hořovičky obchvat. V případě současné realizace bude konec úseku Hořesedly, přeložka odvodněn v rámci dešťové kanalizace úseku Hořovičky, obchvat do Očihoveckého potoka. Ve stávajícím stavu se uvažuje s realizací všech tří úseků stavby D6 – Střední Čechy zároveň.

Dle výše uvedeného výpočtu je zřejmé, že pro recipienty v úseku Krupá, přeložka (Červený potok, Krupský potok a Lišanský potok) budou splněny roční průměrné hodnoty obsahu chloridových iontů ve vodách (150 mg/l). S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění dešťových vod lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází.

Pro recipienty v úseku Hořesedly, přeložka (Novodvorský potok, Hájevský potok, Hokovský potok) budou roční průměrné hodnoty obsahu chloridových iontů ve vodách splněny těsně pod stanoveným limitem (150 mg/l). Pro případ, že by došlo k postupné realizaci úseků Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat, bude část dešťových vod z úseku Hořesedly, přeložka svedena do Hokovského potoka. Roční průměrné hodnoty obsahu chloridových iontů ve vodách (150 mg/l) by tak byly splněny.

V současném stavu se však uvažuje s odvodněním z části úseky Hořesedly, přeložka do kanalizace úseku Hořovičky, obchvat, která bude svedena do Očihoveckého potoka. Dle níže uvedeného posouzení k úseku Hořovičky, obchvat budou hodnoty přípustného znečištění vod chloridy v Očihoveckém potoce splněny s dostatečnou rezervou.

S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění srážkových vod lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem negativně ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází. Negativní vlivy při uvedených koncentracích solí by byly ke zvážení, pokud by se v dosahu vodotečí nacházely mokřadní ekosystémy. V tomto případě tomu tak ale není. V případě krátkodobých maximálních koncentrací chloridů v tekoucích vodách lze pro plůdky vodních organismů (v jarním období) za rizikové koncentrace považovat maxima přesahující přibližně cca 1 000 mg/l.

Dle výše uvedeného výpočtu je zřejmé, že pro recipienty v úseku Hořovičky, obchvat (Očihovecký potok, resp. Hokovský potok) budou splněny roční průměrné hodnoty obsahu chloridových iontů ve vodách (150 mg/l). Přesto s ohledem na krátkodobé zatížení koncentrací chloridů v zimním období přesahující přípustnou míru znečištění o více než 70 %, je navrženo zpracování podrobného posouzení vlivu odvodnění záměru na stávající mokřad podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem. V případě potřeby budou následně navržena opatření, která zamezí možnosti zasolení tohoto mokřadu, např. odvedením vod z retenčních nádrží nepropustným příkopem podél severní strany komunikace s jeho zaústěním do Očihoveckého potoka až za koncem stávajícího mokřadu.

S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění srážkových vod včetně uvedeného opatření lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné

parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází.

Aktuální projektové dokumentace pro jednotlivé úseky předmětné stavby navíc již v tuto chvíli počítají s celou řadou opatření k minimalizaci vlivu zimní údržby komunikace na vodní toky (tj. Červený, Krupský, Lišanský, Novodvorský, Hájevský, Očihovecký), tj. navrhuje retenční nádrže, regulovaný odtok atd. Množství odpadních dešťových vod, které budou regulovaným odtokem přivedeny z jednotlivých kanalizačních stok k recipientům, bude následující:

Krupá, přeložka

- SO 3301 ústící do Červeného potoka – $Q = 119$ l/s bez retence
- SO 3302 ústící do Krupského potoka – $Q = 47$ l/s po retenci
- SO 3303 ústící do Krupského potoka – $Q = 38$ l/s bez retence
- SO 3304 ústící do Lišanského potoka – $Q = 684$ l/s bez retence

Hořesedly, přeložka

- SO 4301 (SO 4302 + 4303) ústící do Novodvorského potoka – $Q = 50$ l/s po retenci
- SO 4304 + 4305 ústící do Hájevského potoka – $Q = 50$ l/s po retenci
- SO 4307 ústící do Hokovského potoka – $Q = 50$ l/s po retenci*

*V případě souběžné realizace úseku Hořesedly, přeložka s úsekem Hořovičky, obchvat, bude dešťová kanalizace SO 4307 napojena dešťovou kanalizací SO 5301 stavby Hořovičky, obchvat.

Hořovičky, obchvat

- SO 5301 + 4307 ústící do Očihoveckého potoka – $Q = 50$ l/s po retenci
- SO 5303 + 5305 ústící do Očihoveckého potoka – $Q = 50$ l/s po retenci
- SO 5306 ústící do levého ramena Očihoveckého potoka – $Q = 76,93$ l/s bez retence

Úpravy vodních toků

Z celého souboru činností plánovaných při realizaci záměru D6 – Střední Čechy, jsou relevantní vzhledem k potenciálnímu ovlivnění stavu útvarů povrchových vod zejména vlivy stavebních objektů křížících vodní toky a vodní plochy, popřípadě terénní deprese. Dále svou povahou mohou potenciálně ovlivnit stav útvarů povrchových vod také stavební objekty retenčních nádrží. Zvláště u přechodu terénních depresí násypy je třeba zajistit průchod přívalových srážkových vod skrz těleso komunikace vhodně umístěnými propustky, popř. vybudováním propustných drénů. Vliv těchto stavebních objektů na povrchové vody je podrobně popsán v Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017).

Délky úprav jednotlivých vodotečí včetně navrženého technického řešení úprav jsou podrobně popsány v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA.

Úpravy toků musí být v dalších stupních projektových příprav projednány s jejich správcem a s příslušným vodohospodářským orgánem.

Vzhledem k intenzitě a rozsahu navržených stavebních úprav vodních toků (podrobněji viz kapitola B. I. 6. dokumentace EIA) se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu útvarů povrchových vod.

Podzemní vody

Krupá, přeložka

Dle vyhodnocení v Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017) a dřívějších hydrogeologických průzkumů a monitoringů např. v rámci Podrobného geotechnického průzkumu (INSET s.r.o., prosinec 2006) lze konstatovat, že v úseku Krupá, přeložka je převážná část zájmového území vodohospodářsky málo významná a lze očekávat jen poměrně malý negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry.

Zasažení hladiny podzemní vody se předpokládá v km 43,370–43,900 navrhovaného zářezu. V tomto místě zářez dosahuje hloubky až 12 m. Přítok podzemní vody do zářezů nebyl v rámci geotechnického průzkumu stanoven. Aktuální vydatnost podzemních vod je nutné posuzovat při postupném hloubení zářezu během geotechnického dozoru. Trvalým snížením hladiny podzemní vody až o 5 m lze v místě nejhlubšího zářezu očekávat plošné dopady na širší okolí zářezového systému. V souvislosti s tím lze u studny v prostoru Krupá Šustna (objekt č. p. 198) z dlouhodobého hlediska počítat s částečným poklesem hladiny podzemní vody (max. o 1–2 m) za předpokladu potvrzení plošné spojitosti zvodnělých struktur mezi zářezem a obcí. U ostatních domovních studní v obci Krupá za stávající silnicí I/6 na severozápadně orientovaném svahu do údolí Krupského potoka se ovlivnění jejich vydatnosti a kvality stavbou dálnice D6 v tomto úseku nepředpokládá.

Vzhledem k výše uvedenému zásahu hladiny podzemní vody v km 43,370–43,900 bude podzemní voda navrženými svahovými trativodními žebry svedena do hloubkových podélných trativodů, které budou podzemní vodu odvádět mimo zářezové těleso k místním vodotečím.

Zasažení hladiny podzemní vody je předpokládáno i v souvislosti s hloubením zářezů pro přeložky polních cest v km 46,380–47,150 (SO 3151 a 3152). Během provozu dálnice D6 v tomto úseku bude podzemní voda jímána a trvalé odváděna ze zářezu do Novodvorského potoka. Tyto zářezy jsou mimo zastavěné oblasti (více jak 500 m) a projev hydraulické deprese nedosáhne měřitelně k individuálním zdrojům.

Dále v zářezu v km 47,180–48,200 je nutné vzít v úvahu určité riziko průsaku kontaminantu v případě silniční havárie, vzhledem k přírodním podmínkám podmiňujících rychlou infiltraci, s možným dopadem na stávající, v současné době omezeně využívané zdroje podzemních vod.

Zdroje podzemních vod v obci Krušovice nebudou stavbou dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka kvantitativně ani kvalitativně ovlivněny.

Záložní zdroje pro vodovod obce Nesuchyně a Nový Dvůr jsou situovány v dostatečné vzdálenosti od trasy D6 vedené v mělkém zářezu s hladinou podzemní vody dostatečně hluboko pod jeho bází a k ovlivnění jejich kapacity stavbou komunikace nedojde.

Hořesedly, přeložka

Při výstavbě dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka se předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v níže uvedeném rozsahu. Výpočty přítoků do jednotlivých zářezů byly provedeny v rámci Podrobného geotechnického průzkumu (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011).

- zářez v km 48,200–48,800 o hloubce max. 3,8 m – maximální přítok podzemní vody do 1,5 l/s
- zářez v km 49,900–50,700 o hloubce max. 5,6 m – maximální přítok podzemní vody do 5,8 l/s
- zářez v km 50,700–51,100 o hloubce max. 1,5 m – maximální přítok podzemní vody do 3,6 l/s

- zářez v km 51,100–52,200 o hloubce max. 5 m – maximální přítok podzemní vody do 0,8 l/s
- zářez v km 53,700–54,300 o hloubce max. 4 m – maximální přítok podzemní vody do 0,1 l/s
- Zářez v km 55,150–56,600 o hloubce max. 11 m – maximální přítok podzemní vody do 1,45 l/s

Na svazích výše uvedených zářezů budou vzhledem k zasažení hladiny podzemní vody vybudovány žebrové drény ze šterkodrti, obalené geotextilií. Hloubka a rozteč žebrových drénů bude navržena dle hodnot koeficientu filtrace zemin zastižených během výstavby předmětného záměru (předpoklad 10 m). Pro trvalé snížení hladiny podzemní vody budou při patách svahů zářezů provedeny oboustranné hloubkové drény a to min. 0,5 m pod úroveň případné úpravy zemin v aktivní zóně a výše uvedených drenážních žeber ve svahu. Hloubkové drény budou napojena na kanalizační stoky tohoto úseku dálnice D6. V případě souvislého zvodnění bude trvalé snížení hladiny podzemní vody zabezpečeno čerpáním ve studních nebo čerpacích vrtech.

K zasažení hladiny podzemní vody dále dojde v souvislosti s realizací zářezu k objektu SO 4130 (přeložka silnice III/22913 v km 49,094). V místě nejhlubšího zářezu je doporučeno provést doplňkový pažený vrt pro ověření hladiny podzemní vody.

Dále v zářezu v km 48,200–48,800 je nutné vzít v úvahu určité riziko průsaku kontaminantu v případě silniční havárie, vzhledem k přírodním podmínkám podmiňujících rychlou infiltraci, s možným dopadem na stávající, v současné době omezeně využívané zdroje podzemních vod.

Hořovičky, obchvat

V souvislosti s výstavbou dálnice D6 v úseku Hořovičky, obchvat se dle Geotechnického průzkumu (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014) předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v km 61,250–62,140 navrhovaného zářezu o hloubce max. 4 m. Přítok podzemní vody do zářezů nebyl v rámci geotechnického průzkumu stanoven.

Vzhledem k výše uvedenému zásahu hladiny podzemní vody budou na obou stranách svahů zářezu vybudovány žebrové drény ze šterkodrti, obalené geotextilií. Pro trvalé snížení hladiny podzemní vody budou při patách svahů provedeny oboustranné hloubkové drény. Hloubkové drény budou napojena na kanalizační stoky tohoto úseku dálnice D6.

U zářezového tělesa v km 57,400–57,560 s max. hloubkou 1,5 m nebyla zjištěna hladina podzemní vody. Možnost negativního ovlivnění pozemní vody je slabá nebo žádná.

V případě zářezového tělesa v km 58,140–58,230 s max. hloubkou 1,5 m byla zjištěna hladina podzemní vody pod bází zářezu (až 7,2 m p. t.). Možnost negativního ovlivnění pozemní vody je slabá.

Součástí dokumentace EIA je návrh provádění monitoringu podzemních vod ve studních a hydrogeologických vrtech podél stavby. Tento návrh je součástí kapitoly D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Ovlivnění jakosti podzemních vod

Vzhledem k tomu, že v km 48,100–48,600 (na pomezí úseku Krupá, přeložka a Hořesedly, přeložka) předmětný záměr zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje Nový Dvůr u Chráštan (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 20. 9. 1984), je nutné vzít v úvahu určité riziko průsaku kontaminantu v případě silniční havárie, vzhledem k přírodním podmínkám podmiňujícím rychlou infiltraci do průlinově dobře propustného podloží.

V Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017) byla z hlediska ovlivnění kvality podzemních vod zhodnocena možnost vsakování dešťových vod ze zpevněných ploch dálnice D6 do horninového prostředí. Předmětný záměr lze označit za vysoce frekventovanou komunikaci ve smyslu TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“ a během jejího provozu lze očekávat znečištění způsobené emisemi ze spalování pohonných hmot, opotřebením vozovky, pneumatik a brzd vozidel, korozi vozidel, únikem pohonných hmot, olejů, brzdové kapaliny, rozmrazovacích prostředků apod., materiály používanými na údržbu a opravy silnic, včetně zimní údržby i ztrátami přepravovaného materiálu. Znečištění hrubými a jemnými nečistotami nebo ropnými látkami je možné eliminovat navrženým vodohospodářským řešením (sedimentační nádrže s odlučovači ropných látek). Problematické je však odstraňování rozpuštěných solí ze srážkových vod při zimní údržbě. Z tohoto důvodu lze dle výše uvedené TNV vsakování dešťových vod z ploch vysoce frekventovaných pozemních komunikací označit za nepřípustné nebo přípustné ve výjimečných případech. S ohledem na možné vlivy na kvalitu podzemních vod proto nebylo zasakování dešťových vod do horninového prostředí doporučeno.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod, zranitelné oblasti, ochranná pásma vodních zdrojů, záplavová a zátopová území

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Dle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů leží záměr ve zranitelné oblasti. Vliv stavby se však na zranitelnou oblast nepředpokládá. V území zranitelné oblasti jsou z důvodu ochrany podzemních a povrchových vod upraveny druhy, způsob a množství používání hnojiv a způsob hospodaření na zemědělských půdách. Umístění liniové dopravní stavby nemá na uvedená opatření vliv a není ani v rozporu s účelem vymezení zranitelných oblastí.

Předmětný záměr dálnice D6 bude v úsecích Krupá, přeložka a Hořesedly, přeložka staničení cca km 48,100–48,600 zasahovat do ochranného pásma vodního zdroje Nový Dvůr u Chrástán (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 20. 9. 1984). Jedná se o vodní zdroj již nepoužívaný, oblast Nový Dvůr–Nesuchyně je připojena na veřejný skupinový vodovod. V místě přechodu trasy D6 přes OPVZ (km 48,100–48,600 OPVZ Nový Dvůr u Chrástán) bude vybudován izolovaný drenážní systém odvádějící zachycené vody mimo rizikové oblasti.

Předmětný záměr se zasahuje v úseku Krupá, přeložka do záplavového území Lišanského potoka v úseku Krupá, přeložka (staničení km 44,509–45,335). V této lokalitě je navrženo přemostění (SO3023). Předmětný záměr bude do záplavového území zasahovat malou částí náspu za mostní estakádou (cca km 45,335) a mostními piloty. Vzhledem k tomu bude vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Závěr

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nebude v případě dodržení stanovených opatření výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru lze označit za přijatelný.

D. I. 5. Vlivy na půdu

Stavba dálnice D6 – Střední Čechy je v celé své délce situovaná především na plochách zemědělsky využívané půdy, místy zasahuje na pozemky PUPFL, do vodních ploch apod.

Posuzovanou stavbou D6 – Střední Čechy dojde k celkovému trvalému záboru cca 180,17 ha. Dále dojde k dočasnému záboru nad 1 rok trvání o výměře cca 37,24 ha. Celkový trvalý a dočasný zábor nad 1 rok trvání rozdělený pro jednotlivé úseky předmětného záměru je uveden v kap. B. II. 1. předkládané dokumentace EIA.

Pozn.: V celkových záborech stavbou předmětného záměru jsou zahrnuty i zábory pozemků, u nichž dojde k dodatečnému vyjmutí ze ZPF.

Zábor ZPF

Celkově se v souvislosti se stavbou dálnice D6 – Střední Čechy (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat) předpokládají dočasné a trvalé zábory ZPF v rozsahu uvedeném v následující tabulce.

Tabulka 126 Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF v jednotlivých k. ú.

Úsek stavby D6	Katastrální území	Trvalý zábor ZPF (m ²)	Dočasný zábor ZPF nad jeden rok trvání (m ²)
Krupá, přeložka	Krušovice	77 876	13 009
	Krupá	157 286	31 193
	Nesuchyně	186 540	34 739
	Celkem v úseku	421 702	78 941
Hořesedly, přeložka	Nesuchyně	62 597	21 126
	Chrástany u Rakovníka	63 171	11 490
	Kněževes u Rakovníka	199 962	19 507
	Hořesedly	248 118	34 515
	Děkov	70 079	10 268
	Hokov	53 274	15 214
	Celkem v úseku	697 201	112 480
Hořovičky, obchvat	Hokov	31 369	7 307
	Hořovičky	145 100	15 579
	Kolešov	136 000	44 073
	Vrbice u Hořoviček	11 681	6 072
	Bukov u Hořoviček	82 767	20 621
	Celkem v úseku	406 917	93 652
Odpočívka Kolešov	Bukov u Hořoviček	17 385	–
	Kolešov	5 710	–
	Celkem	23 095	–
Celkem		1 548 915	285 073

Zdroj: R6 Krupá přeložka: Aktualizace záborového elaborátu, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), D6 Hořesedly – přeložka: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), D6 Hořovičky – obchvat: Záborový elaborát, Změna DÚR (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016) a R6 Hořovičky – obchvat Prověření technického řešení odpočívky Kolešov: Záborový elaborát, Studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Trvalým zábořem budou v souvislosti se stavbou D6 – Střední Čechy (kromě záborů pro odpočívku Kolešov) dotčeny především půdy I., III. a IV. třídy ochrany ZPF. V souvislosti se záměrem bude trvalým

záborem dotčeno 45,47 % půd III. třídy ochrany ZPF (tj. půd s průměrnou produkční schopností), 15,02 % půd IV. třídy ochrany ZPF (tj. půd s převážně podprůměrnou produkční schopností) a 14,13 % půd I. třídy ochrany ZPF (tj. půd bonitně nejcennějších).

Pozn. 1: Odpočívka Kolečov bude v souvislosti s trvalým zábořem stavbou zasahovat do půd III. a IV. třídy ochrany ZPF. V současné době však není znám konkrétní podíl dotčení těchto tříd ochrany stavbou, a proto nebylo s těmito záboři ve výše uvedeném shrnutí počítáno. Podrobný zábořový elaborát pro odpočívku Kolečov bude součástí navazující dokumentace pro změnu územního rozhodnutí dálnice D6 v úseku Hořovičky, přeložka.

Pozn. 2: Pro stavbu silnice I/6 Nové Strašecí – křižovatka se silnicí I/27, jejíž součástí je hodnocený záměr D6 – Střední Čechy, byl dne 18. 8. 2005 Ministerstvem životního prostředí vydán Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (č. j. OEKL/204/05).

Pozn. 3: Pro většinu pozemků chráněných jako ZPF dotčených trvalým nebo dočasným zábořem stavby D6 – Střední Čechy byl vydán výše uvedený souhlas k odnětí ze zemědělského půdního fondu. Vzhledem k tomu, že v současné době se uvažuje s větším trvalým a dočasným zábořem ZPF, zejména v souvislosti s odstraněním dotčených chmelnic v celém rozsahu a umístěním odpočívky Kolečov, bude nutné zažádat o odnětí ze ZPF, případně o změnu výše uvedeného souhlasu (č. j. OEKL/204/05) ze dne 18. 8. 2005.

Dočasné záboři ZPF budou v průběhu výstavby předmětného záměru vznikat v těsné blízkosti samotné stavby, při zařizování stavenišť nebo dočasných přeložkách inženýrských sítí a komunikací. Poté, co nezemědělské využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou předmětného záměru skončí, tj. účel i vynětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do zemědělského půdního fondu. Předpokládá se, že půdy dočasně vyňaté ze ZPF budou navraceny k původnímu využití.

Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti této liniové dopravní stavby.

Záboř PUPFL

Trasa dálnice D6 – Střední Čechy zasáhne do lesních pozemků. Značná část lesních pozemků bude trvalým zábořem stavby předmětného záměru zasažena zejména v k. ú. Hokov (49,95 % trvalých zábořů PUPFL) a k. ú. Kolečov (30,01 % trvalých zábořů PUPFL). Dále pak budou lesní pozemky předmětným záměrem zasaženy v k. ú. Nesuchyně (6,87 % trvalých zábořů PUPFL), k. ú. Kněževy u Rakovníka (0,13 % trvalých zábořů PUPFL), k. ú. Hořesedly (0,74 % trvalých zábořů PUPFL), k. ú. Strojetic u Podbořan (10,80 % trvalých zábořů PUPFL) a k. ú. Bílenec (1,50 % trvalých zábořů PUPFL).

Navrhovaný záměr si vyžádá záboř PUPFL o celkové výměře trvalého zábořu 6,85 ha a 1,47 ha dočasného zábořu nad jeden rok trvání.

Lesní porosty budou dotčeny zejména cca v km 56,600–57,400 úseků Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat, kde trasa dálnice D6 vede převážně v mírném zářezu. Dále budou lesní porosty dotčeny zejména v místě plánované MÚK Jesenice cca v km 62,200 úseku Hořovičky, obchvat, kde dojde k zábořu v souvislosti s realizací doprovodné komunikace II/606 a větví MÚK Jesenice.

Obecně je možné konstatovat, že na všech dotčených lesních pozemcích je třeba stavební práce provádět co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům a vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.

Jako součást opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů v souvislosti se záboru PUPFL, resp. kompenzací je v rámci stavby dálnice D6 – Střední Čechy navrženo zalesnění následujících ploch:

- Hořesedly, přeložka – cca km 49,800–50,500 stavby (SO 4802): Jedná se o pozemky orné půdy, které jsou součástí trvalého záboru stavby. Tato plocha bude před zalesněním využita jako zařízení staveniště pro účely výstavby úseku Hořesedly, přeložka. Velikost zalesněné plochy činí cca 4,7 ha.
- Hořesedly, přeložka – cca km 52,500–52,700 stavby (SO 4803): Jedná se o pozemky orné půdy, které jsou součástí trvalého záboru stavby. Tato plocha bude před zalesněním využita jako zařízení staveniště pro účely výstavby úseku Hořesedly, přeložka. Velikost zalesněné plochy činí cca 3,7 ha.
- Hořesedly, přeložka – podél stávající silnice I/6, cca 1 km západně od obce Hořesedly až po křižovatku se silnicí III/2217 (SO 4804): Jedná se o pozemky orné půdy a ostatní plochy, které jsou součástí trvalého záboru stavby. Tato plocha bude před zalesněním využita jako zařízení staveniště pro účely výstavby úseku Hořesedly, přeložka. Velikost zalesněné plochy činí cca 3,5 ha.
- Hořovičky, obchvat – v km 58,800–59,500 (SO 5803): Jedná se o pozemky orné půdy, trvalého travního porostu a zahrad, které jsou součástí trvalého záboru stavby. Velikost zalesněné plochy činí cca 1,8 ha.

Z uvedeného výčtu ploch navržených pro zalesnění v souvislosti s realizací záměru D6 – Střední Čechy vyplývá, že je plánováno provést zalesnění na plochách o celkové výměře 13,7 ha.

Další opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů v souvislosti se záboru PUPFL představují vegetační úpravy tělesa dálnice, které jsou popsány v kapitolech B. I. 6 a D. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Dočasné záboru PUPFL budou v průběhu výstavby předmětného záměru vznikat v těsné blízkosti samotné stavby, při dočasných přeložkách inženýrských sítí a komunikací. Poté, co dočasné využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou předmětného záměru skončí, tj. účel i odnětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do PUPFL.

Znečištění půdy

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. Současně během výstavby může dojít k zhutnění půdy a zhoršení jejích fyzikálních a chemických vlastností (zejména podorničí) v plochách dočasného záboru. V případě kontaminace půdního prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vliv solení i působení těžkých kovů ve fázi provozu komunikace je závislý na vlastnostech půdy, propustnosti podloží, svažitosti a také na intenzitě a úhrnu dešťových srážek.

Obecně však lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální. Podrobné posouzení vlivu záměru na znečištění půdy je komentováno rovněž v kapitole B.III.1.3. této dokumentace.

Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Dotčené území je převážně zvlněného charakteru.

Plánovanou výstavbou D6 – Střední Čechy vznikne nový liniový útvar v území, který bude mít zejména v souvislosti s vedením tělesa komunikace na náspech vliv na změnu topografie území.

V úseku Krupá, přeložka bude trasa posuzovaného záměru vedena převážně po mírných násypch s dimenzí maximálně do 8,3 m. Výraznější násypy budou realizovány v návaznosti na mostní objekty.

V úseku Hořesedly, přeložka bude trasa navrhovaného záměru vedena převážně v mírném zářezu o hloubce do 6 m. Výraznější zářez o dimenzi až 11 m bude v rámci tohoto úseku situován cca v km 55,150–56,600. Výraznější násypy budou situovány cca v km 48,800–49,900 (maximální dimenze 13 m) a cca v km 52,200–53,700 (maximální dimenze 10 m).

Úsek Hořovičky, obchvat bude veden převážně po násypch o dimenzi do 8,5 m nebo v úrovni terénu. Zářezy v rámci tohoto úseku budou mělké s hloubkou maximálně do 4 m. Výraznější terénní úpravy spojené s mostními objekty budou realizovány v km 59,068, kterým bude převedena trasa navrhovaného záměru přes silnici III/2214. Dále se bude jednat o terénní úpravy v km 62,250 ve vazbě na MÚK Jesenice (SO 5110) a na ní navázaný most na silnici I/27 v km 62,236, který převede komunikaci I/27 přes trasu navrhovaného záměru.

Co se týká sesuvných území, čtyři lokality s potenciální aktivitou se nachází v severní části k. ú. Krušovice. Jedná se o sesuvné území s potenciální aktivitou – objekt 720 (km 41,750), jehož okraj se nachází cca 40 m od trasy předmětného záměru, za stávající silnicí I/6.

Ve vzdálenosti cca 600 m od trasy dálnice D6 (km 41,750) se dále nachází tři sesuvná území s potenciální aktivitou – objekt 8932, 8931 a 756. Tato sesuvná území mají jižní expozici se sklonem v rozmezí 10°–45°.

V rámci Podrobného geotechnického průzkumu (INSET s.r.o., prosinec 2006) byly provedeny geotechnické stabilitní výpočty pro zářez tělesa stavby v úseku Krupá, přeložka staničení km 41,760–42,170 přibližující se k sesuvným územím. V tomto místě byly zjištěny svahoviny mocnosti až přes 5 m. Na základě provedeného geotechnického výpočtu byla navržená geometrie svahu posouzena jako vyhovující. V geotechnickém průzkumu bylo dále doporučeno ohumusování svahů zářezu a vysazení vhodného vegetačního krytu. Podrobný popis vegetačních úprav, které jsou součástí aktuální Dokumentace pro stavební povolení (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015) úseku Krupá přeložka, je uveden v kap. B. I. 6. a v kap. D. I. 7. předkládané dokumentace EIA.

Závěr

Z hlediska problematiky půd nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat při realizaci navržených opatření uvedených v kapitole B. I. 6. významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na půdy lze označit za přijatelný.

D. I. 6. Vlivy na přírodní zdroje

Definice přírodních zdrojů vyplývá z § 7, odst. 1 a 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Přírodní zdroje jsou definovány jako části živé nebo neživé přírody, které člověk využívá nebo může využívat k uspokojování svých potřeb. Zákon dále rozlišuje obnovitelné přírodní zdroje, které mají schopnost se při postupném spotřebovávání částečně nebo úplně obnovovat, a to samy nebo za přispění člověka a neobnovitelné přírodní zdroje, které spotřebováváním zanikají.

V souvislosti s realizací záměru D6 – Střední Čechy je třeba se zaměřit na možné ovlivnění následujících přírodních zdrojů: biota, vody (povrchové a podzemní), horninové prostředí a půdy.

Problematika vlivu záměru na biotu je podrobněji komentována v kapitole D. I. 7. Vlivy záměru na povrchové a podzemní vody jsou posouzeny v kapitole D. I. 4., vlivy záměru na půdy pak v kapitole D. I.

5. Z tohoto důvodu nejsou vlivy na tyto přírodní zdroje v této kapitole více komentovány. Souhrnně lze konstatovat, že nebyly zjištěny významné nepříznivé vlivy záměru na tyto přírodní zdroje.

Dále v textu je věnována pozornost vlivu záměru na horninové prostředí.

Trasa předmětného záměru dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka (km 50,000–52,050) dle údajů České geologické služby prochází jižní okrajovou částí chráněného ložiskového území černého uhlí Kounov u Rakovníka. Dále v úseku km 50,600–51,550 prochází trasa záměru okrajovou jižní částí výhradního ložiska Kounov (černé uhlí, stopové a vzácné prvky).

Vzhledem k charakteru ložiska a tomu, že trasa navrhovaného záměru v místě těchto území je vedena v zářezu max. do 5 m lze konstatovat, že předmětný záměr neznemožní a neztíží případné dobývání výhradního ložiska, pro které je chráněné území stanoveno. Posuzovaný záměr je navíc v souladu s územně plánovací dokumentací obcí (Hořesedly, Kněžveses), na jejichž území jsou výše uvedené chráněné lokality vymezeny.

Riziko kontaminace horninového prostředí vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru stavenišť (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru stavenišť, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy, resp. horninového prostředí může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. V případě kontaminace horninového prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Výstavba předmětného záměru bude představovat zásah do geologických poměrů, a to v souvislosti s vlastním založením stavby. Nejvýznamnější vliv na horninové prostředí se předpokládá v souvislosti s realizací zářezů, mostních objektů a zárubních zdí:

Krupá, přeložka

- zářezy: km 41,750–42,170, km 43,370–43,900, km 47,180–48,200
- mosty: most v km 42,435 přes Červený potok (SO 3201), most přes železniční trať v km 44,330 (SO 3202), mostní estakáda v km 44,509–45,335 přes Lišanský a Krupský potok (SO 3203), most na silnici II/229 v MÚK Krupá – cca km 43,500 (SO 3220)

Hořesedly, přeložka

- zářezy: km 48,200–48,800, km 49,900–50,700, km 50,700–51,100, km 51,100–52,200, km 53,700–54,300, km 55,150–56,600
- mosty: most přes lokální biokoridor v km 52,577 (SO 4203), most přes polní cestu v km 52,804 (SO 4204), most přes polní cestu a vodoteč v km 53,389 (SO 4205), most v žkm 11,767 trati SŽDC Louny–Rakovník přes D6 v km 50,524 (SO 4221), most na silnici I/227 přes D6 v km 50,927 (SO 4222), most na silnici II/606 přes D6 v km 51,723 (SO 4223), most na silnici III/2211 přes D6 v km 53,871 (SO 4224), most na silnici III/2217 přes D6 v km 55,948 (SO 4226)
- zárubní zeď v km 56,800–56,980 (SO 4251)

Hořovičky, obchvat

- zářezy: km 57,400–57,560, km 58,140–58,230, km 61,250–62,140
- mosty: most přes polní cestu v km 57,975 (SO 5201), most přes Hokovský potok v km 58,434 (SO 5202), most přes Očihovecký potok v km 58,670 (SO 5203), most přes silnici III/2214 v km 59,068

(SO 5204), most na D6 v km 61,213 přes silnici III/00611 (SO 5206), most na silnici II/27 přes D6 v km 62,236 (SO 5220), most na silnici II/606 přes silnici III/00611 v km 1,390 (SO 5241)

- opěrná zeď u I/27 v km 0,560–0,660 (SO 5250)

Z vedení nivelety předmětného záměru je zřejmé, že zářezovými úseky, piloty mostních objektů a zárubními (opěrnými) zdmi budou dotčeny zeminy permokarbonu, kvartérního pokryvu i horniny terciéru v různém stupni zvětrání.

Celkově lze základové poměry charakterizovat jako složité. Podloží komunikace je tvořeno na řadě míst zeminami, které nesplňují požadavky ČSN 73 6133 (Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací) a bude třeba u nich provést určitou formu sanačních úprav (vápennou stabilizací, kombinací vápna a cementu či použitím jiného hydraulického pojiva), aby bylo dosaženo zvýšení únosnosti silničního podloží. Jedná se o zcela běžný postup při zakládání staveb v případě, že zastižené zeminy ze zářezů nejsou vhodné bez další úpravy do naspů.

Závěr

Z hlediska vlivu na přírodní zdroje nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv předmětného záměru lze označit za přijatelný.

D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost

Biologickou rozmanitost je třeba v souladu s článkem 2 Úmluvy o biologické rozmanitosti (biodiverzitě) chápat jako rozmanitost života ve všech jeho formách, úrovních a kombinacích. Biodiverzita zahrnuje různorodost v rámci druhů, mezi druhy i mezi ekosystémy. Nejedná se tedy o pouhý součet všech genů, druhů a ekosystémů.

Následující posouzení vychází z metodického výkladu k aplikaci vybraných nových pojmů (biologická rozmanitost, změna klimatu) a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. vydaného Ministerstvem životního prostředí (č. j. MZP/2017/710/1985) dne 20. října 2017.

Pozornost je tak věnována především vlivům záměru D6 – Střední Čechy na druhovou diverzitu i diverzitu ekosystémů. V potaz byly mj. brány vlivy záměru na evropsky významné druhy (vč. ptáků) a přírodní evropská stanoviště. Hodnocení je dále zaměřeno na posouzení vlivu na biologickou rozmanitost druhů, stanovišť a ekosystémů, které jsou součástí chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Hodnocení je provedeno ve vztahu k relevantním cílům Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020 a Strategie ochrany biologické rozmanitosti české republiky 2016 – 2025.

Na základě provedeného posouzení vlivu záměru na biologickou rozmanitost v kapitole D. I. 7. byla následně navržena opatření k prevenci, vyloučení a snížení případných nepříznivých vlivů, případně kompenzační opatření v kapitole D. IV. Zvláštní pozornost byla věnována posouzení nezbytnosti návrhu specifických opatření k podpoře druhů klíčových pro zachování biologické rozmanitosti a k bránění introdukce a zdomácnění nepůvodních invazních druhů.

Fauna

S využitím v minulosti provedených průzkumů a hodnocení bylo v září 2017 provedeno Aktualizované biologické hodnocení se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara), které je přílohou č. 5

předkládané dokumentace EIA. Účelem biologického hodnocení byla především aktualizace a doplnění informací o výskytu ohrožených, zvláště chráněných a bioindikačních druhů, cenných biotopů a evropsky významných druhů v řešeném území, se zahrnutím všech předchozích průzkumů, které jsou k dispozici.

V rámci Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) a dalších dříve provedených průzkumů a hodnocení byly zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. Vliv na jednotlivé druhy zvláště chráněných živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které byly v zájmovém území předmětného záměru zaznamenány je uveden v následujícím textu.

Mravenec (*Formica cunicularia*) – Druh byl zjištěn v roce 2017 u polní cesty jihozápadně od obce Nesuchyně mimo záměr a dále severozápadně od obce Hokov v ploše záměru.

Mravenec otročící (*Formica fusca*) – Jedná se o běžný druh v území hnízdící v zemi, zjištěný na více lokalitách.

Mravenec lesní (*Formica rufa*) – Jedná se o běžný druh okrajů listnatých i jehličnatých lesů. Buduje si hluboká zemní hnízda s typickou nadzemní kupou. V roce 2017 byl druh zjištěn v několika koloniích v lese severně od budoucí MÚK Jesenice v km 62,0. Aktuálně potvrzena dvě hnízda, dalších pět velkých hnízd se vyskytuje jihozápadně od Jesenické křižovatky. Lze zvážit transfery hnízd v rámci biologického dozoru stavby dle aktuální situace na lokalitě. Transfery nejsou považovány za nezbytně nutné, druh je v území hojný a vyskytuje se na řadě dalších stanovišť v okolí, kde nebude ovlivněn.

Čmeláci (*Bombus*) – Aktuálním průzkumem byl potvrzen čmelák skalní (*Bombus lapidarius*), čmelák polní (*Bombus pascuorum*), přičemž výskyt dalších druhů je pravděpodobný. Zjištěné druhy jsou široce rozšířené a relativně hojné. V regionu jsou čmeláci poměrně častí, zejména pak při lesních okrajích, v nivách řek a na místech kvetoucí vegetace. S ohledem na rozsah záměru a zásahy do míst s potenciálním výskytem hnízd druhu se jejich dotčení uvažuje, bez ovlivnění lokálních populací jednotlivých druhů.

Zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*) – Druh se v regionu vyskytuje plošně, navíc se v posledních dvou dekádách šíří po celém území ČR. Zlatohlávek je proto navržen na vyřazení ze skupiny zvláště chráněných druhů ČR. V území byl pozorován na řadě lokalit, zejména v lemu luk a okrajů cest. Při plánovaných zásazích nedojde k významnému ovlivnění místní populace tohoto zvláště chráněného druhu. Je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Batolec červený (*Apatura ilia*) – V zájmovém regionu se zřejmě tento druh vyskytuje plošně. V roce 2013 byl jeho výskyt zjištěn na mokřadu u Hořoviček. Pro batolce není potřeba přijímat zvláštních kompenzačních a zmírňujících opatření. Dotčení druhu záměrem lze vyloučit.

Batolec duhový (*Apatura iris*) – Díky značné mobilitě imag tohoto druhu je motýl rozšířen po celém území ČR, zejména v lesnatých oblastech. V roce 2017 byl motýl zjištěn na okraji lesních porostů u Krušovic a jihozápadně od Krupé. S ohledem na rozsah a místa zásahů se dotčení biotopu druhu neuvažuje.

Modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*) – Modrásek preferuje především vlhké, nehnojené, extenzivně kosené krvavcové louky, ale dokáže žít např. i ve vlhkých příkopech podél silnic, na podmáčených ruderalních stanovištích a na poddolovaných územích. Hostitelskou rostlinou housenek je krvavec toten (*Sanguisorba officinalis*). V regionu se modrásek vyskytuje relativně vzácně. Výskyt je striktně vázán na přítomnost krvavce totenu. Druh byl zaznamenán v roce 2013 a 2017 v nivě

Novodvorského potoka. Jednotlivě jej lze očekávat v lemu cest a luk s výskytem krvavce. Dotčení druhu se uvažuje zásahem do části biotopů druhu, případně i mortalitou vývojových stádií.

Otakárek fenyklový (*Papilio machaon*) – Otakárek je v území poměrně rozšířen. Druh osídluje celé spektrum bezlesých lokalit od mezofilních luk až po stepi a úhory. Housenka žije ve dvou generacích na mrkvovitých rostlinách, byla však zjištěna i na třemdavě bílé. Imaga jsou schopna překonávat značné vzdálenosti. V roce 2013 byl druh zjištěn na území polního letiště u obce Hořesedly. Dále byl pozorován na přeletu. Ovlivnění druhu se neuvažuje, v dotčeném území se nevyvíjí.

Čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*) – Dřívější výskyt druhu z území je uváděn v rámci databáze AOPK z více lokalit v širším okolí. Recentně byl druh potvrzen na mokřadu u Novodvorského rybníka a v bývalé pískovně jihozápadně od Nesuchyně. Tyto lokality nejsou záměrem dotčeny. Je však velmi pravděpodobná případná kolonizace nově vzniklých tůní či hlubších kaluží při provádění prací a při migraci druhu. S ohledem na předpokládanou potřebu transferu jedinců při biologickém dozoru stavby v jejím průběhu je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Ropucha obecná (*Bufo bufo*) – V zájmovém území patří ropucha obecná k nejhojnějším druhům, i když je na řadě lokalit patrný úbytek početnosti. Vyskytuje se zejména na rybníce v Novém Dvoře, v Novodvorském potoce, mokřadu a rybníku v Hořovičkách, kam druh migruje zejména Očihoveckým a Hokovským potokem, dále byl sledován při migraci na Krupském potoce. Jednotlivě se druh vyskytuje ve zhlaví rybníka napájeného Očihoveckým potokem, v rákosinách nivy Hokovského potoka, v mokřině v lese severně od obce Hokov a v Lišanském potoce. Dále byl druh zjištěn na mokřadu západně od Krušovic, v nádrži v obci Nesuchyně a v bývalé pískovně jihozápadně od obce Nesuchyně.

Předmětný záměr nezasahuje místa aktuálního rozmnožování tohoto druhu, zasahuje však jeho migrační trasy. Při biologickém dozoru stavby v jejím průběhu bude nutné provádět transfer jedinců. Dále je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu i z důvodu velmi pravděpodobné kolonizace kaluží a nově vzniklých ploch v průběhu stavby.

Ropucha zelená (*Pseudepidalea viridis*) – Je vázaná zejména na mělké tůně a nově vznikající vodní plochy, velmi často se vyskytuje právě i v rámci stavenišť a staveb nebo na synantropních plochách. V zájmovém území lze předpokládat plošnou migraci jedinců, a to i v rámci synantropních ploch. Ropucha zelená byla opakovaně pozorována na řadě míst v území. Jedná se o mokřad v Hořovičkách, tůně v nivě Očihoveckého potoka, bývalou pískovnu jihozápadně od obce Nesuchyně, nádrže v obci Nesuchyně a na řadě dalších lokalit v intravilánu obcí. Při biologickém dozoru stavby v jejím průběhu bude nutné provádět transfer jedinců a je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*) – V roce 2013 a 2017 byli potvrzeni celkem čtyři vokalizující samci a dvě snůšky v bývalé pískovně jihozápadně od obce Nesuchyně. Z pohledu řešeného záměru není předpoklad přímého dotčení druhu, nicméně nelze vyloučit jeho migraci a obsazení vhodných písčitých ploch (kaluží) na nově vzniklých skrývkách řešené komunikace. S ohledem na pravděpodobnost potřeby transferu je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení při transferu. Rovněž je doporučeno požádat o výjimku i dle bodu a) § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, tj. v zájmu ochrany volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin a ochrany přírodních stanovišť.

Skokan štíhlý (*Rana dalmatina*) – Tento druh preferuje zejména lesní prostředí a mělké vodní plochy v blízkosti lesa. Obsazuje ale i vhodné prostředí dále od lesa. V území potvrzen v nádrži na okraji lesa západně od Krušovic, v Novodvorském rybníce, a v bývalé pískovně jihozápadně od obce Nesuchyně.

Záměr nezasahuje místa rozmnožování druhu, zasahuje však jeho migrační trasy. Bude tedy nutné provádět transfer jedinců při biologickém dozoru stavby v jejím průběhu a je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*) – Jedná se o druh obsazující zejména větší vodní plochy, typicky rybníky, ale i drobné kaluže. S oblibou obsazuje v letních měsících při migraci periodické plochy a tůňe běžně vznikající v rámci staveniště. V území byl potvrzen v rybníce u obce Hořovičky, v mokřadu a v rybníce obce Hořovičky, v Hokovském a Očihoveckém potoce a dále v rybnících u obce Hokov. Při biologickém dozoru stavby v jejím průběhu bude nutné provádět transfer jedinců a je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Skokan krátkonohý (*Pelophylax lessonae*) – V zájmovém území jsou uváděny pouze ojedinělé starší nálezy tohoto druhu v nádrži u Hořoviček, zejména z roku 2001. Aktuálním průzkumem v roce 2017 byla nádrž částečně vyschlá s bohatým litorálním porostem a byli potvrzeni dva jedinci tohoto druhu při severozápadním okraji rybníka. Lze předpokládat potřebu provádět transfer jedinců při biologickém dozoru stavby v jejím průběhu a je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Blatnice skvrnitá (*Pelobates fuscus*) – Výskyt tohoto druhu byl dle nálezné databáze AOPK ČR naposledy zaznamenán v roce 1990 v bývalé pískovně jihozápadně od obce Nesuchyně. Aktuální průzkumy výskyt nepotvrdily. Je velmi pravděpodobné, že se druh již na lokalitě nevyskytuje. Vzhledem ke skutečnosti, že do lokality nebude záměrem zasahováno a druh zde nebyl recentně potvrzen, jeho dotčení se neuvažuje.

Ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*) – Tento druh byl v roce 2017 potvrzen v okolí nádrže západně od Krušovic, kde má vhodné biotopové podmínky. V roce 2010 a 2012 byl průzkumy druh zjištěn u rybníka u obce Nový Dvůr a dále v nivě Novodvorského potoka. Vzhledem k tomu, že do těchto lokalit bude předmětným záměrem zasahováno a uvažuje se dotčení tohoto druhu, je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) – V území hojný druh osídlující zejména sušší a ruderalní stanoviště. V roce 2017 byl druh potvrzen v okolí nádrže západně od Krušovic, ve staré pískovně jihozápadně od obce Nesuchyně a v okolí železniční trati a na nádraží v Krupé. V roce 2012 byl druh zjištěn na stepní enklávě v km 57,4–57,8. Dle nálezné databáze AOPK ČR byl druh zaznamenán na okraji ovčína u Krušovic. Výskyt tohoto druhu i na dalších lokalitách je pravděpodobný, a proto je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu pro umožnění transferů.

Užovka obojková (*Natrix natrix*) – Užovka obojková je v území vázaná zejména na vodní toky a nádrže. Jednotlivě byla potvrzena kolem nádrže západně od Krušovic, v mokřadu západně od Krušovic, v nádržích v Nesuchyni, v rybníce u Nového Dvora, v rybníce u Hořoviček, v Očihoveckém potoce a v Lišanském potoce. Migraci tohoto druhu lze očekávat podél vodních toků. Přesto, že je ovlivnění druhu zanedbatelné, je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu pro umožnění transferů.

Slepýš křehký (*Anquis fragilis*) – V území se tento druh roztroušeně vyskytuje, podobně jako ještěrka obecná osídluje zejména sušší a ruderalní stanoviště a dále lesní prostředí. Potvrzen byl na okraji lesa a mokřadu západně od Krušovic, kolem železniční trati u Krupé, na stepní enklávě v km 57,4–57,8, u levého břehu levostranného přítoku Lišanského potoka a ve staré pískovně jihozápadně od Nesuchyně. V roce 2010 byl slepýš zjištěn u Novodvorského rybníka. S ohledem na zásah do biotopu tohoto druhu je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu pro umožnění transferů.

Zmije obecná (*Vipera berus*) – V roce 2017 byla zmije zjištěn v okolí nádrže západně od Krušovic, kde má vhodné biotopové podmínky. Do předmětného biotopu druhu nebude zasahováno, dotčení ze strany záměru se tedy neuvažuje. Pravděpodobnost migrace do prostoru stavby je považována za velmi malou.

Potápka roháč (*Podiceps cristatus*) – V okolí záměru se tento druh vyskytuje jednotlivě a nepravidelně hnízdí, dříve byl sledován na rybníku u Hořoviček. Dotčení předmětným záměrem se neuvažuje.

Volavka bílá (*Egretta alba*) – Druh územím ojediněle migruje (zaznamenán průzkumem v roce 2012), nejčastěji se zdržuje na polních monokulturách mimo období hnízdění. Dotčení záměrem se neuvažuje.

Čáp bílý (*Ciconia ciconia*) – V území se vyskytuje ojediněle na tahu (zaznamenán průzkumem v roce 2012), v blízkém okolí nehnízdí. Jeho dotčení je vyloučeno.

Čáp černý (*Ciconia nigra*) – V území se vyskytuje na tahu (zaznamenán průzkumem v roce 2012), v blízkém okolí nehnízdí, hnízdí v širším okolí v lesních porostech. Jeho dotčení je vyloučeno.

Luňák hnědý (*Milvus migrans*) – V území ani blízkém okolí nehnízdí, vzácně byl zastížen při migraci nebo při lovu potravy. Dotčení druhu se neuvažuje.

Luňák červený (*Milvus milvus*) – Do území luňák červený zaletuje za potravou z okolí. V rámci předešlých průzkumů v roce 2010 a 2012 byl opakovaně pozorován na přeletu a při migraci kolem Chrášťan a Nového Dvora, Aktuálním průzkumem v roce 2017 byl pozorován u Hořesedel na přeletu. Hnízdiště druhu nebude dotčeno. Bude zasažena malá část potravních stanovišť, což se s ohledem na lokalizaci záměru nejeví jako významné.

Moták pochop (*Circus aeruginosus*) – Tento druh územím pravidelně migruje a zejména na tahu i v hnízdním období zde loví potravu. Lze jej zastihnout v celém území. Pozorován byl zejména v území kolem Novodvorského potoka a v nivě Lišanského potoka, pravděpodobně hnízdí jižně od Krupé. Aktuálně byl druh pozorován na tahu v rámci sklizených polních kultur, jednotlivě na většině území. Hnízdiště druhu bylo v roce 2010 pozorováno severozápadně od Nového Dvora v rákosině, kde lze hnízdění předpokládat i v současné době. Záměr představuje negativní ovlivnění druhu zánikem části hnízdního prostředí a potravních stanovišť a rušením druhu. Ovlivnění se pravděpodobně týká jednoho až dvou hnízdicích párů. Je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Moták pilich (*Circus cyaneus*) – Průzkumem v roce 2012 byly v prostoru polí v km 52–58,7 pozorovány dva hnízdicí páry. Recentně není hnízdění druhu v území známo, existují jen jednotlivá pozorování z doby mimo hnízdní období. Jeho dotčení se proto neuvažuje.

Moták lužní (*Circus pygargus*) – Z území jsou známy jednotlivé výskyty tohoto druhu, pravidelně se v území vyskytuje na tahu. Dle pozorování z roku 2016 druh pravděpodobně hnízdí v oblasti jižně od Hořesedel. Vzhledem k lokalizaci pravděpodobného hnízdiště mimo plochu záměru se dotčení druhu v tomto místě neuvažuje, bude však dotčena část potravních stanovišť, zejména v prostoru jižně od Krupé. Je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Jestřáb lesní (*Accipiter gentilis*) – Aktuálními průzkumy nebyl tento druh zastížen. V rámci zájmové lokality záměru se druh nevyskytuje, zastížen byl pouze v roce 2012 na přeletu v okolí lokality. Dotčení druhu je vyloučeno.

Krahujec obecný (*Accipiter nisus*) – V roce 2013 bylo pravděpodobné hnízdění druhu zjištěno severozápadně od obce Hokov, kde záměr zasahuje do lesního prostředí. V celém území se vyskytuje na přeletu a při lovu potravy. Vzhledem k zásahu do potravních stanovišť a pravděpodobnému hnízdění

v blízkosti lokality se uvažuje rušení druhu. Ovlivnění se týká jednoho páru. Je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Koroptev polní (*Perdix perdix*) – V zájmovém území byl tento druh opakovaně pozorován kolem Hořoviček a v okolí Krupé, včetně recentních výskytů. V zájmovém území pravděpodobně hnízdí dva páry. Záměr představuje negativní ovlivnění druhu rušením a záborem části potravních i hnízdních stanovišť. Vzhledem k charakteru dotčených biotopů, míst pozorování a biotopů zastoupených v okolí se nejeví dotčení jako významné.

Křepelka polní (*Coturnix coturnix*) – Tento druh běžně hnízdí v širší oblasti na polích i loukách, předmětným záměrem bude dotčeno několik hnízdních párů napříč územím. Dle předchozích průzkumů byly zaznamenány minimálně čtyři páry. Ovlivnění druhu na úrovni jeho lokální populace je zcela zanedbatelné.

Bekasina otavní (*Gallinago gallinago*) – V roce 2017 bylo zaznamenáno pravděpodobné hnízdění jednoho páru jižně od Krupé od soutoku Novodvorského, Lišanského a Krupského potoka. Aktuálními průzkumy byl opakovaně zastižen na rybníce u Hořoviček. Vzhledem k tomu, že je uvažováno dotčení druhu zejména rušením a zásahem do části biotopu, je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Holub doupňák (*Columba oenas*) – V území záměru tento druh nehnízdí, běžně se vyskytuje na tahu a při záletech za potravou. Hnízdí až v širším okolí v lesních porostech s bučinami.

Rorýs obecný (*Apus apus*) – Nad lokalitou rorýs početně loví potravu a hnízdí v širším okolí na vyšších budovách v intravilánech sídel. Dotčení záměrem je vyloučeno.

Ledňáček říční (*Alcedo atthis*) – V území ledňáček ojediněle přeletuje, zejména mimo hnízdní období nad drobnými vodotečemi. V zájmovém území nehnízdí, dotčení druhu se neuvažuje.

Krutihlav obecný (*Jynx torquilla*) – V zájmovém území byl krutihlav jednotlivě zaznamenán na tahu, dále zde i hnízdí. V roce 2010 bylo zjištěno hnízdění u Nového Dvora, další hnízdiště se nacházejí v okolí záměru, nejbližší severně od Krušovic (aktuálně vykáceno) a v rozptýlené zeleni jižně od Krupé. Vzhledem k tomu, že záměr představuje zásah do hnízdního biotopu tohoto druhu, je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu.

Vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) – V zájmovém území je vlaštovka běžná, hnízdí jednotlivě v budovách v okolních obcích, do okolních zahrad i polí zaletuje za potravou. Dotčení druhu se neuvažuje.

Slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) – Druh v území jednotlivě hnízdí zejména v křovinách v nivách potoků. Potvrzen byl na mokřadu u Hořoviček, u Krušovic, v nivě Lišanského potoka a u Hořesedel. Záměr představuje negativní ovlivnění tří pravděpodobně hnízdních párů, z pohledu populace druhu je ovlivnění zcela zanedbatelné. Proto je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Slavík modráček střeoevropský (*Luscinia svecica cyaneula*) – V roce 2013 bylo zjištěno hnízdění jednoho páru tohoto druhu na mokřadu u Hořoviček. S ohledem na současný stav biotopu a absenci výskytu druhu dle aktuálních průzkumů se jeho dotčení neuvažuje.

Bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*) – V území jednotlivě hnízdí zejména na pastvinách a mokřadních neudržovaných loukách. V nivě Novodvorského potoka bude zasaženo hnízdní prostředí tohoto druhu. Je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Bramborníček černohlavý (*Saxicola torquata*) – V zájmovém území záměru tento druh nehnízdí, průzkumy byl zaznamenán pouze na tahu. V roce 2010 zjištěno hnízdění jednoho páru v mokřadu západně od Novodvorského rybníka. Dotčení druhu se neuvažuje.

Bělořit šedý (*Oenanthe oenanthe*) – Bělořit v území nehnízdí, pravidelně byl však zaznamenán na tahu. Aktuálním průzkumem byl pozorován na polní cestě západně od Krupé. Dotčení druhu je vyloučeno.

Pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*) – Dle průzkumu z roku 2017 v území pravděpodobně hnízdí jeden pár na stráni severně od Krušovic. Záměrem však tento druh ovlivněn nebude, biotop byl v průběhu roku vykácen. Velmi perspektivní hnízdiště tohoto druhu se nachází na jihozápadním svahu východně od rybníka u Hořoviček. Hnízdiště však nebude záměrem negativně ovlivněno.

Lejsek šedý (*Muscicapa striata*) – V území druh hnízdí na více lokalitách, zejména v intravilánech obcí a v lesních porostech lesostepního a parkovitého charakteru. Průzkumy v letech 2013 a 2017 bylo zjištěno hnízdění druhu v úseku nad Krušovicemi a na lokalitě u obce Krupá v okolí Lišanského a Novodvorského potoka. Záměr zasahuje hnízdní prostředí druhu, ovlivněny budou pravděpodobně dva hnízdící páry. Je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Žluva hajní (*Oriolus oriolus*) – V území pravděpodobně hnízdí jeden pár v pobřežních porostech Lišanského a Novodvorského potoka. Záměr představuje zásah do části hnízdního prostředí druhu. Je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Ťuhák obecný (*Lanius collurio*) – V trase záměru pravděpodobně hnízdí dva páry v úseku nad Krušovicemi (aktuálně vykáceno), jeden pár v nivě Lišanského a Novodvorského potoka, jeden pár v úseku okraje lesa nad Novým Dvorem, v nivě Novodvorského potoka a okraji mokřadu u Hořoviček. Záměr představuje zásah do hnízdního prostředí druhu s předpokladem ovlivnění do čtyř párů. Ovlivnění populace druhu v území není významné, nedojde k zániku vhodného hnízdního prostředí.

Ťuhák šedý (*Lanius excubitor*) – Na lokalitě záměru tento druh nehnízdí, jednotlivě se vyskytuje mimo hnízdní období. Pozorován byl v roce 2010 u Nového Dvora.

Krkavec velký (*Corvus corax*) – V území se krkavec vyskytuje pravidelně na přeletu a při sběru potravy, hnízdí až v širším okolí záměru. Jeho dotčení se neuvažuje.

Strnad luční (*Miliaria calandra*) – Územím tento druh protahuje, rovněž zde hnízdí zejména ve vazbě na ruderalní plochy a luční porosty s křovinami. V území bylo zjištěno hnízdění zejména v okolí mokřadu u Hořoviček (4 páry), kde jsou ideální ruderalní plochy zejména severně od obce. Dále na východním konci polního letiště (východně od Hořesedel) a minimálně dva páry u Nové Vsi. Záměr zasahuje do hnízdního prostředí druhu s předpokladem ovlivnění až šesti hnízdních párů. Z pohledu populace druhu není dotčení druhu významné. Je však doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Letouni (*Chiroptera*) – Při zvážení možného dotčení jednotlivých druhů zásahy do dřevinných porostů je negativní vliv uvažován pouze u v území rozšířených druhů, která se v území trvale vyskytují a jsou na předmětné porosty dle jejich charakteru vázány. Jedná se o netopýra vodního (*Myotis daubentonii*), netopýra rezavého (*Nyctalus leisleri*) a netopýra hvízdavého (*Pipistrellus pipistrellus*). U těchto druhů je doporučeno požádat o výjimku z ochranných podmínek druhu z důvodu rušení a zásahu do biotopu druhu.

Veverka obecná (*Sciurus vulgaris*) – Veverka je v území vázaná na lesní porosty, v místech zásahů se trvale nevyskytuje, nebyla zde identifikována hnízda druhu ani vhodné větší dutiny či budky. Její dotčení není uvažováno.

Sysel obecný (*Spermophilus citellus*) – V roce 2012 byly zjištěny nálezy druhu na polním letišti východně od obce Hořesedly v km 52,000–52,350, a to celkem 17 nor. V rámci nálezové databáze AOPK ČR není druh recentně ani historicky uváděn. Podobně výskyt tohoto druhu nebyl potvrzen ani v rámci průzkumů během roku 2017, které byly zaměřeny i na rozsáhlé okolí původního výskytu tohoto druhu.

Křeček polní (*Cricetus cricetus*) – Tento druh byl zaznamenán průzkumy v roce 2012 na polních kulturách v km 56,400 a 57,400–57,900. V rámci nálezové databáze AOPK ČR není výskyt křečka polního uváděn a nebyl zjištěn ani aktuálními průzkumy v roce 2017. V případě prokázání výskytu bude nutné aplikovat opatření, která jsou uvedena kap. D. IV. a v příloze č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Vydra říční (*Lutra lutra*) – Tento druh zájmovým územím pravidelně migruje, zejména mimo dobu rozmnožování ve vazbě na vodní toky. Vydra je uváděna v rámci nálezové databáze AOPK ČR na Lišanském, Hokovském a Očihoveckém potoce. Průzkumy v roce 2017 byl výskyt tohoto druhu zjištěn i na Červeném potoce. Opatření pro vydru v daném území nejsou nutná. Vodoteče s potenciálním výskytem tohoto druhu splňují požadavky na vhodné přemostění, tj. realizací komunikace nedojde nikde v území k vytvoření bariéry a rizikovému místu při migraci druhu.

Z důvodu nálezu výše zmíněných zvláště chráněných druhů živočichů, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, rušení), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Přesný výčet druhů, pro které bude podána žádost o udělení výjimky, je vhodné konzultovat s Krajským úřadem Středočeského kraje v návaznosti na rozsah opatření, dobu a rozsah prováděných prací, která budou přímou součástí projektové dokumentace stavby.

Navrhovaná opatření na ochranu fauny jsou uvedena v kap. D. IV. a v příloze č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Záměr nebude zasahovat do lokalit NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), nebude mít negativní vliv na evropsky významné druhy a evropsky významná stanoviště, která jsou předmětem ochrany lokalit NATURA 2000 v dotčeném území.

V zájmovém území bylo zaznamenáno celkem 14 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy I Směrnice 79/409/EHS, o ochraně volně žijících ptáků uvedeny v seznamu chráněných druhů a poddruhů ptáků. Dále bylo zaznamenáno celkem 7 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy II Směrnice 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin v zájmu Společenství a jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany a 26 živočišných druhů, které jsou dle Přílohy IV Směrnice 92/43/EHS v zájmu Společenství a vyžadují přísnou ochranu.

Obecně lze konstatovat, že převážná většina výše uvedených druhů citovaných ve směrnici 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, resp. 79/409/EHS, o ochraně volně žijících ptáků je chráněna rovněž vyhláškou č. 395/1992 Sb. Komentář k dotčení těchto druhů je uveden výše v textu. Výjimku tvoří pouze následující 2 druhy, které nejsou uvedeny v citované vyhlášce: žluna šedá (*Picus canus*) a datel černý (*Dryocopus martius*). Negativní vliv předmětného záměru na tyto druhy živočichů nelze předpokládat. Do zájmového území tyto druhy především zalétávají za potravou, hnízdí mimo řešené území záměru.

Ovlivnění fauny předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření k ochraně fauny v kapitole D. IV. považovat za přijatelné.

Migrace živočichů

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována aktuální Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017), ve kterém byla prověřena a posouzena vhodnost a rozsah opatření na podporu (případně omezení) migrace živočichů v zájmovém území. Tato studie je součástí přílohy č. 6 předkládané dokumentace EIA.

Dle Rámcové migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) zájmové území záměru není součástí migračně významných území či dálkových migračních koridorů.

V blízkosti (východně od řešeného území) se nachází dálkový migrační koridor, který nebude záměrem dotčen a je vhodně řešen v rámci navazujícího úseku D6.

Území záměru rovněž není součástí území zvýšené hodnoty pro trvalý výskyt nebo pro migraci druhů větších savců lesního ekosystému. Dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců je lokalita součástí území kategorie III. – území významné.

Regionální a lokální biokoridory v zájmovém území fakticky pokrývají potenciální migrační koridory vycházející z charakteru krajiny. V území se především jedná o menší vodní toky a navazující pobřežní porosty, případně liniovou zeď. Přírozené migrační bariéry se v území nevyskytují. Vzhledem k tomu, že většina zmíněných koridorů má význam především pro migraci na lokální úrovni, bližší pozornost je dále věnována mj. i migraci menších druhů, typicky obojživelníkům.

Na základě rozměrů jednotlivých podchodů (šířka, výška, délka) byl v Rámcové migrační studii (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) vypočten tzv. index průchodnosti (I), dle něž lze mostní objekty rozdělit do tří skupin:

Kategorie A – průchozí pro největší savce ($I > 10$)

Kategorie B – průchozí pro středně velké živočichy ($I > 1,5$)

Kategorie C – průchozí pro menší živočichy, objekty o průměru min. 80 cm

Při řešení vhodnosti migračních objektů byla dále využita metodika migračního potenciálu (MP). Funkčnost migračního profilu určuje složka ekologická (MPE) a technická (MPT). Celkový migrační potenciál je pak definován jako součin obou těchto složek: $MP = MPE * MPT$.

RBK Maxova obora-Pochvalovská stráž (km 42,500 – podél Červeného potoka) – Byl zde potvrzen výskyt prasete divokého, srnce obecného, zajíce polního, lišky obecné, kuny skalní a vydry říční. Vzhledem k navrženému přemostění (SO 3201) má průchod dostačující parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C ($I = 20,5$; $MPA = 0,34$; $MPB = 0,57$; $MPC = 1$).

LBK podél Lišanského a Krupského potoka (km 44,540–45,400) – Byla zde zaznamenána vysoká aktivita srnce obecného, prasete divokého, lišky obecné, jezevce lesního, kuny skalní, zajíce polního a vydry říční. Vzhledem k navržené mostní estakádě (SO 3203) má průchod vynikající parametry, ekologický potenciál je mírně snížen navazujícím intravilánem obce Krupá. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C ($I = 406,7$; $MPA = 0,29$; $MPB = 0,50$; $MPC = 0,8$).

Km 46,390 (úsek s polními monokulturami navazující na nivu Novodvorského potoka a mozaiku biotopů) – V tomto úseku je pravidelně pozorována vysoká aktivita zvěře a to zejména srnce obecného. Průchod, který vznikne navrženým přemostěním (SO 3204), bude mít dostačující parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C ($I = 6,1$; $MPA = 0,34$; $MPB = 0,57$; $MPC = 1$).

LBK 69 u Nového Dvora (km 48,000) – V tomto místě bude liniový prvek biokoridoru předmětným záměrem přerušen. Vzhledem k tomu, že se jedná o prostředí, kde jsou patrné pohyby menších

živočichů (např. liška obecná a kuna lesní), byl v rámci průzkumu z roku 2017 navržen propustek v km 48,100. Alternativním návrhem vycházejícím z Rámcové migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) je vybudování propustku v km 48,400. Jako nejvhodnější minimální řešení se jeví rámový propustek o světlosti 1x1 m, v případě prostorové možnosti realizace s ohledem na parametry komunikace je za ideální považován propustek o výšce 1,5 m a šířce 2 m.

Km 49,090 (úsek s navazujícími polními monokulturami v blízkosti Novodvorského potoka) – V místě je navrženo přemostění přes silnici III/22913 (SO 4201). Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností ($I = 1$; $MPA = 0,00$; $MPB = 0,23$; $MPC = 0,8$).

LBK 01 a 02 u Nového Dvora (Novodvorský potok) v km 49,560 – V tomto místě je navržen přesýpaný mostní objekt klenbovitého průřezu o dvou polích (SO 4202) přemostující přeložku Novodvorského potoka a polní cestu. Průchod má ideální parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností ($I = 2,6$; $MPA = 0,00$; $MPB = 0,24$; $MPC = 1$).

LBK 80 u Hořesedle – Jedná se o periodickou vodoteč, která bude přemostěna stavební objektem SO 4203. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností.

Podobné parametry mají další mostní objekty v km 52,800 (SO 4204) a v km 53,390 (SO 4205), které překračují polní cestu a periodickou vodoteč.

LBK 79 Hájevský potok (km 54,530) – V místě lokálního biokoridoru je navržen mostní objekt (SO 4206). Mostní objekt má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C ($I = 1,7$; $MPA = 0,18$; $MPB = 0,38$; $MPC = 0,84$).

LBK 76 severně od Hokova (km 57,040) – Lokální biokoridor bude překračován mostním objektem (SO 4207). Vzhledem k bezprostřední blízkosti lesních porostů, množství stop a rozrytých ploch lze předpokládat časté využití lokálního biokoridoru prasetem divokým a srncem obecným. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností.

Km 57,980 u Hořoviček (údolí Hokovského potoka) – Jedná se o prostor, ve kterém byl zjištěn pohyb zvěře, zejména srnce obecného a prasete divokého. Lokalita bude přemostěna stavebním objektem SO 5201. Průchod pod mostem má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností ($I = 1,3$; $MPA = 0,10$; $MPB = 0,24$; $MPC = 0,8$).

Km 58,430 křížení Hokovského potoka – V tomto místě byl zjištěn pohyb zvěře, zejména srnce obecného a prasete divokého. Průchod, který bude zajišťovat most SO 5202, má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností ($I = 1,5$; $MPA = 0,12$; $MPB = 0,27$; $MPC = 0,8$).

Km 58,670 křížení Očihoveckého potoka – V místě křížení dochází k pohybu zvěře, zejména srnce obecného a prasete divokého. Průchod, který bude zajišťovat most SO 5203, má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností ($I = 1,1$; $MPA = 0,08$; $MPB = 0,22$; $MPC = 0,8$).

Km 59,070 – Jedná se o úsek, ve kterém dálnice D6 překračuje silnici III/2214 mostním objektem SO 5204. Most bezprostředně navazuje na nivu a mokřad Očihoveckého potoka. Průchod má průměrné

parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností (I = 5,6; MPA = 0,10; MPB = 0,28; MPC = 0,55).

Z hlediska maximální doporučené vzdálenosti průchodů pro jednotlivé kategorie savců dle významů území (Hlaváč & Anděl, 2001) bylo navržené řešení migračních objektů v rámci záměru D6 – Střední Čechy posouzeno jako dostatečné za respektování podmínky vybudování migračního objektu v km 48,000. V tomto místě délka úseku bez migračních objektů překračuje 1,7 km doporučenou vzdálenost mezi objekty průchozími pro živočichy kategorie C (max. 1 km). Z tohoto důvodu je v km 48,000 (alternativně v km 48,400) navrženo realizovat rámový propustek o min. světlosti 1 x 1 m (optimálně o výšce 1,5 m a šířce 2 m).

Dále je doporučeno realizovat migrační bariéry pro obojživelníky dle návrhu Fischera (2017) v úseku km 58,100 až 59,050 (rybník a mokřad u Hořoviček) a v km 48,900 až 49,900.

Oplocení dálnice s ohledem na význam území je doporučeno realizovat v celé její délce.

V případě všech propustků je vhodné preferovat přirozený nezpevněný substrát navržené suché cesty. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, preferovat obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přisypat přirozeným substrátem (např. štěrkopískem).

Dle zpracované Rámcové migrační studie je zřejmé, že území záměru není součástí migračně významných území, dálkových migračních koridorů a místům omezení v územním plánování. V blízkosti (východně) se nachází dálkový migrační koridor, který nebude záměrem dotčen a je vhodně řešen v rámci navazujícího úseku D6. Trasa D6 je vedena relativně členitým terénem, překračuje řadu vodních toků a komunikací, proto je její součástí řada mostních objektů.

V případě realizace navržených optimalizačních opatření u vybraných objektů bude zajištěna dobrá průchodnost dálnice D6 pro v území se vyskytující volně žijící živočichy.

Flóra

Z pohledu přírodních biotopů předmětný záměr D6 – Střední Čechy nepřestavuje výrazně negativní ovlivnění některého z cenných stanovišť rostlin v území. Trasa předmětných úseků dálnice D6 je vedena převážně přes pole, kulturní louky, místy přes chmelnice a lesní plochy.

V úseku Krupá, přeložka jsou nivy potoků silně degradovány splachy z polí. V nivě Novodvorského potoka jižně od Nesuchyně se nacházejí porosty vysokých ostřic s ostřicí trsnatou (*Carex cespitosa*) a ostřicí latnatou (*Carex paniculata*). Dle nálezové databáze ochrany přírody je zde recentně uváděn také výskyt potočnicku vzpřímeného (*Berula erecta*).

Ve východní části úseku Hořesedly, přeložka se nacházejí cenné mokřadní louky, kde byl zjištěn výskyt upolínu nejvyššího (*Trollius altissimus*). Jedná se o louky v nivě Novodvorského potoka západně od Nového Dvora (km 48,900–49,300). V nejzápadnější části úseku u Hokova (km 56,600–57,800) zasahuje předmětný záměr komplex lesů a porostů křovin, kde se vyskytuje řada vzácnějších druhů rostlin Červeného seznamu, nejčastější je nález štěničníku paprskujícího (*Bifora radians*).

Hodnotnějším územím úseku Hořovičky, obchvat je mokřina u Hořoviček (km 58,400–58,900). Jedná se o mokřadní stanoviště s částečně degradovanou mokřadní vegetací a výskytem ostřice trsnaté (*Carex cespitosa*). Západní část úseku zasahuje do rozsáhlého lesního komplexu, na jehož okraji se vyskytuje mozaika bukových porostů. V bučině severně od křižovatky silnice I/6 s I/27 (km 61,900–62,100) se nachází zvláště chráněný druh okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) a jednotlivě také jedle

bělokorá (*Abies alba*). Jižně od křižovatky se nachází mozaika acidofilních doubrav degradované kulturami smrku ztepilého (*Picea abies*) a borovicí lesní (*Pinus sylvestris*).

V rámci provedeného Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017), které je přílohou č. 5 předkládané dokumentace EIA a předchozích průzkumů bylo v zájmovém území stavby D6 – Střední Čechy zjištěno 18 vzácnějších druhů rostlin, z toho dva zvláště chráněné ve smyslu přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o druhy ohrožené – okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) a úpolín nejvyšší (*Trollius altissimus*). Většina zjištěných druhů Červeného seznamu je v území široce rozšířených. Velmi cenný je pak nález štěničnicku paprskujícího (*Bifora radians*) mimo území přímo dotčené záměrem D6 – Střední Čechy. Všechny tři významné druhy se nacházejí na lokalitách v blízkosti, avšak mimo dotčení záměrem. Jejich negativnímu dotčení se tak lze ve většině případů vyhnout zajištěním biologického dozoru stavby, který vymezí cenné plochy před zásahy (náhodné pojezdy vozidel, deponie).

V případě okrotice bílé (*Cephalanthera damasonium*) a úpolínu nejvyššího (*Trollius altissimus*) se s ohledem na blízkost komunikace uvažuje dotčení, kdy jsou navrženy transfery těchto druhů.

Z důvodu nálezu výše zmíněných zvláště chráněných druhů rostlin, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopu), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Přesný výčet druhů, pro které bude podána žádost o udělení výjimky, je vhodné konzultovat s Krajským úřadem Středočeského kraje v návaznosti na rozsah opatření, dobu a rozsah prováděných prací.

Z významných invazních druhů rostlin byl v zájmovém území zaznamenán bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*). S ohledem na výskyt těchto invazních druhů je nutné realizovat opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Vzhledem k nálezům významných invazních druhů bude nutné realizovat opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Ovlivnění flóry předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření k ochraně flóry v kapitole D. IV. považovat za přijatelné.

Lesní porosty

Navrhovaný záměr si podle aktuálních záborových elaborátů vyžádá zábor lesních porostů (ploch PUPFL). V úseku Hořesedly, přeložka se bude jednat o zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 3,87 ha a 0,54 ha dočasného záboru nad jeden rok trvání. V úseku Hořovičky, obchvat se bude jednat o zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 2,98 ha a 0,93 ha dočasného záboru nad jeden rok trvání.

Na všech dotčených lesních pozemcích je třeba, aby byly stavební práce prováděny co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům, nezbytné je vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.

V rámci projektových dokumentací úseku Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat jsou navržena rozsáhlá kompenzační opatření v podobě zalesnění celkem 13,7 ha ploch. Navržené zalesnění tak bude v dostatečné míře kompenzovat trvalé, resp. dočasné zábory ploch PUPFL hodnocenou stavbou D6 – Střední Čechy.

Podrobný popis těchto kompenzačních opatření je uveden v kap. B. I. 6. a D. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

V souvislosti s plánovaným zalesněním je třeba dbát na vhodnou druhovou skladbu vysazovaných dřevin.

Ovlivnění lesních porostů předmětným záměrem lze při realizaci navržených kompenzačních opatření v podobě rozsáhlého zalesnění ploch v kapitole D. IV. hodnotit jako přijatelné.

Dřeviny rostoucí mimo les

Pro posouzení dřevin rostoucích mimo les byla vytvořena zpráva Aktualizace dendrologického průzkumu (Ing. František Moravec, listopad 2017), která spolu s dříve provedenými dendrologickými průzkumy viz následující výčet) tvoří samostatnou přílohu č. 8 předkládané dokumentace EIA.

Ke střetu mimolesní zeleně s trasou předmětného záměru D6 – Střední Čechy bude docházet zejména v místech souběhu nebo křížení se stávajícími silnicemi, železniční tratí a v místě křížení s polními cestami a vodotečemi. Místně se jedná o části remízků v polích či části ovocných sadů.

V rámci dendrologických průzkumů byly druhově určeny všechny druhy dřevin, které jsou v konfliktu s trasou předmětného záměru D6 – Střední Čechy a byly změřeny základní dendrometrické veličiny.

Předpokládaný rozsah dotčené mimolesní zeleně v rámci jednotlivých úseku stavby D6 – Střední Čechy je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 127 Předpokládaný rozsah dotčené mimolesní zeleně v rámci jednotlivých úseku stavby D6 – Střední Čechy

Úsek stavby D6	Keřové a porostní skupiny (m ²)	Stromy (ks)
Krupá, přeložka	5 060	1 111
Hořesedly, přeložka	5 076,4	1 037
Hořovičky, obchvat	5 352,5	1 413
Celkem	16 488,9	3 561

Zdroj: Aktualizace dendrologického průzkumu (Ing. František Moravec, listopad 2017); R6 Krupá, přeložka: Kácení mimolesní zeleně – aktualizace, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015); R6 Hořesedly, přeložka – I. etapa: Dendrologický průzkum, DSP (PRAGOPROJEKT a.s., červen 2012); R6 Hořesedly, přeložka – II. etapa: Aktualizace dendrologického průzkumu, DSP (DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA s.r.o., září 2014); R6 Hořovičky, obchvat – I. etapa: Dendrologický průzkum, DSP (AZ Consult, spol. s r.o., červen 2012); R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa: Aktualizace dendrologického průzkumu, DSP (DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA s.r.o., září 2014)

Náhradní výsadby

V rámci předmětných úseků dálnice D6 – Střední Čechy budou realizovány vegetační úpravy, které budou plnit především funkci začlenění stavby do krajiny, dále potom funkci estetickou, hygienickou a rovněž přispějí ke zvýšení biologické rozmanitosti v zájmovém území. Součástí úseků Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat stavby dálnice D6 budou dále náhradní výsadby lesních porostů, které budou kompenzační zásah do lesních porostů (PUPFL).

Krupá, přeložka

Vegetační úpravy v rámci dálnice D6 úseku Krupá, přeložka (SO 3801) budou realizovány na násypch a v zářezu v km 41,760–43,200, v místě MÚK Krupá (km 43,300–43,800) na násypch před a za mostní estakádou v km 43,900–45,900, a v zářezu v km 47,500.

Celkově je navrženo v rámci vegetačních úprav 11 060 ks keřů a 73 ks stromů. Použité druhy dřevin jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 128 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Krupá, přeložka (SO 3801)

Typ dřeviny	Druh dřeviny	Počet ks
Stromy	javor mléč (<i>Acer platanooides</i>)	15
	javor klen (<i>Acer pseudoplatanus</i>)	24
	lípa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>)	27
	borovice lesní (<i>Pinus sylvestris</i>)	7
Keře	líška obecná (<i>Corylus avellana</i>)	290
	hloh jednosemenný (<i>Crataegus monogyna</i>)	290
	ptačí zob obecný (<i>Ligustrum vulgare</i>)	2 090
	svída krvavá (<i>Cornus sanguinea</i>)	2 210
	zimolez obecný (<i>Lonicera xylosteum</i>)	2 770
	růže šípková (<i>Rosa canina</i>)	1 035
	kalina tušalaj (<i>Viburnum lantana</i>)	2 375

Zdroj: R6 Krupá, přeložka: SO 3801 Vegetační úpravy, DSP (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)

Součástí vegetačních úprav bude založení trávníku na svazích silničního tělesa.

Hořesedly, přeložka

Vegetační úpravy v rámci dálnice D6 úseku Hořesedly, přeložka (SO 4801) budou realizovány téměř v celé délce trasy tohoto úseku. Bude se jednat o výsadbu 66 694 ks keřů a 994 ks stromů. Sortiment použitých dřevin je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 129 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořesedly, přeložka (SO 4801)

Typ dřeviny	Druh dřeviny	Počet kusů
Stromy	javor mléč (<i>Acer platanooides</i>)	167
	olše lepkavá (<i>Alnus glutinosa</i>)	71
	habr obecný (<i>Carpinus betulus</i>)	108
	jasan ztepilý (<i>Fraxinus excelsior</i>)	80
	dub zimní (<i>Quercus petraea</i>)	144
	dub letní (<i>Quercus robur</i>)	157
	jeřáb ptačí (<i>Sorbus aucuparia</i>)	75
	lípa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>)	160
	slivoň obecná (<i>Prunus domestica</i> subs. <i>insititia</i>)	32
Keře	svída krvavá (<i>Cornus sanguinea</i>)	7 505
	hloh obecný (<i>Crataegus laevigata</i>)	7 348
	krušina olšova (<i>Frangula alnus</i>)	1 490
	ptačí zob obecný (<i>Ligustrum vulgare</i>)	8 746
	zimolez obecný (<i>Lonicera xylosteum</i>)	9 622
	trnka obecná (<i>Prunus spinosa</i>)	6 275
	meruzalka alpská (<i>Ribes alpinum</i>)	9 006
	růže šípková (<i>Rosa canina</i>)	7 440
	kalina obecná (<i>Viburnum opulus</i>)	7 881
	bez černý (<i>Sambucus nigra</i>)	458
	vrba košíkářská (<i>Salix viminalis</i>)	923

Zdroj: D6 Hořesedly, přeložka – I. etapa: SO 4801 Vegetační úpravy, DSP (VIAPONT s.r.o., listopad 2013)

Součástí vegetačních úprav bude založení trávníku na svazích silničního tělesa.

Hořovičky, obchvat

Vegetační úpravy v rámci dálnice D6 úseku Hořovičky, obchvat (SO 5801–5802) budou realizovány téměř v celé délce trasy tohoto úseku. Celkem je uvažováno s výsadbou 686 ks stromů, 36 356 ks keřů a 1 200 ks keřů k ozelenění protihlukových stěn. Použité druhy dřevin pro vegetační úpravy jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 130 Použité druhy dřevin v rámci vegetačních úprav v úseku Hořovičky, obchvat (SO 5801–5802)

Typ dřeviny	Druh dřeviny	Počet kusů
Stromy	javor mléč (<i>Acer platanoides</i>)	113
	olše lepkavá (<i>Alnus glutinosa</i>)	119
	habr obecný (<i>Carpinus betulus</i>)	63
	topol osika (<i>Populus tremula</i>)	20
	dub zimní (<i>Quercus petraea</i>)	43
	dub letní (<i>Quercus robur</i>)	63
	jeřáb ptačí (<i>Sorbus aucuparia</i>)	25
	lípa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>)	240
Keře	svída krvavá (<i>Cornus sanguinea</i>)	3 666
	hloh obecný (<i>Crataegus laevigata</i>)	1 680
	krušina olšova (<i>Frangula alnus</i>)	1 730
	ptačí zob obecný (<i>Ligustrum vulgare</i>)	4 570
	zimolez obecný (<i>Lonicera xylostereum</i>)	6 366
	trnka obecná (<i>Prunus spinosa</i>)	4 915
	meruzalka alpská (<i>Ribes alpinum</i>)	4 915
	růže šípková (<i>Rosa canina</i>)	4 158
	kalina obecná (<i>Viburnum opulus</i>)	3 631
	vrba košíkářská (<i>Salix viminalis</i>)	725
Keře k ozelenění protihlukových stěn	přísavník pětilistý (<i>Parthenocissus quinquefolia</i> 'Engelmannii')	600
	přísavník trojhrotý (<i>Parthenocissus tricuspidata</i> 'Veitchii')	600

Zdroj: R6 Hořovičky, obchvat – I. etapa: SO 5801 – Vegetační úpravy silnice R6, DSP (PRAGOPROJEKT a.s., listopad 2013), R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa: SO 5801 – Vegetační úpravy silnice R6, DSP (SDRUŽENÍ R6 HOŘESEDLY – II. ETAPA, duben 2015), R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa: SO 5802 – Vegetační úpravy silnice R6, DSP (SDRUŽENÍ R6 HOŘESEDLY – II. ETAPA, duben 2015)

Součástí vegetačních úprav je založení trávníku na svazích silničního tělesa.

Odpočívka Kolečov

Vegetační úpravy odpočívky Kolečov budou realizovány v rámci stavebního objektu SO 5804. K výsadbám budou použity vzrostlé alejové a solitérní stromy a půdopokryvné keře. Alejové stromy budou použity na zářezovém svahu na západní straně odpočívky a v prostoru u parkovacích stání pro automobily (mezi lavicemi a stoly v místě venkovního sezení). Plochy po stranách odpočívky budou celoplošně ozeleněny půdopokryvnými keři, mezi které bude vysazeno několik vzrostlých solitérních stromů. Použité druhy dřevin jsou zřejmé z následující tabulky.

Tabulka 131 Použité druhy dřevin při vegetačních úpravách v rámci odpočívky Kolečov

Typ a způsob využití dřevin	Druh dřevin
Alejové stromy s malou a střední kulovitou korunou – pro umístění u parkovacích stání	lípa plstnatá (<i>Tilia tomentosa</i>)
	jilm habrolistý (<i>Ulmus minor</i>)
Vzrostlé alejové (solitérní) stromy pro výsadby na zářezový svah a na plochy s výsadbou půdopokryvných dřevin	hrušeň Calleryova (<i>Pyrus calleryana</i>)
	jeřáb ptačí (<i>Sorbus aucuparia</i>)
Půdopokryvné dřeviny	skalník vrbovitý (<i>Cotoneaster salicifolius</i>)

	skalník Dammerův (<i>Cotoneaster dammeri</i>)
	mochna křovitá (<i>Potentilla fruticosa</i>)
	korunatka klaná stříhanolistá (<i>Stephanandra incisa</i>)
	chvojka klášterská tamaryškovitá (<i>Juniperus sabina</i>)

Zdroj: R6 Hořovičky, obchvat: Souhrnná technická zpráva, Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Rozsah navržených vegetačních úprav lze hodnotit jako adekvátní vzhledem k velikosti hodnocené stavby.

Ovlivnění dřevin rostoucích mimo les předmětným záměrem lze při realizaci navržených vegetačních úprav, které jsou součástí předmětného záměru, hodnotit jako přijatelné.

Ekosystémy

Převážná část řešeného území je tvořena biotopy silně ovlivněnými nebo vytvořenými člověkem. Jedná se zejména o X2 – Intenzivně obhospodařovaná pole. Dále X1 – Urbanizovaná území, X3 – Extenzivně obhospodařovaná pole, X5 – Intenzivně obhospodařované louky, X6 – Antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla, X7 – Ruderální bylinná vegetace mimo sídla, X8 – Křoviny s ruderálními a nepůvodními druhy, X12 – Nálety pionýrských dřevin, X13 – Nelesní stromové výsadby mimo sídla a X14 – Vodní toky a nádrže bez ochranné významné vegetace. V rámci polních kultur jsou pěstovány především řepka, obiloviny a kukuřice.

Z přírodních biotopů záměr zasahuje pouze malé fragmenty či mozaiku biotopů, významnější stanoviště se nacházejí mimo trasu dálnice. Jedná se o L2.2 – Údolní jasanovo-olšové luhy, nacházející se podél Červeného potoka u Krušovic. Dále to jsou malé fragmenty biotopu K1 – Mokřadní vrbiny, častěji K3 – Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny, malé fragmenty M1.1 – Rákosiny eutrofních stojatých vod, větší souvislejší porost rákosiny je záměrem zasažen severovýchodně od Hořoviček. Místy se jedná o biotop M1.7 – Vegetace vysokých ostřic. Luční porosty se v území nacházejí pouze omezeně a jsou většinou druhotné či degradované, pouze místy lze nalézt reprezentativnější fragmenty vlhké pcháčové louky (T1.5) a mezofilní ovsíkové louky (T1.1). Kvalitnější lesní porosty se nacházejí až v okolí komunikace, rovněž se jedná převážně o menší fragmenty. Lesní porost charakteru mozaiky L7.1 – Suché acidofilní doubravy lze nalézt na kopci severozápadně od Hokova, v západní části trasy u Bukova je v okolí patrná mozaika L7.1 – Suché acidofilní doubravy a L5.4 – Acidofilní bučiny.

Z hlediska dotčení ekosystémů nebude vliv předmětného záměru významný, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů. Vždy se jedná o zásah dotýkající se poměrově menší plochy a současně biotopu zastoupeného výrazně více i v okolí (tj. nejen na ploše záměru D6 – Střední Čechy).

Biologická rozmanitost

Záměr D6 – Střední Čechy se v předmětné území dotýká téměř výhradně ploch polních monokultur, které jsou intenzivně využívány k pěstování kulturních plodin a na které nejsou výhradně vázány některé z druhů vyskytující se v okolí. I běžné druhy jsou zde zastoupeny v minimálních počtech čítajících jednotlivé jedince. Podobné biotopy pak jsou plošně zastoupeny i v okolí. Záběr biotopu v podobném případě nepřestavuje negativní vliv na biologickou rozmanitost.

V místech, kde záměr kříží hodnotnější či přírodní biotopy (v území se jedná zejména o travnaté plochy, lesní okraje a plochy křovin), dojde pouze k lokálnímu ovlivnění druhů vázaných zejména na otevřené biotopy. Jedná se např. o nivy dotčených vodních toků: Červený potok (km 42,400), Krupský potok (km 44,600), Lišanský potok (km 45,300), Novodvorský potok (km 49,500), Hájevský potok (km 54,500),

Hokovský potok (km 58,400) a Očihovecký potok (km 58,600). Dále se jedná o lesní porost v lokalitě V Kozlově (severně od Nového Dvora, cca km 48,000–48,600), lesní porost na úbočích drobného údolí okolo stávající komunikace I/6 severně od Hokova (cca km 56,600–57,400), mokřad v nivě Očihoveckého a Hokovského potoka nacházející se v blízkosti jejich soutoku (severovýchodně od obce Hořovičky, cca km 58,400–58,800) a lesní porost západně a severozápadně od Bukova v lokalitě MÚK Jesenice (cca km 62,000–konec úseku Hořovičky, obchvat).

Ovlivnění výše uvedených biotopů není v rámci biologického hodnocení posuzováno jako významné, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů. Vždy se jedná o zásah, dotýkající se poměrově menší plochy a současně biotopu zastoupeného výrazně více i v okolí (tj. nejen na ploše záměru).

Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je minimalizováno řadou navržených opatření (kap. D. IV. dokumentace EIA), ke kterým patří úprava a doporučení pro stavební objekty, prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného ekologického dozoru, který bude postup prací monitorovat a bude dohlížet nad realizací jednotlivých opatření a bude provádět transfery jedinců.

Ačkoli dojde k záboru zemědělské půdy, v kontextu dotčeného fragmentovaného území dojde lokálně i k podpoře biodiverzity, a to právě v případě nejvíce ohrožených druhů vázaných na nelesní (luční) společenstva. Na náspech/svazích komunikace a disturbancí v území vzniknou dočasně, ale i trvale příhodné nelesní biotopy, které bude řada druhů obsazovat a využívat jak k rozmnožování, tak šíření či komunikaci mezi mikro populacemi. To platí zejména pro bezobratlé vázané na luční ekosystémy. Za tímto účelem byla rovněž v rámci biologického hodnocení (příloha č. 5 dokumentace EIA) navržena řada opatření pro podporu nelesních biotopů v rámci takto vzniklých ploch podél nové komunikace.

Pozitivní ovlivnění včetně možného lokálního zvýšení biodiverzity lze spatřovat i v doplňující výsadbě dřevin, které bude součástí výstavby záměru D6 – Střední Čechy. Nedojde tak k izolaci některých biotopů či liniových prvků v území. Obdobný efekt může mít i zalesnění rozsáhlých ploch v k. ú. Hořesedly, Hokov, Kněževěs u Rakovníka, Chrástřany u Rakovníka a Hořovičky, které je plánováno v souvislosti s výstavbou záměru D6 – Střední Čechy realizovat.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 ve vztahu k předloženému záměru

Při posouzení vlivu záměru na biodiverzitu bylo mj. hodnoceno, zda je předložený záměru v souladu s relevantními cíli *Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025* jakožto jednoho ze základních dokumentů definujících priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. Tento strategický dokument zohledňuje současné mezinárodní závazky, zejména Strategii EU pro oblast biodiverzity do roku 2020 a Strategický plán Úmluvy o biologické rozmanitosti (CBD) do roku 2020, stejně tak i opatření definovaná Státní politikou životního prostředí.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025 definuje následující 4 prioritní oblasti:

1. *Společnost uznávající hodnotu přírodních zdrojů* – Tato oblast je zaměřená především na začlenění ochrany biodiverzity do veřejného i soukromého sektoru, dále na zvýšení povědomí o jejím významu v celospolečenském kontextu.
2. *Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů* – Tato část je zaměřená na dostatečné zajištění ochrany vybraných složek biodiverzity na všech jejích úrovních (i formou jejího udržitelného využívání) a dále na podporu přírodních procesů ve volné krajině a sídlech.

3. *Šetrné využívání přírodních zdrojů* – Zde se Strategie zaměřuje zejména na zlepšení postupů v oblasti hospodaření a využívání složek biodiverzity a přírodních zdrojů ve vybraných ekosystémech.

4. *Zajištění aktuálních a relevantních informací* – V poslední oblasti je Strategie zaměřena na zajištění relevantních informací v oblasti poznání, sledování a výzkumu biodiverzity, stanovení postupu pro národní hodnocení ekosystémových služeb a definici priorit v zapojení ČR v mezinárodní ochraně biodiverzity.

V těchto 4 prioritních oblastech je stanoveno celkem 20 cílů pro ochranu biodiverzity, přičemž jsou definovány nejzásadnější tlaky, které na biodiverzitu v dané oblasti působí a aktuální hrozby, které mohou mít v dané oblasti do budoucna významný negativní vliv.

V následujícím textu je věnována pozornost těm prioritním oblastem a cílům, které mají přímý vztah k hodnocenému záměru D6 – Střední Čechy:

Priorita 2 – Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů

Cíl 2.1 Genetická rozmanitost

Z pohledu tohoto cíle je třeba se zaměřit na tlaky související s *fragmentací biotopů*, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní.

Předmětný záměr D6 – Střední Čechy byl posouzen z hlediska průchodnosti v Rámcové migrační studii (Mgr. Radim Kočvara, září 2017). Součástí Rámcové migrační studie bylo rovněž prověření a posouzení vhodnosti opatření na podporu (případně omezení) migrace živočichů v zájmovém území.

Dle vyhodnocení migrační studie je zřejmé, že území záměru není součástí migračně významných území, dálkových migračních koridorů a místům omezení v územním plánování. Trasa D6 – Střední Čechy je vedena relativně členitým terénem, překračuje řadu vodních toků a komunikací, a proto je součástí technického řešení jednotlivých úseků stavby řada mostních objektů. V případě realizace navržených optimalizačních opatření u vybraných objektů (viz kap. B. I. 6. a D. IV.) bude zajištěna velmi dobrá průchodnost dálnice D6 pro v území se vyskytující volně žijící živočichy.

I přes liniový charakter záměru nebude mít záměr významný negativní vliv na fragmentaci biotopů v řešeném území.

Cíl 2.2 Druhy

Z pohledu tohoto cíle je třeba se zaměřit na následující tlaky, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní: *homogenizace krajiny; fragmentace biotopů druhů a migrační překážky v důsledku rozvoje dopravní infrastruktury; stavební zásahy a technické úpravy krajiny.*

Homogenizace krajiny

Území dominují biotopy antropogenního charakteru. Z přírodních biotopů záměr zasahuje pouze malé fragmenty či mozaiku biotopů, významnější stanoviště se nacházejí mimo trasu komunikace D6 – Střední Čechy. V případě dotčení významnějších stanovišť jsou navržena opatření (viz kap. B. I. 6. a D. IV.), která budou daný zásah kompenzovat, případně zajistí zvýšení atraktivity území pro živočišné a rostlinné druhy. Jedná se např. o revitalizaci některých dotčených toků, které trasa záměru kříží, kompenzační opatření v podobě zalesnění za zásah do PUPFL, realizaci tůní pro obojživelníky aj.

Lze konstatovat, že vliv předmětného záměru na homogenizaci krajiny bude akceptovatelný.

Fragmentace biotopů druhů a migrační překážky v důsledku rozvoje dopravní infrastruktury

Dle provedené Rámcové migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) je možné konstatovat, že v případě realizace navržených optimalizačních opatření u vybraných objektů bude zajištěna dostatečná průchodnost dálnice D6 pro volně žijící živočichy v území.

Z hlediska vlivu předmětného záměru na fragmentaci biotopů druhů a migrační překážky v důsledku rozvoje dopravní infrastruktury je záměr akceptovatelný.

Stavební zásahy a technické úpravy

V návaznosti na nezbytné stavební zásahy a technické úpravy související s posuzovaným záměrem bude věnována patřičná pozornost i vhodným způsobům rekultivace území.

Řada opatření uvedených v kapitole D. IV. dokumentace EIA má snahu docílit vyššího zastoupení přírodě blízkých způsobů obnovy v rekultivační praxi, stejně tak i využívání spontánní sukcese jako nástroje obnovy. Jedná se např. o následující opatření:

- V rámci rekultivací na vybraných zářezech, náspech a plochách dočasných záborů tak budou ponechány obnažené skalní výchozy, podorniční substrát atd. Nebude zde prováděno ohumusování ani osetí kulturními travními směsmi.*
- Na náspe, do zářezů a do podmostí mimo záplavová území vodních toků tam, kde je to z pohledu bezpečnosti provozu možné, budou umístěny biotopové prvky nestavebního charakteru – hromady kamenů, mrtvé dřevo.*
- Dotčené luční plochy budou po ukončení prací uvedeny do původního stavu a osety výhradně luční směsí místní provenience, na vlhčích místech s podílem krvavce totenu.*

Mezi definované hrozby, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří **rozšíření nepůvodních invazivních druhů**.

*Dle Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) se v zájmovém území vyskytují významné invazní druhy rostlin. Jedná se o bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*). S ohledem na výskyt těchto nebezpečných invazních druhů rostlin jsou součástí kap. D. IV. opatření pro zajištění monitoringu a likvidace jedinců těchto druhů.*

Cíl 2.3 Invazivní nepůvodní druhy (IAS)

Z pohledu tohoto cíle je třeba se zaměřit na následující tlaky, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní: **aktuální šíření invazních druhů a jejich negativní vliv na biodiverzitu.**

*Dle Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) se v zájmovém území vyskytují významné invazní druhy. Jedná se o bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*). S ohledem na výskyt těchto nebezpečných invazních druhů rostlin jsou součástí kap. D. IV. opatření pro zajištění monitoringu a likvidace jedinců těchto druhů.*

Cíl 2.4 Přírodní stanoviště

Mezi definované hrozby, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří **ubývání mokřadů v krajině.**

Co se týká mokřadních ploch, předmětný záměr bude zasahovat do mokřadu podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem cca v km 58,500 úseku Hořovičky, obchvat. Zábor stavbou bude představovat cca 1,3 ha z celkové plochy mokřadu o velikosti 3,83 ha. Dle provedených terénních průzkumů v této lokalitě je aktuální stav mokřadu neuspokojivý. V mokřadu je patrný silný vliv eutrofizace, která je způsobena

intenzivním obděláváním polností, jež se k tomuto prvku svažují. Při terénním průzkumu bylo identifikováno výrazné zarůstání rákosinami a vrbami.

V rámci kompenzačních opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. je vzhledem k zásahu do tohoto mokřadu doporučena revitalizace Očihoveckého a Hokovského potoka. Dle závěrů Revizního biologického průzkumu (Mgr. David Fischer, březen 2017) by mělo být toto opatření dostatečnou kompenzací zásahu do výše uvedeného mokřadu. Součástí projektové dokumentace a navržených kompenzačních opatření v rámci záměru D6 – Střední Čechy je dále mj. i realizace tůní v blízkosti Očihoveckého potoka.

V dalším stupni projektových příprav bude dále věnována pozornost podrobnému posouzení vlivu odvodnění záměru na dotýčný mokřad. V případě potřeby budou následně navržena další opatření, která zamezí možnosti zasolení tohoto mokřadu, např. odvedením vod z retenčních nádrží nepropustným příkopem podél severní strany komunikace s jeho zaústěním do Očihoveckého potoka až za koncem stávajícího mokřadu.

Na základě výše uvedených opatření, která jsou součástí kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA lze konstatovat, že vliv předmětného záměru vzhledem k definované hrozbě ubývání mokřadů v krajině je při realizaci navržených kompenzačních opatření možné hodnotit jako akceptovatelný.

Cíl 2.5 Krajina

Mezi definované tlaky, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří rozvoj dopravní infrastruktury.

Riziko liniových dopravních staveb souvisí s fragmentací volné krajiny a negativním ovlivněním její základní funkce, jak v souvislosti s narušením ekosystémů, tak krajinného rázu ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Obecně lze konstatovat, že umístění nové liniové stavby do volné krajiny bude mít beze sporu dopady na její fragmentaci. V této souvislosti je proto třeba se důsledně zaměřit na opatření, která zajistí dostatečnou průchodnost komunikace pro volně žijící živočichy v území (např. v podobě propustků) a optimální začlenění stavby do krajiny (ve formě vhodně navržených vegetačních úprav atd.).

Z předložené dokumentace EIA vyplývá, že byla návrhu uvedených opatření věnována zvýšená pozornost (viz kap. D. IV.). Hodnocená stavba tak nebude mít při realizaci navržených opatření významný negativní vliv na fragmentaci volné krajiny v řešeném území.

Z hlediska krajinného rázu byla předmětná stavba vyhodnocena v Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017). Dle předloženého posouzení je plánovaný záměr navržen s ohledem na kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a jeho vliv lze hodnotit jako únosný zásah do krajinného rázu.

Ve vztahu k definovanému tlaku rozvoje dopravní infrastruktury, lze navrhovaný záměr hodnotit jako akceptovatelný.

Mezi definované hrozby, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří pokračující tempo zastavování krajiny na úkor přírodních, zemědělských a lesnických ploch či postupující unifikace krajiny.

Navrhovaný záměr zasahuje na zemědělské půdy a lesní půdy, čímž si vynutí trvalý a dočasný zábor ZPF i PUPFL. Záměr zasahuje zejména do půd převážně III. třídy ochrany, tj. s průměrnou produkční schopností, jsou však dotčeny i půdy I. třídy ochrany ZPF (tj. půdy nejvyšší kvality), II., IV. i V. třídy ochrany. Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti této liniové dopravní stavby.

Z hlediska ochrany PUPFL budou v souvislosti s vyvolanými zábory realizována kompenzační opatření v podobě zalesnění některých lokalit, které jsou zahrnuty v trvalém záboru stavby. Tyto lokality byly zvoleny na základě dříve provedených biologických průzkumů.

Co se týká přírodních ploch, bude záměr v malé míře zasahovat plochy trvalých travních porostů a vynutí si přeložky některých toků.

Obecně lze konstatovat, že záměr představuje určité riziko ve zvýšení výše definované hrozby. Vzhledem k navrženým opatřením, která jsou součástí kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA lze předmětný záměr, ve vztahu k zastavění přírodních, zemědělských a lesnických ploch považovat za akceptovatelný.

Z hlediska vlivu předmětného záměru na unifikaci krajiny lze konstatovat, že součástí předmětného záměru jsou doporučená opatření, která budou působit proti tomuto tlaku. Jedná se např. o realizaci tůní, revitalizaci některých toků, zalesnění ploch apod. Cenným nástrojem jsou i vhodně realizované sadové úpravy tělesa stavby, které doplní krajinnou zeleň v území. Vzhledem k tomu lze předmětný záměr považovat za přijatelný.

V souvislosti s cílem 2. 5 Krajina jsou definovány rovněž dílčí cíle, ke kterým patří např. zlepšování struktury krajiny (v podobě realizace chybějících částí ÚSES a optimalizace a zlepšení jeho funkce, podpora tvorby a údržby rozptýlené zeleně), zlepšování prostupnosti krajiny pro biotu (ve formě opatření k ochraně živočichů před negativním vlivem dopravní infrastruktury).

Ve vztahu k dílčímu cíli zlepšování struktury krajiny může předmětný záměr přispět např. případnou revitalizací Hokovského a Očihoveckého potoka, které jsou součástí vymezených navrhovaných biokoridorů v rámci ÚP Hořovičky, dále např. zalesněním, které je plánováno na plochách trvalého travního porostu a částečně na orné půdě severně od obce Hořovičky.

Ideálním nástrojem k podpoře tvorby rozptýlené zeleně v území jsou vhodně realizované sadové úpravy tělesa stavby, které doplní krajinnou zeleň v území. V případě záměru D6 – Střední Čechy byla věnována detailní pozornost návrhu sadových úprav v projektové dokumentaci stavby. V návaznosti na předložený návrh sadových úprav byla v kapitole D. IV. navržena další opatření týkající se vegetačních úprav, která by měla přispět k podpoře biodiverzity v zájmovém území.

Z hlediska prostupnosti krajiny, která byla ověřena v Rámcové migrační studii (Mgr. Radim Kočvara, září 2017), bude v rámci stavby D6 – Střední Čechy realizována řada mostních objektů, které zajistí dostatečnou průchodnost dálnice D6 v předmětných úsecích. Součástí kapitoly D. IV. je mj. i návrh na doplnění propustku v km 48,000 (alternativně v km 48,400) stavby Hořesedly, přeložka, kde byla realizace propustku vyhodnocena jako potřebná.

Priorita 3 – Šetrné využívání přírodních zdrojů

Cíl 3.1 Zemědělská krajina

Z pohledu tohoto cíle je třeba se zaměřit na hrozby související s trvalým vynětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu (ZPF) pro jiné účely než zalesnění nebo zatravnění, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní.

Navrhovaný záměr zasahuje na zemědělské půdy, čímž si vynutí trvalý a dočasný zábor ZPF. Záměr zasahuje zejména do půd převážně III. třídy ochrany, tj. s průměrnou produkční schopností, jsou však dotčeny i půdy I. třídy ochrany ZPF (tj. půdy nejvyšší kvality), II., IV. i V. třídy ochrany. Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti této liniové dopravní stavby.

Cíl 3.2 Lesní krajina

Mezi definované tlaky, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří *realizace nových liniových staveb či degradace půd imisemi*.

Realizace záměru D6 – Střední Čechy si vyžádá trvalé zábory PUPFL (6,85 ha) i dočasné zábory PUPFL nad rok trvání (1,47 ha). Z hlediska ochrany PUPFL lze vliv záměru považovat za poměrně významný. Z tohoto důvodu budou realizována kompenzační opatření v podobě zalesnění některých lokalit (o celkové ploše 13,7 ha), které jsou zahrnuty v trvalém záboru stavby.

Riziko ovlivnění půd imisemi vlivem realizace záměru lze očekávat pouze v nejbližším okolí stavby, plošné ovlivnění půd imisemi souvisejícími s provozem na dálnici lze vyloučit.

Mezi definované tlaky, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří *úbytek biologické rozmanitosti na úrovni druhové, genové i ekosystémové či vliv invazních druhů na lesní ekosystémy*.

Vlivy záměru D6 – Střední Čechy na biologickou rozmanitost, resp. faunu, flóru a ekosystémy jsou detailně vyhodnoceny v rámci Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017), resp. ostatních pasáží kapitoly D. I. 7. Zpracovatel dokumentace EIA proto nepovažuje za důležité výstupy znovu uvádět. Rád by však na tomto místě podotkl, že v intenzivně zemědělsky a lesnický využívané krajině paradoxně právě dálniční koridory leckde představují při vhodně zvolených vegetačních úpravách svahů útočiště nebo migrační koridor pro řadu druhů hmyzu i rostlin. Na travnaté svahy podél dálnic se nestříkají pesticidy, porost se nehnojí minerálními hnojivy, ale pouze se každoročně udržují kvůli bezpečnosti provozu sečí nebo mulčováním. Takové plochy pak skýtají ideální podmínky pro růst světlomilných bylin s pestrobarevnými květy produkujícími nektar. Jedná se např. o šalvěje, mateřídoušky, chrpy, omany, jitrocele, vičence, mochny a řadu dalších druhů. Nízké rozvolněné porosty bylin jsou pak útočištěm pro motýly, včely nebo čmeláky, tedy opylovače, kteří jsou nezbytní pro zajištění úrody v ovocných sadech, na vinicích nebo i v zeleninových zahradách. Jinými slovy dopravní infrastruktura může představovat zelenou páteř krajiny pro přežívání i šíření mnoha užitečných druhů hmyzu. Přilehlé svahy dálnic tak mohou tvořit prostředí nejen pro opylovače, ale také pro přirozené nepřátele řady škůdců zemědělských plodin a přispět k zachování biologické rozmanitosti. Výše uvedené tvrzení dokládají výstupy projektu Motýlí dálnice (www.motyliidalnice.cz; Projekt Technologické agentury České republiky č. TH01030300).

*Dle Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) se v zájmovém území vyskytují významné invazní druhy rostlin. Jedná se o bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*). S ohledem na výskyt těchto nebezpečných invazních druhů rostlin jsou součástí kap. D. IV. opatření pro zajištění monitoringu likvidace jedinců těchto druhů.*

V souvislosti s cílem 3.2 Lesní krajina jsou definovány rovněž dílčí cíle, ke kterým patří např. *omezování fragmentace lesů či minimalizace trvalých záborů lesní půdy*.

Z hlediska fragmentace lesů byl zásah do lesních ekosystémů a umožnění migrace mezi nimi posouzen v Rámcové migrační studii (Mgr. Radim Kočvara, září 2017). Dle studie je možné konstatovat, že v případě realizace navržených optimalizačních opatření, která jsou součástí kap. D. IV. bude zajištěna dobrá průchodnost dálnice D6 pro v území se vyskytující volně žijící živočichy.

Navržená kompenzační opatření v podobě zalesnění některých lokalit, které jsou zahrnuty v trvalém záboru stavby, byla opakovaně zmíněna v předcházejícím textu.

Zpracovatel dokumentace EIA dále poukazuje na opatření uvedená v kapitole B. I. 6., resp. D. IV., jejichž předmětem je právě ochrana lesních porostů nacházejících se v těsné blízkosti navržené stavby. Jedná se o opatření především pro fázi výstavby záměru.

Cíl 3.3 Vodní ekosystémy

Mezi definované tlaky, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří *technické úpravy vodních toků zvyšující jejich fragmentaci a zhoršující ekologické podmínky.*

Součástí předmětného záměru jsou přeložky některých vodních toků (např. Očihoveckého a Hokovského potoka). Vzhledem k tomu je v rámci předkládané dokumentace EIA (D. IV.) navržena řada opatření za účelem realizace navržených úprav, pokud možno přírodě blízkým způsobem.

Vzhledem k tomu, že povrchová voda z tělesa komunikace bude odváděna do dotčených povrchových toků, byla v rámci dokumentace EIA (kap. D. I. 4.) věnována patřičná pozornost i vlivu zimní údržby na dotčené vodní toky, případně dalším vlivům na kvalitu a kvantitu vody v dotčených tocích.

Opatření uvedená v kap. B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA na ochranu povrchových vod by měla přispět k minimalizaci výše uvedeného tlaku definovaného v rámci cíle 3.3.

Mezi definované hrozby, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří *ve specifických případech výstavba vodních nádrží, obnova plavebních nádrží, odvodňování mokřadů (půd obecně).*

Souvislost s posuzovaným záměrem má pouze definovaná hrozba odvodňování mokřadů.

Předmětný záměr bude zasahovat do mokřadu podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem cca v km 58,500 úseku Hořovičky, obchvat. Dle provedených terénních průzkumů v této lokalitě je již stávající stav mokřadu neuspokojivý. V mokřadu je patrný silný vliv eutrofizace, která je způsobena intenzivním obděláváním okolních polností.

V rámci kompenzačních opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV., je vzhledem k zásahu do tohoto mokřadu předmětnou stavbou D6 – Střední Čechy doporučena revitalizace Očihoveckého a Hokovského potoka. Dle výstupů Revizního biologického průzkumu (Mgr. David Fischer, březen 2017) bude toto opatření dostatečnou kompenzací zásahu do výše uvedeného mokřadu.

Součástí doporučených kompenzačních opatření v rámci záměru D6 – Střední Čechy je dále realizace tůň v blízkosti Očihoveckého potoka.

Ve vztahu k výše uvedeným hrozbám z hlediska vodních ekosystémů lze předmětný záměr považovat za akceptovatelný.

Cíl 3.5 Zachování a obnova ekosystémů

Mezi definované tlaky, které mohou být ve vztahu k posuzovanému záměru relevantní, patří *pokračující trend ve změnách využívání krajiny.*

Záměr s sebou přinese změny ve využívání krajiny. K těmto změnám dojde na plochách trvalého záboru stavby. Plochy dočasného záboru stavby budou navráceny svému původnímu způsobu využití. K plošným dopadům záměru na změny ve využívání krajiny nedojde.

Na základě vyhodnocení uvedeného v dokumentaci EIA v kapitole D. I. 7. lze konstatovat, že záměr nebude mít za předpokladu plnění opatření navržených v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. významný negativní vliv na ekologickou stabilitu krajiny, resp. na jednotlivé ekosystémy.

V souvislosti s cílem 3.5 Zachování a obnova ekosystémů jsou definovány rovněž dílčí cíle, ke kterým patří např. *vyšší zastoupení přírodě blízkých způsobů obnovy v rekultivační praxi, využívání spontánní sukcese jako nástroje obnovy; systematická revitalizace nefunkční (navržené) skladebné části ÚSES.*

Návrh řady opatření v kapitole D. IV. dokumentace EIA aplikuje výše zmíněné cíle, tj. snahu o vyšší zastoupení přírodě blízkých způsobů obnovy v rekultivační praxi, stejně tak i využívání spontánní sukcese jako nástroje obnovy. Viz např. následující podmínka: „V rámci rekultivačních prací budou po výstavbě záměru na vybraných zářezech, náspech a plochách dočasných záborů ponechány obnažené skalní výchozy, podorniční substrát atd. Nebude zde tedy prováděno ohumusování a osetí kulturními travními směsmi.“

Závěr

Vliv předmětného záměru na biologickou rozmanitost živočišných druhů, omezení jejich migrace, či mortality jedinců je v rámci předmětného záměru minimalizován, resp. eliminován řadou navržených opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a D. IV. Jedná se např. o úpravu a doporučení pro stavební objekty, prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného dozoru, který bude postup prací ve fázi výstavby monitorovat a bude dohlížet nad realizací jednotlivých opatření, případně bude dohlížet na transfery jedinců.

Ačkoli dojde k významnému záboru zemědělské půdy, v kontextu dotčeného fragmentovaného území dojde lokálně i k podpoře biodiverzity, a to právě v případě nejvíce ohrožených druhů vázaných na nelesní (luční) společenstva. Na náspech/svazích tělesa komunikace při vhodně zvoleném způsobu rekultivace těchto ploch a disturbancí v území vzniknou dočasně, ale i trvale příhodné nelesní biotopy. Tyto biotopy bude řada druhů obsazovat a využívat jak k rozmnožování tak šíření či komunikaci mezi mikro populacemi. To platí zejména pro bezobratlé vázané na luční ekosystémy. Za tímto účelem byla rovněž navržena řada opatření pro podporu nelesních biotopů v rámci takto vzniklých ploch podél nové komunikace (viz kap. D. IV.).

Posuzovaný záměr je z hlediska vlivu na biologickou rozmanitost za předpokladu dodržení široké škály opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. akceptovatelný.

D. I. 8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

D. I. 8. 1. Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

V zájmovém území posuzované stavby se nachází řada prvků ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaný záměr se dostává do styku s několika prvky územního systému ekologické stability. Křížení s prvky ÚSES jsou vždy řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována. V některých případech byla navržena a doporučena konkrétní kompenzační opatření, která jsou podrobně uvedena v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA. V případě, že se v rámci dalších stupňů projektových příprav prokáže např. z důvodu nesouhlasu vlastníků pozemků nemožnost realizace uvedených konkrétních kompenzačních opatření (např. revitalizace jmenovaných vodních toků), budou navržena po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny jiná adekvátní kompenzační opatření.

Níže je uveden soupis dotčených prvků ÚSES, který je řazen ve směru staničení stavby, tedy od východu (Krušovice) k západu (křížení trasy se silnicí I/27).

Přehled dotčených prvků ÚSES je zobrazen v mapě č. 2 ÚSES, která je součástí přílohy č. 12 dokumentace EIA.

Krupá, přeložka

Regionální biokoridor (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Krušovice

Dle vymezení tohoto biokoridoru v platném ÚP obce Krušovice navrhovaný záměr kříží tento prvek cca mezi km 42,400 – 42,600. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,79 ha. Prostupnost regionálního biokoridoru bude zajištěna mostním objektem (SO 3201) v km 42,435. Šířka průchodu pod mostem je 18 m, délka 25,5 m a výška 9,5 m. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 04 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Krupá

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 44,600, kde trasa D6 přechází Krupský potok, na který je biokoridor navázán. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,025 ha biokoridoru. Migrační potenciál tohoto biokoridoru zůstane zachován díky estakádě (SO 3203) navržené v km 44,509 – 45,335. Šířka průchodu pod mostem je 789,5 m, délka 25,5 m a výška 13,1 m. Po technické stránce má průchod vynikající parametry. Ekologický potenciál je mírně snížen navazujícím intravilánem Krupé. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 02 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Krupá

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 45,200 v místě, kde trasa přechází bezejmenný vodní tok, na který je biokoridor navázán. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,02 ha biokoridoru. Migrační potenciál tohoto biokoridoru zůstane zachován díky estakádě (SO 3203) navržené v km 44,509 – 45,335. Šířka průchodu pod mostem je 789,5 m, délka 25,5 m a výška 13,1 m. Po technické stránce má průchod vynikající parametry. Ekologický potenciál je mírně snížen navazujícím intravilánem Krupé. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 03 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Krupá

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 45,300 v místě, kde trasa přechází Lišanský potok, na který je biokoridor navázán. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,045 ha biokoridoru. Migrační potenciál biokoridoru zůstane zachován díky estakádě (SO 3203) navržené v km 44,509 – 45,335. Šířka průchodu pod mostem je 789,5 m, délka 25,5 m a výška 13,1 m. Po technické stránce má průchod vynikající parametry. Ekologický potenciál je mírně snížen navazujícím intravilánem Krupé. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 72 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 45,300 v místě, kde trasa přechází Lišanský potok. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,2 ha biokoridoru. Migrační potenciál tohoto biokoridoru zůstane zachován díky estakádě (SO 3203) navržené v km 44,509 – 45,335. Šířka

průchodu pod mostem je 789,5 m, délka 25,5 m a výška 13,1 m. Po technické stránce má průchod vynikající parametry. Ekologický potenciál je mírně snížen navazujícím intravilánem Krupé. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že propustnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Interakční prvek 98 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Navrhovaný záměr zasahuje do interakčního prvku cca v km 46,300 trasy v místě jeho křížení s polní cestou, která navazuje na komunikaci III/2279. Hlavní trasou záměru a doprovodnými komunikacemi bude dotčeno cca 0,33 ha navrhovaného interakčního prvku, který představuje doprovodná zeleň polní cesty. V km 46,390 je navržen most (SO 3204), který převádí trasu navrhovaného záměru přes tuto polní cestu. Šířka průchodu pod mostem je 18 m, délka 34,2 m a výška 11,5 m. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C. Negativní ovlivnění funkčnosti tohoto prvku tedy nelze předpokládat.

Lokální biocentrum 62 (navrhované) – vymezené dle platného ÚP obce Nesuchyně

Biocentrum se nachází na hranici navrhovaného záměru (cca v km 46,100 – 46,400) v blízkosti přeložky polní cesty (SO 3151 v km 46,390), která navazuje na komunikaci III/2279. Vzhledem ke skutečnosti, že se navrhovaný záměr biocentra přímo nedotýká, ale nachází se pouze na jeho navrhované hranici, která je v současné době tvořena intenzivně obdělávanou zemědělskou půdou, nelze předpokládat negativní ovlivnění tohoto biocentra navrhovaným záměrem.

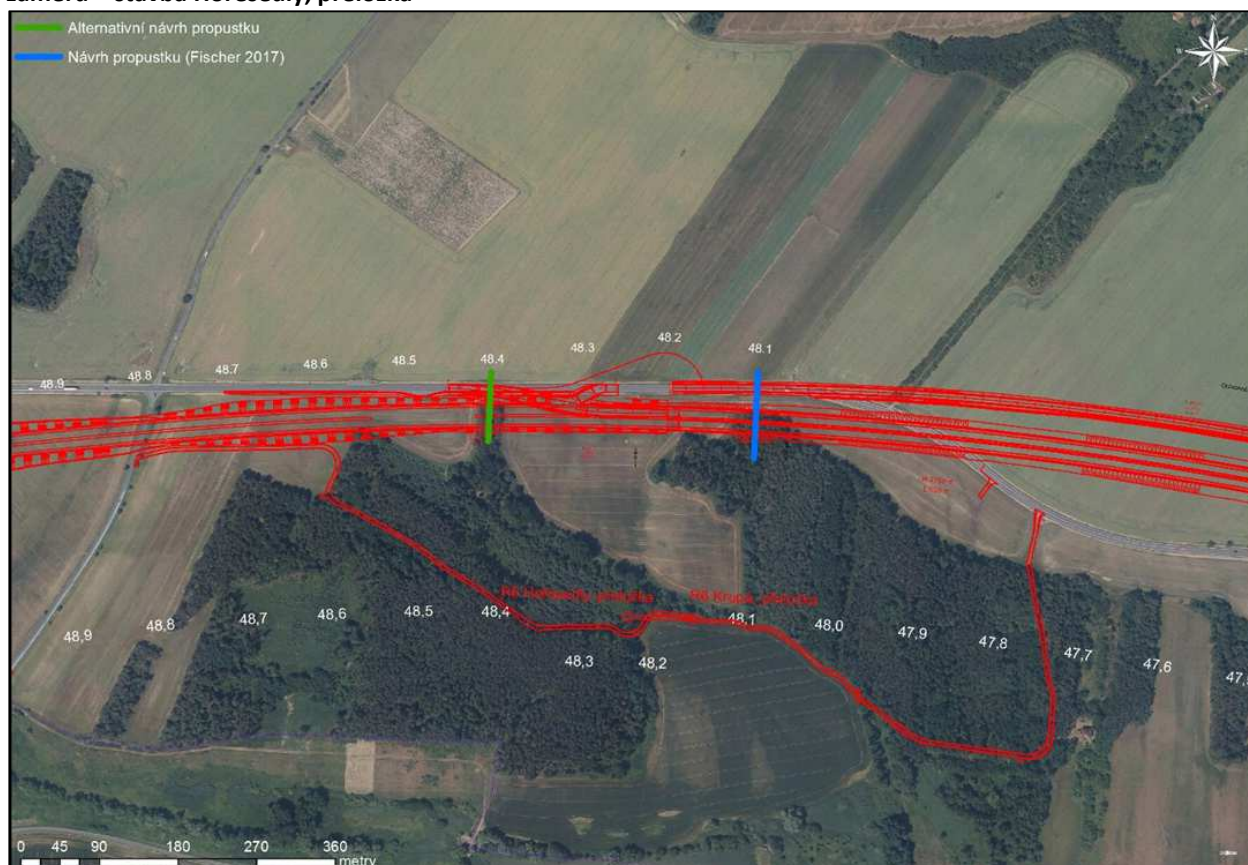
Interakční prvek 96 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Navrhovaný záměr zasahuje do interakčního prvku cca v km 47,200 trasy. Interakční prvek je tvořen drobnou mezí s liniovou vegetací. V návaznosti na tuto mez se dle historických pramenů (mapa II. vojenského mapování z 1. poloviny 19. stol) nacházela polní cesta. Tato polní cesta je již v současném stavu přerušena stávající komunikací I/6 a její část nacházející se jižním směrem od této komunikace není v terénu patrná. Plošný průmět vymezeného interakčního prvku s navrženou stavbou činí cca 0,10 ha interakčního prvku. Vzhledem ke stávajícímu stavu tohoto prvku, navrhovanému způsobu vedení trasy v této lokalitě cca v úrovni terénu a míře dotčení tohoto interakčního prvku nelze předpokládat jeho významnější negativní ovlivnění.

Lokální biokoridor 69 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Nesuchyně

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 48,000 zhruba ve stejném místě, kde kříží biokoridor stávající komunikací I/6. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,34 ha. Propustnost tohoto biokoridoru bude zajištěna navrhovaným propustkem v km 48,100, který byl navržen v rámci Revizního biologického průzkumu trasy záměru (Mgr. David Fischer, březen 2017), který je samostatnou přílohou Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, září 2017; příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA). Alternativa k tomuto propustku byla navržena v Rámcové migrační studii (Mgr. Radim Kočvara, září 2017; příloha č. 6 předkládané dokumentace EIA), konkrétně v km 48,400, kde se dle aktuálního projektu nachází trubní propust DN 1200. Dle této migrační studie je případným vhodnějším řešením propustku náhrada této trubní propusti za rámový propustek o světlosti 1 x 1 m. Za ideální řešení je považován propustek o výšce 1,5 m a šířce 2 m. Migrační potenciál biokoridoru zůstane vzhledem k navrženým opatřením zachován. Umístění navržených propustků je zřejmé z níže uvedeného obrázku.

Obrázek 17 Umístění navrhovaného propustku v km 48,100, resp. alternativního propustku v 48,400 trasy záměru – stavba Hořesedly, přeložka



Zdroj: Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017)

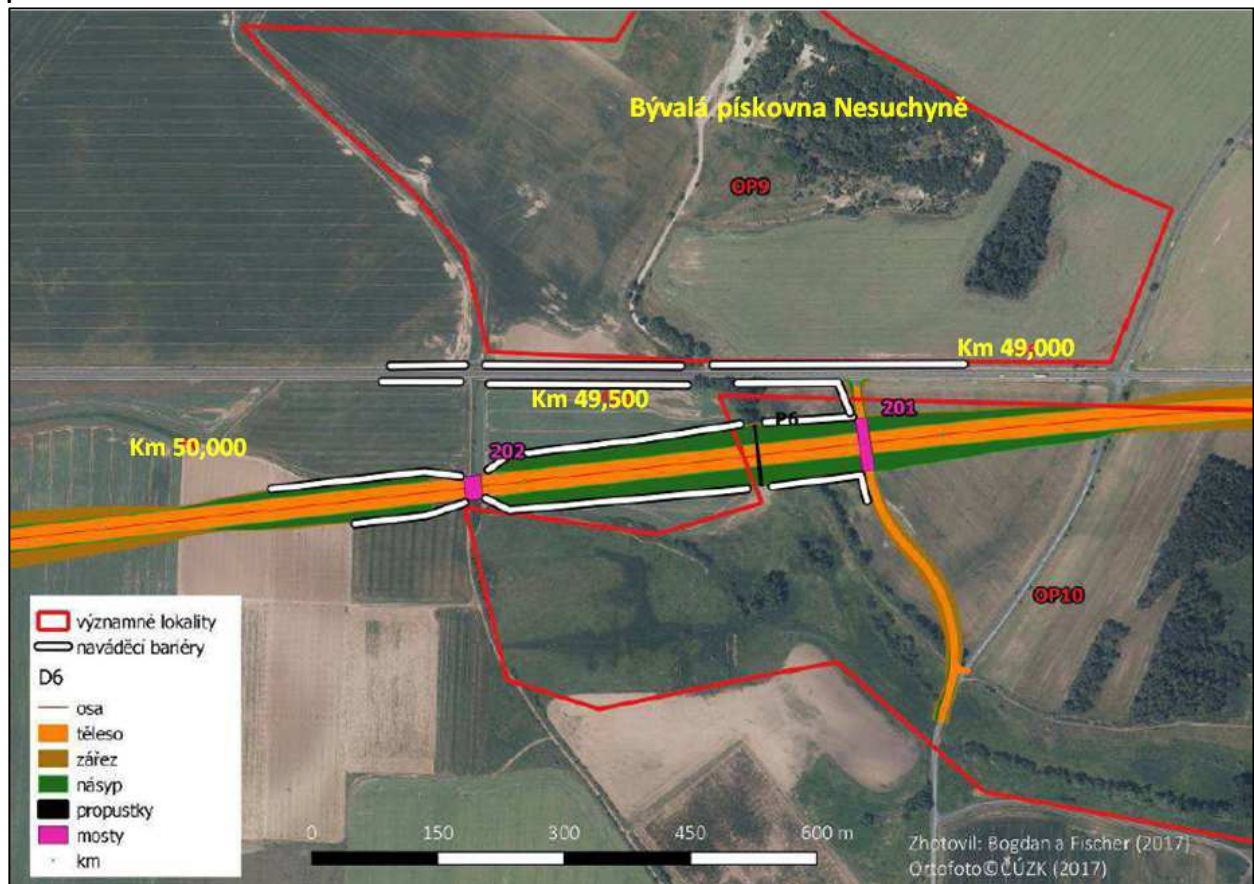
Hořesedly, přeložka

Lokální biokoridor 01 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Chrástany

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 49,500 – 49,900 v návaznosti na Novodvorský potok. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 1,8 ha. Na hranici navrhovaného záměru v km 49,500 pak dále navazuje funkční část biokoridoru č. 01, která nebude navrhovaným záměrem dotčena. Prostupnost biokoridoru bude zajištěna přesýpaným mostním objektem klenbovitého průřezu o dvou polích (SO 4202), který přemostňuje přeložku Novodvorského potoka a polní cestu v km 49,559. Šířka průchodu pod mostem je 10 m, délka 62,9 m a výška 6,1 m. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností.

V souvislosti s tímto biokoridorem je navrženo plochu mezi stávajícími komunikacemi I/6 a obcí Nový Dvůr (cca v km 49,000–49,800) migračně zprůchodnit (viz opatření v kapitole D. IV.). U stávající silnice I/6 využít současné propustky a zprůchodnění doplnit o instalaci trvalých naváděcích bariér v ploše jižně od bývalé pískovny Nesuchyně (viz následující obrázek). Dále je doporučeno v souvislosti s výstavbou záměru provést revitalizaci koryta Novodvorského potoka.

Obrázek 18 Grafické znázornění lokality bývalé pískovny Nesuchyně v km 49,000–49,800 úseku Hořesedly, přeložka



Zdroj: Revizní biologický průzkum (Mgr. David Fischer, březen 2017)

Na základě výše uvedeného však lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru zůstane zachována.

Lokální biokoridor 02 (nefunkční) – vymezený dle platného ÚP obce Chrášťany

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 49,600 až 49,900. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,35 ha. Prostupnost biokoridoru bude zajištěna přesýpaným mostním objektem klenbovitého průřezu o dvou polích (SO 4202), který přemostňuje přeložku Novodvorského potoka a polní cestu v km 49,559. Šířka průchodu pod mostem je 10 m, délka 62,9 m a výška 6,1 m. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností.

V rámci navržených opatření (kap. D. IV.) je doporučeno ve fázi výstavby provést revitalizaci koryta Novodvorského potoka.

Na základě výše uvedeného však lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru zůstane zachována.

Interakční prvek (stabilizovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Chrášťany

Tento interakční prvek se nachází v návaznosti na drobný bezejmenný vodní tok, který ústí ze severu do Novodvorského potoka. Navrhovaný záměr zasahuje do okrajové části interakčního prvku cca mezi km 49,500 – 49,600 plochou cca 0,025 ha. V místě, kde se trasa dotýká tohoto prvku, bude realizován mostní objekt (SO 4202), který zachová jeho migrační potenciál. Na základě výše uvedeného a vzhledem k míře zásahu do tohoto prvku nelze předpokládat jeho negativní ovlivnění.

Interakční prvek (stabilizovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Chráštany

Tento prvek je představován polní cestou s doprovodným porostem. Navrhovaný záměr zasahuje do interakčního prvku v km 49,550 hlavní trasy v místě přeložky polní cesty (SO 4158), a to pouze okrajově. K přeložení polní cesty dojde pouze v nezbytné délce v okolí křížení s trasou záměru. Zásah do doprovodného porostu polní cesty bude minimální. Na základě výše uvedeného nelze předpokládat významné negativní ovlivnění uvedeného interakčního prvku.

Lokální biocentrum 70 „Na Cikáncé“ (navrhované) – vymezené dle platného ÚP obce Hořesedly

Biocentrum se nachází na hranici navrhovaného záměru v km 52,500 – 52,600 v místě stávajícího remízu lesního typu. V současné době je lokalita z převážné části využívána jako orná půda. Navrhovaný záměr zasahuje do hranic biocentra vymezených v platném ÚP obce Hořesedly pouze nepatrně výměrou cca 0,01 ha. V lokalitě biocentra je navrženo v souvislosti s výstavbou záměru D6 – Střední Čechy realizovat zalesnění (SO 4803) o výměře 3,7 ha. Navrhovaný záměr tak bude mít na funkčnost tohoto biocentra jednoznačně pozitivní vliv.

Lokální biokoridor 80 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Hořesedly

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 52,500 – 52,600 severovýchodním směrem od zástavby Hořesedel. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,21 ha. Prostupnost biokoridoru bude zajištěna mostem přes periodickou vodoteč (SO 4203) v km 52,577. Šířka průchodu pod mostem je 8 m, délka 40 m a výška 5 m. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 79 (navrhovaný) – vymezený dle platného ÚP obce Hořesedly

Navrhovaný záměr kříží biokoridor cca v km 54,500 – 54,600 severozápadním směrem od zástavby Hořesedel. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,13 ha. Prostupnost biokoridoru bude zajištěna mostem (SO 4206) v km 54,525. Šířka průchodu pod mostem je 11 m, délka 41,8 m a výška 6,6 m. Průchod má dostačující průměrné parametry pro kategorii B a ideální pro kategorii C. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Interakční prvek 87 – vymezený dle platného ÚP obce Děkov

Jedná se o mezní liniové porosty v údolnici i na hřbetnici bloku orné půdy, který se nachází na orné půdě jihovýchodně od Děkova – Nové Vsi. Uvedený interakční prvek není v grafické části platného ÚP obce Děkov vymezen. Dle vymezení v textové části tohoto ÚP však lze konstatovat, že se interakční prvek nachází na hranici navrhovaného záměru a nebude tedy přímo dotčen. Negativní ovlivnění tohoto interakčního prvku vlivem navrhovaného záměru nelze předpokládat.

Lokální biokoridor 76 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Trasa kříží biokoridor cca v km 57,000 až 57,100 v drobném úzkém údolí severně od Hořoviček – Hokova, ve kterém se nachází jak stávající komunikace I/6, tak navrhovaný záměr. Plošný průmět biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,35 ha. Prostupnost biokoridoru bude zajištěna mostním objektem (SO 4207) v km 57,040. Šířka průchodu pod mostem je 11 m, délka 40 m a výška 5 m. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná

o podprůměrný stav s menší funkčností. Přesto lze předpokládat jeho častější využívání prasetem divokým a srncem obecným.

V souladu s opatřením uvedeným v kap. D. IV. by nemělo být v průběhu výstavby do lesních porostů zahrnující tento biokoridor zasahováno.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Hořovičky, obchvat

Interakční prvek 94 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Jedná se o interakční prvek představovaný loukou přilehlou k lesnímu porostu východně od Hořoviček v blízkosti hranice s obcí Děkov. Dle grafické části platného ÚP obce Hořovičky je rozloha interakčního prvku cca 1,8 ha. Navrhovaný záměr zasahuje do interakčního prvku cca v km 57,500 – 57,600 a dotýká se zhruba 0,02 ha tohoto prvku, což činí cca 1 % jeho výměry. Vzhledem ke skutečnosti, že záměr zasahuje do tohoto interakčního prvku pouze velmi omezeně a dotkne se ho pouze v jeho okrajové části, nelze očekávat významné negativní ovlivnění tohoto interakčního prvku vlivem navrhovaného záměru.

Lokální biokoridor 18 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Trasa kříží tento biokoridor představovaný nivou přítoku Očihoveckého potoka cca v km 58,400 v blízkosti severovýchodní hranice zástavby Hořoviček. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,22 ha. Prostupnost tohoto biokoridoru zůstane zachována mostním objektem SO 5202 v km 58,434. Šířka průchodu pod mostem je 11 m, délka 44 m a výška 6 m. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností.

V rámci navržených opatření v kapitole D. IV. je doporučena revitalizace Očihoveckého a Hokovského potoka a realizace dobře osluněných neprůtočných tůní v nivě těchto toků.

Na základě výše uvedeného však lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 13 (navržený / částečně funkční) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Trasa kříží biokoridor cca v km 58,700 v návaznosti na přechod Očihoveckého potoka severně od zástavby Hořoviček. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,5 ha. Prostupnost tohoto biokoridoru zůstane zachována mostním objektem SO 5203 v km 58,670. Šířka průchodu pod mostem je 11 m, délka 44 m a výška 4,5 m. Průchod má nadprůměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností.

V rámci navržených opatření je doporučena revitalizace Očihoveckého potoka a realizace dobře osluněných neprůtočných tůní v nivě tohoto toku.

Na základě výše uvedeného však lze konstatovat, že funkčnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 19 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Kolečov

Navrhovaný záměr se dotkne tohoto biokoridoru vlivem přeložky silnice III/0272 (SO 5131), která představuje nové napojení obce Kolečov. Biokoridor se kříží s přeložkou této komunikace

cca v jejím km 1,200. Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,04 ha. Vzhledem k typu této komunikace, která je navrhována v kategorii S 6,5/50 a vedení této přeložky, která je v okolí biokoridoru vedena v úrovni terénu, nebude navrhovaná přeložka představovat významnou migrační bariéru. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Lokální biokoridor 19 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Trasa kříží biokoridor cca v km 59,100 trasy v místě jejího přechodu komunikace III/2214 mezi Hořovičkami a Vrbicí. Plošný průmět navrženého biokoridoru s posuzovanou stavbou činí cca 0,21 ha. Prostupnost biokoridoru bude zajištěna mostním objektem SO 5204 v km 59,068. Šířka průchodu pod mostem je 28,8 m, délka 25,9 m a výška 5,1 m. Průchod má průměrné parametry zejména pro menší zvířata (kategorie C), pro kategorii B se jedná o podprůměrný stav s menší funkčností. Na základě výše uvedeného však lze konstatovat, že prostupnost tohoto biokoridoru nebude negativně ovlivněna.

Interakční prvek 39 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Interakční prvek je dle platného ÚP obce Hořovičky představován společenstvy rákosin. Dle skutečného stavu v terénu je tento interakční prvek představován především keřovým a stromovým patrem vegetace v nivě Očihoveckého potoka západně od Hořoviček. Navrhovaný záměr se interakčního prvku přímo nedotýká. Hranice tohoto prvku se nachází na hranici navrhované stavby cca v km 59,400 – 59,600.

V návaznosti na tento interakční prvek bude v souvislosti s výstavbou záměru D6 – Střední Čechy realizováno zalesnění (SO 5803), konkrétně v km 59,400 – 59,500. Vzhledem k výše uvedenému nelze negativní ovlivnění tohoto interakčního prvku vlivem navrhovaného záměru předpokládat, naopak bude realizovanými výsadbami podpořena jeho funkčnost.

Interakční prvek 41 (funkční) – vymezený dle platného ÚP obce Kolečov

Interakční prvek je představován dřevinným liniovým porostem v údolnici jižně od Kolečova. Navrhovaný záměr se interakčního prvku přímo nedotkne. Hranice tohoto prvku se nachází na hranici navrhované stavby cca v km 60,100. Negativní ovlivnění tohoto prvku vlivem navrhovaného záměru se předpokládá.

Lokální biokoridor 14 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Trasa kříží biokoridor cca v km 61,200 hlavní trasy v místě úprav silnice III/00611 (SO 5133). Plošný průmět vymezeného biokoridoru s navrženou stavbou činí cca 0,03 ha. Uvedený biokoridor je v této lokalitě přerušen již ve stávajícím stavu komunikací III/00611. Uvedené úpravy této silnice v místě křížení s biokoridorem nebudou oproti současnému stavu představovat žádné zásadní změny, uvedená přeložka bude v místě křížení s biokoridorem vedena v úrovni terénu. Negativní ovlivnění prostupnosti tohoto biokoridoru vlivem navrhovaného záměru tedy nelze předpokládat.

Interakční prvek 26 (stávající) – vymezený dle platného ÚP obce Hořovičky

Interakční prvek je tvořen doprovodným porostem v údolnici, který tvoří vrba, růže šípková a buk. Dle textové části platného ÚP obce Hořovičky činí výměra prvku 0,15 ha (300 m x 5 m). Tyto hodnoty však nekorespondují s vymezením v grafické části tohoto ÚP, dle které činí výměra interakčního prvku cca 1,40 ha. Této výměře (cca 1,4 ha) odpovídá rovněž skutečná situace v terénu. Navrhovaný záměr se stýká s interakčním prvkem cca v km 61,900 – 62,100 a to plochou o rozloze cca 0,07 ha, což je 5 % jeho

celkové výměry. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že výraznější negativní ovlivnění tohoto prvku vlivem navrhovaného záměru nelze předpokládat.

Lokální biocentrum 4 „U motorestu“ (funkční) – vymezené dle platného ÚP obce Kolečov

Jedná se o biocentrum s lesními společenstvy na ploše 3 ha, jež jsou tvořeny převážně porosty jehličnanů nacházejících se na značně členitém terénu. Navrhovaný záměr zasahuje do biocentra cca v km 62,100 – 62,300 hlavní trasy. Biocentrum bude dotčeno v lokalitě MÚK Jesenice (SO 5110), konkrétně doprovodnou komunikací II/606 (SO 5132) severovýchodním směrem od zástavby Hořesedel. Záměrem bude dotčeno cca 0,5 ha výměry biocentra, což činí cca 17 % z jeho celkové výměry. Plochy dotčené záměrem se nachází pouze na severozápadním okraji biocentra. Plochy biocentra, které nebudou záměrem dotčeny tak budou tvořit kompaktní celek i v případě realizace navrhovaného záměru.

V této lokalitě také navrhovány rozsáhlé vegetační úpravy (SO 5801).

Lze tedy konstatovat, že na základě výše uvedeného nelze předpokládat významnější negativní ovlivnění funkčnosti biocentra.

Lokální biokoridor 14 (navržený) – vymezený dle platného ÚP obce Kolečov

Navrhovaný záměr se dotkne tohoto biokoridoru v lokalitě MÚK Jesenice (SO 5110), konkrétně její jižní větvi – přeložkou silnice I/27 (SO 5134). Jedná se cca o km 62,400 hlavní trasy dálnice D6. Záměrem bude dotčeno cca 0,50 ha biokoridoru. Uvedený biokoridor je v této lokalitě přerušen již ve stávajícím stavu komunikací I/27. Uvedené úpravy této silnice v místě křížení s biokoridorem nebudou oproti současnému stavu představovat žádné významnější změny, uvedená přeložka bude v místě křížení s biokoridorem vedena v úrovni terénu. Negativní ovlivnění prostupnosti tohoto biokoridoru vlivem navrhovaného záměru tedy nelze předpokládat.

Regionální biocentrum 1843 „Kněžský háj“ – vymezené dle platného ÚP obce Kryry (Ústecký kraj)

Biocentrum je vázáno na lesní společenstva Rakovnicko – Žlutického bioregionu, které ho obklopují. Převažující kulturou tohoto biocentra je les. Dle vymezení tohoto biocentra v platném ÚP obce Kryry se navrhovaný záměr dotkne tohoto biocentra cca v km 61,900 – 62,200 hlavní trasy. Biocentrum bude dotčeno realizací MÚK Jesenice (SO 5110) a přeložkou silnice I/27 (SO 5134). Rozloha biocentra činí cca 50 ha. Záměr se dotkne cca 0,60 ha plochy tohoto biocentra, což činí 1,2 % jeho celkové výměry. Vymezené biocentrum navíc částečně zasahuje do silnice I/27 již v současném stavu. Lze tedy konstatovat, že na základě výše uvedeného nelze předpokládat negativní ovlivnění funkčnosti biocentra.

Regionální biocentrum 1502 „Vlčí hora“ (funkční) – vymezené dle platného ÚP obce Petrohrad (Ústecký kraj)

Toto biocentrum představují především smíšené lesní porosty zastoupené např. dubem, bukem, borovicí a jasanem. V biocentru je dále možné identifikovat drobné paseky, louky, pastviny, břehové porosty tekoucích i stojatých vod a další přírodě blízká společenstva. Dle vymezení tohoto biocentra v platném ÚP obce Petrohrad se navrhovaný záměr nachází na jeho hranici cca v km 62,600. Na základě výše uvedeného a vzhledem k rozloze biocentra, která činí cca 154 ha nelze předpokládat jakékoliv negativní ovlivnění funkčnosti tohoto biocentra navrženou stavbou D6 – Střední Čechy.

Nadregionální biokoridor 53 „Střela, Rabštejn – Pochvalovská stráž“ – vymezený dle platných zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Tento biokoridor představují především lesní porosty navázané na terénní hrany přírodního parku Džbán. Biokoridor propojuje regionální biocentrum č. 1677 Vlkov, regionální biocentrum č. 1673 Lhota a nadregionální biocentrum č. 21 Pochvalovská stráž. Navrhovaný záměr dle vymezení v platných zásadách územního rozvoje Středočeského kraje nezasáhne nadregionální biokoridor ani jeho ochranné pásmo. Nejblíže se záměr přibližuje ochrannému pásmu biokoridoru cca v km 57,400 a to na vzdálenost cca 1 km. Nelze tedy předpokládat jakékoliv negativní ovlivnění funkčnosti tohoto biokoridoru.

Negativní ovlivnění funkčnosti biokoridoru nelze předpokládat ani v případě vymezení dle Národního geoportálu INSPIRE, dle kterého zasáhne navrhovaný záměr tento biokoridor v úseku stavby Hořesedly, přeložka cca v km 53,800 – konec úseku a v úseku Hořovičky, obchvat, konkrétně od začátku úseku – cca km 57,500 a od km 60,200 – konec úseku. Migrační prostupnost území dotčeného záměrem byla zhodnocena v rámci migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017) jako dostatečná na lokální i regionální úrovni.

Závěr

Z hlediska vlivu na prvky územního systému ekologické stability je předmětný záměr akceptovatelný a v případě dodržení stanovených opatření (viz kapitola B. I. 6. a D. IV.) nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významné riziko pro vymezené prvky ÚSES v daném území.

D. I. 8. 2. Vlivy na významné krajinné prvky VKP

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází několik významných krajinných prvků (dále jen „VKP“) daných § 3 písm. b) a § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaný záměr zasahuje do dvou registrovaných **VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb.**, o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dva registrované VKP se nachází také v blízkosti trasy.

V některých případech byla v souvislosti s dotčením VKP předmětnou D6 – Střední Čechy navržena konkrétní kompenzační opatření (např. revitalizace vybraných vodních toků), která jsou podrobně uvedena v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA. V případě, že se v rámci dalších stupňů projektových příprav prokáže nerealizovatelnost kompenzačních opatření, např. z důvodu nesouhlasu vlastníků pozemků, na kterých je doporučeno kompenzační opatření realizovat, je třeba hledat ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny jiná adekvátní kompenzační opatření.

Konkrétně se jedná o následující prvky:

VKP 273 v úseku Krupá, přeložka

Dle platného ÚP obce Krušovice zasahuje záměr cca v km 41,800 do VKP 273. Tento VKP se dle grafické části ÚP Krušovice skládá ze dvou částí. Navrhovaný záměr se dotkne pouze jedné z nich. Konkrétně bude dotčena část VKP, která se nachází jižním směrem od navrhovaného záměru. Tato část je představována keřovým a vzrostlým stromovým patrem navázaným na drobnou mez. Dále polnostmi v okolí tohoto prvku a částečně zahrnuje i zahradu přilehlého rodinného domu. Výměra VKP je dle grafické části ÚP Krušovice 0,43 ha. Dotčeno záměrem bude cca 0,07 ha. Je nutno konstatovat, že dle ověření skutečné situace v terénu se navrhovaný záměr prvků, kterými je VKP představován, dotkne velice omezeně. Na základě výše uvedeného lze vyvodit závěr, že tento prvek nebude vlivem

navrhovaného záměru negativně ovlivněn. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

VKP 272 v úseku Krupá, přeložka

Dle platného ÚP obce Krušovice zasahuje záměr cca v km 42,200 – 42,300 do VKP 272. Tento VKP je představován linií vzrostlých dřevin, které jsou pravděpodobně pozůstatkem zaniklé polní cesty (II. vojenské mapování - 1. pol. 19. století). Dle hlavního výkresu ÚP Krušovice je výměra tohoto prvku 0,72 ha. Záměrem bude dotčeno cca 0,27 ha tohoto prvku. V úseku mezi km 42,000 – 42,500 budou realizovány čtyři skupiny výsadeb čítající cca 1 620 ks keřů a 17 ks alejových stromů. Vzhledem k rozsáhlým vegetačním úpravám, které budou v tomto úseku realizovány nelze předpokládat významné negativní ovlivnění tohoto VKP, resp. jeho ekostabilizující funkce v krajině.

VKP Niva Novodvorského potoka v úseku Krupá, přeložka

Dle mapového portálu ochrany přírody a krajiny KÚSK se tento prvek se nachází na hranici navrhovaného záměru v blízkosti přeložky polní cesty (SO 3151 v km 46,390) navazující na komunikaci III/2279. Vymezení na tomto mapovém portálu odpovídá oznámení o registraci tohoto významného krajinného prvku okresního úřadu Rakovník ze dne 3. 8. 1995. Tento prvek je veden jako registrovaný VKP rovněž v platném ÚP obce Nesuchyně, kde je evidován jako navrhovaný registrovaný významný krajinný prvek č. 15. Hranice tohoto VKP se dle obou výše uvedených zdrojů drobně liší, lze však konstatovat, že se ani v jednom z případů trasa navrhovaného záměru výrazně nedotkne. V případě vymezení dle mapového portálu ochrany přírody a krajiny KÚSK se hranice tohoto registrovaného VKP nachází na hranici navrhovaného záměru. Dle vymezení v platném ÚP obce Nesuchyně se záměr dotkne cca 0,04 ha tohoto registrovaného VKP. Dle ověření skutečného stavu v terénu se však v dotčených místech nachází buď intenzivně obdělávaná zemědělská půda, nebo stávající polní cesta. Vegetace nivy Novodvorského potoka nebude dotčena. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že tento prvek nebude vlivem navrhovaného záměru negativně ovlivněn. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

VKP Nad nádrží v úseku Hořovičky, obchvat

Dle mapového portálu ochrany přírody a krajiny Krajského úřadu Středočeského kraje se severovýchodně od obce Hořovičky cca v km 58,000 až 58,300 nachází VKP Nad nádrží, který je vzdálen zhruba 100 m od trasy navrhovaného záměru. Vymezení na tomto mapovém portálu odpovídá oznámení o registraci tohoto významného krajinného prvku okresního úřadu Rakovník ze dne 3. 8. 1995. Uvedený prvek je veden jako registrovaný VKP rovněž v platném ÚP obce Hořovičky, kde je evidován jako navrhovaný registrovaný významný krajinný prvek č. 17 – Nad nádrží. Dle vymezení v grafické části tohoto ÚP je záměr vzdálen rovněž cca 100 m od trasy navrhovaného záměru. Vzhledem ke vzdálenosti tohoto registrovaného VKP od trasy navrhovaného záměru nelze předpokládat jeho negativní ovlivnění. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Navrhovaný záměr dále zasahuje do několika **VKP dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb.**, o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se jedná o níže uvedené VKP:

Krupá, přeložka

Červený potok s údolní nivou a jeho bezejmenné rameno (západně od Krušovic)

Navrhovaný záměr křížuje Červený potok s údolní nivou cca v km 42,400 trasy. Vodoteč bude přemostěna kapacitním mostním objektem (SO 3201) v km 42,435. Významný negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Občasný vodní tok ústící do Červeného potoka (jihovýchodně od Krupé)

Navrhovaný záměr křížuje tento občasný vodní tok cca v km 43,000 trasy. Prostupnost tohoto vodního toku trasou navrhovaného záměru bude zajištěna pomocí SO 3370 – Úpravy meliorací v km 42,300 – 43,900. Navržené řešení je z hlediska zásahu do VKP přijatelné.

Krupský potok s údolní nivou (jižně od Krupé)

Navrhovaný záměr křížuje Krupský potok s údolní nivou cca v km 44,600 trasy. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží Krupský potok v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 3320) v km 44,560. Přeložka bude provedena v souladu s opatřením navrženým v kapitole D. IV. pokud možno v přírodě blízké podobě. Koryto bude opevněno kamenným záhozem a zbylé části svahu za břehovou hranou budou ohumusovány a osety. Vodoteč bude přemostěna mostní estakádou (SO 3203) v km 44,509 – 45,335. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Bezejmenné rameno Krupského potoka (jižně od Krupé)

Navrhovaný záměr křížuje Krupský potok cca v km 44,800 trasy. Vodoteč bude přemostěna mostní estakádou (SO 3203) v km 44,509 – 45,335. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Bezejmenné rameno Lišanského potoka (jihozápadně od Krupé)

Navrhovaný záměr křížuje tento občasný vodní tok cca v km 45,200 trasy. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží toto bezejmenné rameno Lišanského potoka v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 3321) v km 45,220. Přeložka bude provedena v souladu s opatřením navrženým v kapitole D. IV. pokud možno v přírodě blízké podobě. Koryto bude opevněno kamenným záhozem a zbylé části svahu za břehovou hranou budou ohumusovány a osety. Vodoteč bude přemostěna mostní estakádou (SO 3203) v km 44,509 – 45,335. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Lišanský potok s údolní nivou (jihozápadně od Krupé)

Navrhovaný záměr křížuje Lišanský potok s údolní nivou cca v km 45,300 trasy. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží Lišanský potok v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 3322) v km 45,250. Přeložka bude v souladu s opatřením navrženým v kapitole D. IV. pokud možno provedena v přírodě blízké podobě. Koryto bude opevněno kamenným záhozem nebo kamennou rovnaninou. Zbylé části svahu za břehovou hranou budou ohumusovány a osety. Vodoteč bude přemostěna mostní estakádou (SO 3203) v km 44,509 – 45,335. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Bezejmenné rameno Lišanského potoka (nachází se na hranici stavby jihozápadně od Krupé)

Navrhovaný záměr se nachází na hranici této občasné vodoteče cca v km 45,400. Vzhledem ke skutečnosti, že navrhovaný záměr tuto vodoteč nekříží, ale nachází se pouze na její hranici, nelze předpokládat negativní ovlivnění tohoto VKP.

Lesní porost v lokalitě V Kozlově (severně od Chrášťan – Nového Dvora)

Navrhovaný záměr se dotkne lesního porostu v lokalitě V Kozlově cca v km 48,000 – konec úseku. Vzhledem k velikosti zásahu do tohoto prvku, který se týká pouze severního okraje porostu a čítá výměru cca 0,14 ha nelze předpokládat negativní ovlivnění tohoto VKP.

Hořesedly, přeložka

Lesní porost (severně od Chrášťan – Nového Dvora)

Navrhovaný záměr se dotkne lesního porostu severně od Chrášťan – Nového Dvora cca v km 48,400 – 48,600. Vzhledem k velikosti zásahu do tohoto prvku, který se týká pouze severního okraje porostu a čítá výměru cca 0,09 ha nelze předpokládat negativní ovlivnění tohoto VKP.

Bezejmenné rameno Novodvorského potoka (severozápadně od Chrášťan – Nového Dvora)

Navrhovaný záměr kříží tento občasný vodní tok cca v km 49,100 – 49,200 trasy. Trasa bude překonávat vodoteč díky trubní propusti v km 49,222 o průměru 1200 mm. Navržené řešení je z hlediska zásahu do VKP akceptovatelné.

Novodvorský potok a jeho bezejmenné rameno (mezi Chrášťany – Novým Dvorem a železniční stanicí Hořesedly)

Navrhovaný záměr kříží Novodvorský potok a občasný vodní tok jeho bezejmenného ramena cca v km 49,500 – 49,700 trasy. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží Novodvorský potok v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 4321) v km 49,588. Přeložka bude v souladu s opatřením navrženým v kapitole D. IV. pokud možno provedena v přírodě blízké podobě. Vodoteč bude přemostěna mostní estakádou (SO 4202) v km 49,559. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Bezejmenné rameno Novodvorského potoka (nachází se na hranici stavby jižně od železniční stanice Hořesedly a pod přeložkou železniční trati č. 126 Most – Louny – Rakovník)

Bezejmenné rameno Novodvorského potoka se nachází na hranici navrhovaného záměru cca v km 50,500 hlavní trasy. V km 50,550 prochází tento vodní tok pod přeložkou traťového úseku č. 126 trati Most – Louny – Rakovník (SO 4651 a SO 4652). V souvislosti s průchodem vodního toku pod drážním tělesem bude realizován propustek (SO 4651.1). Z důvodu optimalizace směrového vedení potoka v místě navázání na propustek pod tímto drážním tělesem dojde k přeložce této vodoteče (SO 4326) v km 50,500. Přeložka bude v souladu s opatřeními navrženými v kapitole D. IV. pokud možno provedena v přírodě blízké podobě. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Bezejmenné rameno Novodvorského potoka (jižně od železniční stanice Hořesedly v lokalitě navrhované MÚK Kněževes)

Navrhovaný záměr kříží bezejmenné rameno Novodvorského potoka cca v km 50,900 hlavní trasy v místě severní větve MÚK Kněževes, která ústí na stávající komunikaci I/6. Trasa bude překonávat vodoteč díky trubní propusti o rozměru DN 1000 v km 0,417 výše uvedené severní větve MÚK Kněževes. Navržené řešení je z hlediska zásahu do VKP akceptovatelné.

Přírodní koryto ústící do bezejmenného ramena Hájevského potoka (západně od Hořesedel)

Navrhovaný záměr kříží přírodní koryto ústící do bezejmenného ramena Hájevského potoka cca v km 52,600. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží toto přírodní koryto v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce tohoto koryta (SO 4322) v km 52,577. Přeložka bude v souladu s opatřením navrženým v kapitole D. IV. pokud možno provedena v přírodě blízké podobě. Trasa bude přes koryto převedena mostem přes lokální biokoridor (SO 4203) v km 52,577. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Bezejmenné rameno Hájevského potoka (severně od Hořesedel)

Navrhovaný záměr kříží bezejmenné rameno Hájevského potoka cca v km 53,400. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží rameno v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 4325) v km 53,389. Tato vodoteč slouží jako silniční příkop a stejným způsobem je řešena i její přeložka. Dno příkopu bude opevněno betonovými tvárnici a zbylé části svahu tohoto příkopu budou ohumusovány a osety. Vodoteč bude přemostěna mostním objektem (SO 4205) v km 53,389. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Hájevský potok s údolní nivou (severozápadně od Hořesedel)

Navrhovaný záměr kříží Hájevský potok s údolní nivou cca v km 54,500. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží Hájevský potok v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 4323) v km 54,525. Přeložka bude provedena v souladu s opatřením navrženým v kapitole D. IV. pokud možno v přírodě blízké podobě. Vodoteč bude přemostěna mostním objektem (SO 4206) v km 54,525. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Lesní porost (na úbočích drobného údolí okolo stávající komunikace I/6 severně od Hořoviček – Hokova)

Navrhovaný záměr zasahuje do lesního porostu na úbočích drobného údolí severně od Hořoviček – Hokova cca v km 56,600 – KÚ. Záměr se dotkne cca 3,8 ha tohoto prvku v místě, kde přiléhá ke stávající komunikaci I/6. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o zásah pouze v okrajové části tohoto VKP a vzhledem k celkové výměře toho prvku, která činí více jak 50 ha nelze předpokládat jeho významnější negativní ovlivnění.

Bezejmenné rameno Hokovského potoka (severně od Hořoviček – Hokova)

Záměr se nachází v blízkosti občasného vodního toku bezejmenného ramena Hokovského potoka cca v km 57,000. Navrhovaný záměr se nedotkne tohoto vodního toku ani jeho doprovodné vegetace. Negativní ovlivnění tohoto VKP tedy nelze předpokládat.

Hořovičky, obchvat

Lesní porost (na úbočích drobného údolí okolo stávající komunikace I/6 severně od Hořoviček - Hokova)

Navrhovaný záměr zasahuje do lesního porostu na úbočích drobného údolí severně od Hořoviček – Hokova cca v km 57,400. Záměr se v rámci stavby Hořovičky, obchvat dotkne cca 0,31 ha tohoto prvku v místě, kde přiléhá ke stávající komunikaci I/6. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o zásah pouze v okrajové části tohoto VKP a vzhledem k celkové výměře toho prvku, která činí více, jak 50 ha nelze předpokládat jakékoliv významnější negativní ovlivnění.

Hokovský potok s údolní nivou (východně od Hořoviček)

Navrhovaný záměr kříží Hokovský potok s údolní nivou cca v km 58,400. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží Hokovský potok v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 5321) v km 58,437. Přeložka bude provedena v souladu s opatřeními navrženými v kapitole D. IV. v přírodě blízké podobě. Vodoteč bude přemostěna mostním objektem (SO 5202) v km 58,434. Negativní vliv stavby D6 – Střední Čechy na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se nepředpokládá.

Mokřad v nivě Očihoveckého a Hokovského potoka nacházející se v blízkosti jejich soutoku (severovýchodně od Hořoviček)

Navrhovaný záměr zasahuje do mokřadu v nivě Očihoveckého a Hokovského potoka cca v km 58,400 – 58,800. Dle provedených terénních průzkumů v této lokalitě je stav mokřadu neuspokojivý. V mokřadu je patrný silný vliv eutrofizace, která je způsobena intenzivním obděláváním polností, jež se do tohoto prvku svažují. V rámci terénního průzkumu bylo identifikováno výrazné zarůstání rákosinami a vrbami. Výměra prvku činí cca 3,83 ha, záměrem bude dotčena plocha cca 1,3 ha.

V návaznosti na tuto lokalitu budou cca mezi km 58,000 – 59,000 realizovány vhodné vegetační úpravy a v km 58,800 – 59,500 je plánováno také plošné zalesnění.

Vzhledem k zásahu do mokřadu podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem cca v km 58,500 je jako nejvhodnější kompenzační opatření doporučena komplexní revitalizace Očihoveckého a Hokovského potoka. Zároveň je doporučeno realizovat dobře osluněné neprůtočné tůně v nivě těchto toků.

V rámci navrženého opatření v kapitole D. IV., které vyplývá z Posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody (příloha č. 9 předkládané dokumentace EIA), bude v rámci dalších stupňů projektové dokumentace zpracováno podrobné posouzení vlivu odvodnění záměru na stávající mokřad podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem cca v km 58,500. V případě potřeby budou následně provedena opatření, která zamezí možnosti zasolení tohoto mokřadu, např. odvedením vod z retenčních nádrží nepropustným příkopem podél severní strany komunikace s jeho zaústěním do Očihoveckého potoka až za koncem stávajícího mokřadu.

Při realizaci výše uvedených opatření je vliv navrhovaného záměru na tento prvek akceptovatelný.

Očihovecký potok s údolní nivou a jeho bezejmenné rameno (severně od Hořoviček, km 58,600 – 58,800 trasy)

Navrhovaný záměr kříží Očihovecký potok s údolní nivou a jeho bezejmenné rameno cca v km 58,600 – 58,800. V souvislosti se skutečností, že záměr kříží Očihovecký potok v nepříznivém úhlu, dojde v místě křížení k přeložce této vodoteče (SO 5322) v km 58,671. Do této přeložky bude zaústěno rovněž výše

uvedené bezejmenné rameno Očihoveckého potoka. Přeložka bude v souladu s opatřeními uvedenými v kapitole D. IV. provedena pokud možno v přírodě blízké podobě. Obě vodoteče budou přemostěny mostním objektem (SO 5203) v km 58,670. Navržené řešení je z hlediska zásahu do obou VKP akceptovatelné.

Bezejmenné rameno Očihoveckého potoka (severně od Hořoviček – Bukova v rámci úprav na silnici III/00611)

Záměr se nachází v blízkosti bezejmenného ramena Očihoveckého potoka cca v km 61,200 hlavní trasy. Navrhovaný záměr se nedotkne tohoto vodního toku ani jeho doprovodné vegetace. Vodoteč zůstane přemostěna stávajícím mostním objektem na silnici III/00611. Negativní ovlivnění tohoto VKP nelze předpokládat.

Lesní porosty (západně a severozápadně od Bukova v lokalitě MÚK Jesenice)

Navrhovaný záměr zasahuje do lesních porostů v lokalitě MÚK Jesenice cca v km 62,000 – konec úseku. Lesní porosty budou dotčeny vlivem objektů spojených s realizací MÚK Jesenice (SO 5110). Konkrétně se jedná o přeložku silnice I/27 (SO 5134), doprovodnou komunikaci II/606 k silnici D6 (SO 5132), přístupovou komunikaci (SO 5136) a provizorní komunikaci (SO 5187). Záměr se dotkne cca 2,9 ha výměry porostu. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o zásah pouze v okrajových částech těchto VKP a vzhledem k jejich celkové výměře přesahující 7,5 km² nelze předpokládat významnější negativní ovlivnění.

Závěr

Z hlediska vlivu na významné krajinné prvky je předmětný záměr akceptovatelný a v případě dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D. IV., resp. B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

D. I. 8. 3. Vlivy na zvláště chráněná území, památné stromy a přírodní parky

Záměrem nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území podle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů rovněž nedojde.

Řešené území zasahuje do vyhlášeného přírodního parku dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o přírodní park Jesenicko. V souvislosti s vyhodnocením vlivu stavby na přírodní parky je nutné zmínit, že přírodní parky jsou podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů zřizovány k ochraně krajinného rázu.

V blízkosti navrhovaného záměru se kromě PPK Jesenicko nachází také PPK Džbán. Ten se přibližuje nejbližší záměru v okolí zástavby Děkova – Nové Vsi, kde se nachází ve vzdálenosti cca 800 m od trasy záměru.

PPK Jesenicko

Navrhovaný záměr zasáhne 1,80 ha výměry PPK Jesenicko, což čítá cca 0,02 % z celkové výměry PPK, která činí 10 934 ha. Na základě výše uvedeného a vzhledem ke skutečnosti, že nebudou podstatně narušeny významné hodnoty tohoto přírodního parku ani jeho nejcennější segmenty z hlediska ochrany krajinného rázu, nelze předpokládat negativní ovlivnění PPK Jesenicko posuzovaným záměrem. To lze

konstatovat i na základě rozsáhlých vegetačních úprav silnice D6 (SO 5801), vegetačních úprav silnice I/27 (SO 5802) nebo rekultivací opuštěných úseků silnic (SO 5823), které se nacházejí v bezprostřední blízkosti dotčené části přírodního parku.

PPk Džbán

Vzhledem ke skutečnosti, že se navrhovaný záměr stavby D6 – Střední Čechy nedotkne významných hodnot tohoto přírodního parku a také vzhledem k jeho vzdálenosti od trasy navrhovaného záměru nelze předpokládat negativní ovlivnění PPK trasou navrhovaného záměru.

Podrobné vyhodnocení vlivu navrhované stavby na přírodní parky je součástí přílohy č. 7 dokumentace EIA. Konkrétně se jedná o Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017). Závěry tohoto hodnocení jsou součástí níže uvedené kapitoly D. I. 8. 5. předkládané dokumentace EIA. Vzhledem ke skutečnosti, že jsou přírodní parky vyhlášovány právě za účelem ochrany krajinného rázu, je možné konstatovat, že navrhovaný záměr nebude mít na předmět ochrany přírodních parků negativní vliv.

Závěr

Z hlediska vlivu na přírodní parky je předmětný záměr akceptovatelný a v případě dodržení stanovených opatření v kapitole D. IV., resp. B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

D. I. 8. 4. Vlivy na soustavu NATURA 2000

V zájmovém území se nenacházejí ptačí oblasti ani evropsky významné lokality sítě NATURA 2000.

Nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 od navrhovaného záměru ve vzdálenosti cca 3,3 km je evropsky významná lokalita Petrohrad [CZ0423223]. Dalšími lokalitami jsou ve vzdálenosti cca 4,1 km ptačí oblast Křivoklátsko [CZ0211001] a ve vzdálenosti cca 4,2 km evropsky významná lokalita Kalivodské bučiny [CZ0210105].

EVL Petrohrad

Předmětem ochrany evropsky významné lokality Petrohrad je výskyt brouka z čeledi vrubounovití páchník hnědý (*Osmoderma barnabita* syn. *Osmoderma eremita*). Jedná se o druh saproxylofágního hmyzu vázaného svým životním cyklem na staré stromy, resp. stromy s dutinami.

Reálné ohrožení evropsky významné lokality Petrohrad představuje zejména zásah do biotopu druhu či jeho nevhodné obhospodařování – například odstraňování mrtvých, odumírajících stromů a jejich pařezů, nevhodné asanační zásahy a používání insekticidů. Nelze předpokládat, že by jakýkoli z výše popsaných jevů v souvislosti s realizací předmětného záměru na této lokalitě nastal. Dle vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje (Odbor životního prostředí a zemědělství) ze dne 7. 8. 2017 (č. j. 3106/ZPZ/2017/N-2728) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

PO Křivoklátsko

Předmětem ochrany ptačí oblasti Křivoklátsko je výskyt včelojeda lesního (*Pernis apivorus*), výra velkého (*Bubo bubo*), kulíška nejmenšího (*Glaucidium passerinum*), ledňáčka říčního (*Alcedo atthis*), žluny šedé (*Picus canus*), strakapouda prostředního (*Dendrocops medium*), lejska malého (*Ficedula parva*) a lejska bělokrkého (*Ficedula albicollis*).

Ptačí oblast Křivoklátsko nemůže být dle vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (Správa CHKO Křivoklátsko) ze dne 15. 8. 2017 (č. j. SR/1508/SC/2017-2) ohrožena, a to ani z hlediska možné migrace ptáků a jejich potravních záletů mimo území ptačí oblasti. Hlavním argumentem pro tento závěr je značná vzdálenost předmětného záměru od hranice této lokality.

EVL Kalivodské bučiny

Předmětem ochrany evropsky významné lokality Kalivodské bučiny jsou petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (*Cratoneurion*), bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*, středoevropské vápencové bučiny (*Cephalanthero-Fagion*) a lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a roklích.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odbor životního prostředí a zemědělství) ze dne 22. 8. 2017 (č. j. 103040/2017/KUSK) nelze očekávat negativní ovlivnění výše uvedené evropsky významné lokality vzhledem ke vzdálenosti od předmětného záměru.

Výše uvedená vyjádření jsou součástí kap. H předkládané dokumentace EIA.

Závěr

Z hlediska vlivu na lokality sítě NATURA 2000 je předmětný záměr akceptovatelný. Vliv záměru lze označit za nulový.

D. I. 8. 5. Vlivy na krajinný ráz

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu je součástí posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017). Toto posouzení tvoří samostatnou přílohu č. 7 předkládané dokumentace EIA.

Podstatným krokem při posuzování vlivu plánovaného záměru na krajinný ráz, vizuální a estetické charakteristiky území je posouzení vlivu navrhovaného záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V úvahu byla vzata následující zákonná kritéria krajinného rázu hlediska:

- Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky
- Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky
- Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)
- Vliv na významné krajinné prvky (VKP)
- Vliv na kulturní dominanty
- Vliv na estetické hodnoty
- Vliv na harmonické měřítko krajiny
- Vliv na harmonické vztahy v krajině

Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky

Ráz krajiny v potenciálně dotčeném krajinném prostoru se vyznačuje znaky a hodnotami přírodní charakteristiky krajinného rázu, které byly identifikovány především ve vazbě na intenzivní zemědělskou kultivaci krajiny, vodní toky a rozlehlou lesní i drobnější nelesní krajinnou zeleň. Z těchto prvků stojí za zvýraznění četný výskyt chmelnic, výskyt krajinné zeleně, která často plní kromě svých primárních

funkcí také funkce podporující zemědělské hospodaření – např. protierozní, kdy doplňuje a zvyšuje funkčnost mezí, plní funkci větrolamů apod. Krajinná zeleň je v území zároveň velmi důležitým prvkem zvyšujícím přírodní charakter území, který je jinak ryze zemědělský. Z vodních toků a prvků s nimi spojenými hraje významnou roli především úval Lišanského potoka a jeho četných přítoků. Mezi další výraznější vodní toky v území můžeme zařadit Očihovecký a Hokovský potok. Z lesních celků hrají nejdůležitější roli porosty spojené s přírodními parky Džbán a Jesenicko, které výrazně lemují hranice potenciálně dotčených krajinných prostorů. Zcela zásadní roli hraje také porost nacházející se za plánovanou MÚK Jesenice dále směrem na Karlovy Vary. Ten částečně vymezuje nejen PDoKP 4 – Hořovičky – Kolečov, ale také ObKR Rakovnicko – sever.

Vliv navrhovaného záměru je z hlediska zásahu do identifikovaných přírodních znaků a hodnot hodnocen nejčastěji jako žádný a slabý, v sedmi případech jako středně silný. Záměr tedy nebude představovat zásadnější negativní vliv na přírodní charakteristiky území. V žádném z případů nebyl vliv navrhovaného záměru identifikován jako stírající. Žádný z identifikovaných znaků a hodnot této charakteristiky zároveň není možno klasifikovat jako jedinečný v rámci regionu nebo státu.

Vzhledem ke skutečnosti, že záměr výrazněji neovlivní přírodní charakteristiku v potenciálně dotčených krajinných prostorech a jeho vliv je hodnocen jako středně silný pouze v sedmi případech z celkového počtu 43 identifikovaných znaků a hodnot, lze vliv navrhovaného záměru na rysy a hodnoty této charakteristiky považovat souhrnně za slabý až středně silný.

Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky

V zájmovém území můžeme identifikovat několik hodnot kulturní a historické charakteristiky. Žádná z těchto hodnot se však nevyznačuje jedinečnou cenností v rámci regionu nebo státu.

Ke zřetelnějšímu zásahu do hodnot kulturní a historické charakteristiky dojde vlivem navrhovaného záměru v případě kostela sv. Gotharda. Tento znak nebude záměrem přímo negativně ovlivněn, ale lze očekávat ovlivnění vazby tohoto duchovního místa na přilehlou obec Krupou. Obdobným případem je křížek severně od Kolečova, který zůstane záměrem přímo fyzicky nedotčen (při fázi výstavby bude tento prvek chráněn bedněním). Ke středně silnému vlivu navrhovaného záměru na tento znak bylo přistoupeno vzhledem ke skutečnosti, že dojde ke ztrátě dominantního efektu tohoto znaku na rozcestí komunikace III/00610 a polní cesty severně od Kolečova.

V PDoKP 3 – Hořesedly – Nová Ves lze identifikovat středně silný vliv na historicky zemědělsky kultivovanou krajinu, která si částečně zachovává ráz chmelařské oblasti. V tomto případě byl vyhodnocen vliv záměru jako středně silný z důvodu dotčení rozsáhlejších chmelnic v exponované poloze severozápadně od Hořesedel, které lze v této lokalitě historicky identifikovat již na mapě stabilního katastru datující se v této lokalitě k roku 1841.

Vzhledem k charakteru záměru lze ve všech prostorech uvažovat se zásahem do znaku historicky dochované cestní sítě, který je však ve všech případech hodnocen jako slabý.

Uvažovat lze také s dotčením stávající komunikace I/6 Karlovy Vary – Praha. Tento znak je ve všech případech hodnocen negativním projevem a lze konstatovat, že středně silný vliv záměru, který na tento znak ve všech prostorech nastane je logickým vyústěním charakteru záměru.

Na základě výše uvedeného shrnutí lze konstatovat, že zásadní dopad na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky nelze vlivem navrhovaného záměru předpokládat. Záměr bude mít slabý vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu.

Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ) a soustavu NATURA 2000

Koridor navrhovaného záměru ani vymezené potenciálně dotčené krajinné prostory nezasahují do žádného zvláště chráněného území.

Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka – Háj Petra Bezruče (cca 3 200 m jihozápadně od trasy záměru). Vzhledem k předmětu ochrany a vzdálenosti od trasy navrhovaného záměru nebude tato přírodní památka z hlediska krajinného rázu nijak dotčena.

Nejbližší evropsky významnou lokalitou ležící jihozápadně od navrhovaného záměru ve vzdálenosti cca 3 200 m je EVL Petrohrad. Záměr nebude mít z hlediska krajinného rázu na tuto lokalitu žádný vliv.

Vzhledem k výše uvedenému je možno souhrnně konstatovat, že nebude mít navrhovaný záměr žádný vliv na zvláště chráněná území.

Vliv na významné krajinné prvky (VKP)

V potenciálně dotčených krajinných prostorech se nachází několik VKP ze zákona. Především se jedná o vodní toky, lesní enklávy a údolní nivy.

Identifikovat můžeme také řadu registrovaných VKP. O potenciálním dotčení registrovaného VKP lze uvažovat ve dvou případech. Konkrétně se jedná o Nivu Novodvorského potoka, která se nachází na hranici navrhovaného záměru v blízkosti přeložky polní cesty (SO 3151 v km 46,390) navazující na komunikaci III/2279. Vzhledem k drobným terénním úpravám spojeným s touto přeložkou lze konstatovat, že bude tento prvek z hlediska krajinného rázu slabě dotčen.

Druhým potenciálně dotčeným registrovaným VKP je lokalita Nad nádrží, která nebude navrhovaným záměrem bezprostředně dotčena. Vzhledem k dimenzi náspu, která v této lokalitě osciluje okolo výšky 6 m a blízkosti trasy k tomuto prvku (cca 20 m) však dojde z vizuálního hlediska k určitému dotčení tohoto registrovaného VKP a vodní nádrže. Z toho důvodu lze konstatovat, že bude tento prvek z hlediska krajinného rázu slabě dotčen. Tento vliv lze předpokládat výhradně ve vztahu k vizuální charakteristice krajinného rázu. Ekostabilizující funkce tohoto prvku v krajině nebude navrhovaným záměrem D6 – Střední Čechy nijak dotčena.

Souhrnný vliv na identifikované VKP je klasifikován jako slabý až středně silný. K této klasifikaci bylo přistoupeno vzhledem ke skutečnosti, že se trasa dotýká několika lesních porostů a linií či údolních niv některých vodních toků v rámci všech vymezených potenciálně dotčených krajinných prostorů. Z hlediska lesních porostů je nejvýraznějším zásahem průchod trasy lesním porostem nacházejícím se na úbočích drobného údolí v okolí stávající komunikace I/6 nad obcí Hokov. Ve vazbě na linie a údolní nivy vodních toků se záměr projeví nejvýrazněji v blízkosti soutoku Očihoveckého a Hokovského potoka.

Vliv na kulturní dominanty

V zájmových PDoKP se v rámci trasy nachází dvě kulturní dominanty. První dominantou je kostel sv. Gotharda, který je situován v PDoKP 1 – Krušovice – Nesuchyně. Druhou kulturní dominantou je kostel sv. Cyrila a Metoděje nacházející se v PDoKP 4 – Hořovičky – Kolečov. Obě tyto kulturní dominanty jsou drobnějšího charakteru a mají z hlediska kulturně historické charakteristiky spoluurčující význam. Z hlediska vizuální charakteristiky je kostel sv. Gotharda hodnocen doplňujícím významem a kostel sv. Cyrila a Metoděje spoluurčujícím významem.

Z kulturně historického hlediska bude ovlivněn pouze kostel sv. Gotharda a to středně silně. Z vizuálního hlediska se bude v případě kostela sv. Gotharda jednat o silný zásah a v případě kostela sv. Cyrila

a Metoděje o slabý zásah. Z hlediska cennosti jsou oba znaky jak v kulturní a historické charakteristice, tak ve vizuální charakteristice hodnoceny běžnou cenností.

Důležitá je rovněž vazba kulturních dominant na okolí. Ta nebude v případě kostela sv. Cyrila a Metoděje narušena. V případě kostela sv. Gotharda bude zajištěna díky mostní estakádě SO 3203, která zajistí prostupnost zelené turistické stezky ve směru od Krupé.

Souhrnně lze konstatovat, že vliv navrhovaného záměru na kulturní dominanty je přijatelný a z hlediska klasifikace míry vlivu navrhovaného záměru je hodnocen jako středně silný. Tento vliv může být snížen vlivem navržených vegetačních úprav v blízkosti lokality sv. Gotharda a kultivací podmostí mostní estakády SO 3203.

Vliv na estetické hodnoty

Trasy velkých liniových komunikací se zářezy, náspy, mosty, tunely a nezbytnými doprovodnými stavbami mají vzhledem ke své dimenzi vždy vliv na estetické hodnoty území, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Z hlediska vlivu na estetické hodnoty je důležitá skutečnost, že je trasa navrhovaného záměru vedena v maximální možné míře mimo esteticky hodnotné lokality. Záměr se dostává do konfliktu s esteticky hodnotnými částmi krajiny pouze omezeně, což je způsobeno i jejich omezeným výskytem zde.

Vliv na znaky vizuální charakteristiky lze nejčastěji klasifikovat jako žádný a slabý. V šesti případech lze vliv navrhovaného záměru na znaky této charakteristiky klasifikovat jako středně silný a v jednom případě jako silný.

Charakterově je pro krajinu v okolí navržené trasy hlavní determinantou intenzivní obdělávání zemědělské půdy, se kterým souvisí i řada identifikovaných znaků estetických hodnot krajiny. Tyto znaky zároveň patří mezi nejvíce ovlivněné. Konkrétně se jedná především o fragmenty chmelnic geometrizující krajinnou scénu a dotvářející typickou strukturu krajiny v rámci potenciálně dotčených krajinných prostorů a o dochovanou strukturu lánů orné půdy. Vzhledem k charakteru záměru budou dotčeny také některé linie vodních toků a krajinné zeleně. Vliv na tyto prvky však lze velmi dobře kompenzovat navrženými vegetačními úpravami, které jsou navrženy pro všechny řešené úseky předmětného záměru (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolečov).

Celkový vliv navrhovaného záměru na estetické hodnoty je souhrnně klasifikován jako středně silný.

Vliv na harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině

Posuzovaný záměr se nachází v lokalitě, kde je harmonické měřítko narušováno velkoplošnou strukturou otevřených ploch s polnostmi, stávající komunikací I/6 Karlovy Vary – Praha, sítí stožárů VVN a dalšími prvky technicistní povahy jako je např. fotovoltaická elektrárna v Krupé nebo telekomunikační stožáry.

Pozitivní projevy harmonického měřítka a vztahů v krajině lze pozorovat především v návaznosti na vodní toky a zástavbu menších obcí v okolí trasy (Bukov, Hokov, Vrbice, Nová Ves, Děkov, Nový Dvůr). Harmonické měřítko lze identifikovat také v rámci některých větších i menších lesních interiérů v celé trase. Vzhledem k dosavadnímu stavu území a k omezenému výskytu hodnot, které jsou spojeny s harmonickým měřítkem a vztahy v krajině, bude mít navrhovaný záměr na tyto hodnoty souhrnně slabý vliv.

Vliv na přírodní parky (PPk)

Přírodní park nepatří mezi explicitně vyjmenovaná zákonná kritéria ochrany krajinného rázu, ale vzhledem ke skutečnosti, že je dle § 12, odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, hlavním nástrojem ochrany krajinného rázu, je do hodnocení krajinného rázu zahrnuta i tato tematika.

Potenciálně dotčené krajinné prostory navrhovaného záměru zasahují do dvou přírodních parků. Konkrétně se jedná o PPK Džbán, který lemuje severní hranici potenciálně dotčených krajinných prostorů a PPK Jesenicko, který zasahuje z jihozápadu do PDoKP 4 – Hořovičky – Kolečov.

PPk Džbán lze identifikovat ve všech PDoKP, případně v bezprostřední blízkosti jejich hranice (v případě PDoKP 2 – Na Dlouhém). V žádném z prostorů však přírodní park nezasahuje přímo do trasy navrhovaného záměru a vlivem záměru nebude negativně dotčen žádný ze znaků identifikovaných v souvislosti s přítomností PPK Džbán.

V případě PPK Jesenicko trasa navrhovaného záměru drobně zasáhne hranice tohoto přírodního parku v souvislosti s realizací MÚK Jesenice. Ze znaků identifikovaných v souvislosti s PPK Jesenicko lze identifikovat slabý vliv záměru na znaky spojené s lesním porostem západně od plánované MÚK Jesenice a terénními dominantami Liščího a Tobiášova vrchu. Tyto dominanty však záměr přímo neovlivní, pouze vnese do území nový vizuálně výrazný prvek, který v rámci některých scénérií může spolupůsobit jako dominanta PDoKP. Žádný z těchto dotčených znaků zároveň nelze klasifikovat jedinečnou cenností v rámci regionu nebo státu. Na základě výše uvedeného a vzhledem k míře zásahu navrhovaného záměru do uvedených znaků, která je klasifikována maximálně jako slabá, nelze předpokládat negativní ovlivnění předmětu ochrany tohoto PPK.

Vznik nové charakteristiky území

Výstavbou navrhovaného záměru dojde ke změně charakteristiky dotčeného území a částečné změně charakteristiky blízkého okolí. Z hlediska dosavadních vztahů tedy nepochybně dojde k částečnému snížení některých hodnot krajinného rázu. Tento fakt lze velmi dobře kompenzovat zapojením záměru do krajinné struktury, jakým je například ozelenění trasy záměru – vegetační úpravy, které jsou součástí navrhovaného záměru D6 – Střední Čechy.

Souhrnná tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je uvedena níže.

Tabulka 132 Tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu

Zákonná kritéria krajinného rázu (dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů)	Souhrnná míra vlivu navrhovaného záměru
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	Slabý až středně silný
Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky	Slabý
Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)	Žádný
Vliv na významné krajinné prvky (VKP)	Slabý až středně silný
Vliv na kulturní dominanty	Středně silný
Vliv na estetické hodnoty	Středně silný
Vliv na harmonické měřítko krajiny	Slabý
Vliv na harmonické vztahy v krajině	Slabý

Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017)

Závěr

Předmětný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

D. I. 9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Hmotný majetek

V trase plánované silnice i jejím bezprostředním okolí se nachází velké množství staveb, které mohou být realizací záměru dotčeny. S tím souvisí i zásahy do hmotného majetku.

Komplexní výčet staveb, u nichž se v souvislosti s výstavbou a provozem dálnice D6 – Střední Čechy předpokládá dotčení hmotného majetku – převážně objektů infrastruktury. Přehled je uveden v kapitole C. II. 9 předkládané dokumentace EIA.

Obecně lze uvést, že stavba předmětného záměru vyvolá demolice ocelového skladu s mobilními buňkami, mobilním WC a s čerpací stanicí LPG v úseku Hořovičky, obchvat (km 62,440–62,560), dočasné i trvalé přeložky stávajících komunikací I. až III. třídy, polních cest, účelových komunikací vodovodních řadů dálkových i místních sdělovacích kabelů, plynovodů, úpravy venkovních vedení a přeložku železničního traťového úseku č. 126 trati Louny–Rakovník na nově postavený železniční most přes dálnici D6 (SO 4221). Součástí stavby přeložky železniční trati jsou i nezbytné související úpravy, jako např. úprava zabezpečovacího zařízení (žkm 11,300–11,900), úprava přejezdového zabezpečovacího zařízení (žkm 11,948) a rozšíření propustku na pravé straně trati o 3,0 m (žkm 11,741). V souvislosti přeložkou železniční trati dojde k odstranění stávajícího železničního svršku a spodku.

Dle výše uvedeného je patrné, že se stavba dostane do kolize nejen s běžnými inženýrskými sítěmi včetně jejich ochranných pásem, ale především zasáhne zmíněnou železniční trať Louny–Rakovník, resp. její traťový úsek č. 126 (včetně ochranného pásma).

Veškeré stavební práce a činnosti týkající se trvalých i dočasných úprav a přeložek na stávajících inženýrských sítích a železniční trati, včetně jejich ochranných pásem, budou probíhat po předchozím souhlasu správců sítě a železnice a za dodržení podmínek příslušnými správci stanovených.

Kulturní památky

Navrhovaný záměr se přímo nedotkne žádné nemovité kulturní památky. Žádná z nemovitých kulturních památek se nenachází ani v bezprostřední blízkosti záměru.

Nejblíže záměru se v úseku stavby Krupá, přeložka nachází kostel sv. Gotharda, který je vzdálen cca 180 m od hlavní trasy. V blízkosti této nemovité kulturní památky je trasa vedena mostní estakádou SO 3203. Ta zajistí návaznost kostela sv. Gotharda na zástavbu obce Krupá. Mostní estakáda je v blízkosti kostela sv. Gotharda navázána na výrazně ozeleněný násyp výšky 9,2 – 11,3 m. Tato nemovitá kulturní památka nebude navrhovaným záměrem přímo dotčena. Památka bude ovlivněna pouze nepřímo ve vazbě na její projev na okolí. Ten byl podrobně zhodnocen v posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017), které je samostatnou přílohou č. 7 předkládané dokumentace EIA. Na základě tohoto posouzení a výše uvedených skutečností lze konstatovat, že vliv navrhovaného záměru na tuto památku je přijatelný.

Ve vzdálenosti cca 250 m od trasy navrhovaného záměru se v úseku Hořovičky, obchvat nachází nemovité kulturní památky spojené s intravilánem Hořoviček (kostel Nejsvětější Trojice, kostel sv. Cyrila a Metoděje s farou, socha císaře Josefa II.). Stejně jako v případě Hořoviček se většina památek v okolí trasy nachází v intravilánech jednotlivých obcí, a proto nelze předpokládat jejich zásadní pohledové ovlivnění, včetně ovlivnění architektonických aspektů.

Vliv na nemovité kulturní památky a kulturní dominanty řešeného území je současně zhodnocen v rámci Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz, které je přílohou č. 7 předkládané dokumentace EIA. V Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz je konstatováno, že vliv záměru D6 – Střední Čechy na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky lze hodnotit jako slabý a vliv na kulturní dominanty jako středně silný.

Dle Národního památkového ústavu se záměr nedotkne žádné národní kulturní památky, památkové rezervace či zóny. Tato chráněná území tedy nebudou vlivem navrhovaného záměru nijak negativně ovlivněna.

Architektonické aspekty

V zájmovém území trasy předmětné záměru nelze identifikovat přítomnost architektonicky cenných objektů. Vliv záměru D6 – Střední Čechy na architektonické aspekty lze klasifikovat jako nevýznamný.

Archeologické aspekty

Trasa navrhovaného záměru D6 – Střední Čechy je vedena přes katastrální území, kde byly v minulosti zaznamenány archeologické nálezy. Podle Státního archeologického seznamu ČR se v blízkosti záměru nachází lokality s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů, které jsou s rozdělením pro jednotlivé úseky stavby uvedeny níže.

V blízkosti stavby Krupá, přeložka se jedná se o následující lokality: Krušovice – intravilán obce (karta UAN č. 12-14-07/1), Okolí kostela sv. Gotharda (karta UAN č. 12-14-07/2), ZSV Kostelec (karta UAN č. 12-14-07/2), Pravěký sídelní a výrobní areál (karta UAN č. 12-14-06/3) a Pravěký a středověký sídlištní areál (karta UAN č. 12-14-06/1).

V blízkosti stavby Hořesedly, přeložka se jedná o následující lokality: Nálezy ze sběrů na poli v poloze „Na Vápenci“ (karta UAN č. 12-13-10/5) a Pravěký sídlištní areál (karta UAN č. 12-13-10/1).

V blízkosti stavby Hořovičky, obchvat se jedná o lokality: Pravěké, středověké a novověké jádro obce (karta UAN č. 12-13-09/7), Středověké a novověké jádro obce (karta UAN č. 12-13-08/1) a Šprymberk – hrad (karta UAN č. 12-13-13/4).

Území dotčené realizací záměru je typickým územím s možným výskytem archeologických nálezů, ale s relativně nízkou stavební a jinou aktivitou spojenou se zásahy pod povrch terénu. Proto je tedy toto území archeologicky poměrně málo známé a prozkoumané.

Obecně lze definovat potenciální místa kontaktu stavby a archeologických nálezů. Jedná se především o prostory v blízkosti a podél současných i bývalých vodotečí, kde lze očekávat sídlištní pravěké a raně středověké aktivity. Podle dosavadních zkušeností na bezvodých úsecích nelze vyloučit pravěká nebo raně středověká pohřebiště.

Možný výskyt archeologického nálezu tedy nelze v území dotčeném stavbou D6 – Střední Čechy zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Závěr

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na hmotné statky, kulturní památky a architektonické a archeologické aspekty riziko z hlediska možného ovlivnění životního prostředí v daném území. Vliv záměru na tyto aspekty lze označit za přijatelný.

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

Fáze výstavby

Možná rizika pro veřejné zdraví v souvislosti s fází výstavby záměru D6 – Střední Čechy plynou především z produkce emisí znečišťujících látek do ovzduší, případně hlukem ze staveniště a obslužné staveništní dopravy. Tyto faktory jsou podrobně popsány v Akustickém posouzení a Rozptylové studii – fáze výstavby (příloha č. 2 a 3a předkládané dokumentace EIA).

Pozornost je třeba věnovat i ochraně zdraví pracovníků přímo na stavbě. Zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „plán BOZP“) podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práci. Plán BOZP se vztahuje na všechny právnické a fyzické osoby, které se osobně podílí na zhotovení stavby, ale nezavazuje tyto osoby povinnosti znát a dodržovat všechny platné zákony, předpisy, normy a nařízení potřebné k jejich činnosti, ani pokud nejsou obsaženy v plánu BOZP.

Při výstavbě záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi).

Během výstavby může být v případě havárie podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Speciální pozornost z tohoto pohledu bude třeba věnovat zakládání mostních objektů v blízkosti vodních toků. Při případné havárii bude zahájeno sanační čerpání, výstavba norných stěn na vodních tocích a v dekontaminační jednotce budou odstraněny ropné produkty z čerpané vody.

Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který bude následně schválen vodoprávním orgánem.

Předmětný záměr bude zasahovat do záplavového území Lišanského potoka. Vzhledem k tomu bude vypracován povodňový plán stavby dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a dle TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude kontaminovaná zemina ihned vytěžena a odvezena na zabezpečenou skládku.

Riziko teroristického činu ve fázi výstavby záměru je minimální, nepředpokládá se.

Obecně lze konstatovat, že environmentální rizika při haváriích a nestandardních stavech budou minimalizována, resp. eliminována v souvislosti s realizací celé řady opatření ve fázi výstavby (viz

kapitola B. I. 6., resp. D. IV.). Tato opatření vyplývají z příslušné legislativy v oblasti ochrany životního prostředí, resp. z jednotlivých složkových zákonů.

Fáze provozu

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze, atd. Tato rizika jsou spojená především s dopravními nehodami na dotčené komunikaci.

Riziko teroristického činu ve fázi provozu záměru je nepravděpodobné, nepředpokládá se.

Předmětný záměr zasahuje do záplavového území Lišanského potoka. Vzhledem k tomu musí být vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Při provozu záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi).

Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit na minimum.

Nebezpečí pro širší okolí může nastat rovněž při vzniku většího požáru při dopravní nehodě. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebných látek a látek vyplavených při hašení.

Prevencí dopravních nehod je dodržování předpisů a dopravního značení.

Při úniku nebezpečných látek bude co nejrychleji zabráněno jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Veškeré havárie budou hlášeny příslušným orgánům (Policie ČR, Záchraný hasičský sbor apod.).

D. III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodu I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Předmětný záměr **D6 – Střední Čechy** představuje liniovou dopravní stavbu, které se dotýká území dvou krajů (Středočeský kraj, Ústecký kraj).

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významným přínosem předmětného záměru je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěná území obcí, čímž se podstatně zlepší životní podmínky jejich obyvatel, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů s vozidly a zejména dojde k poklesu imisní a hlukové zátěže v dotčených obcích podél komunikace I/6. Dálnice D6 rovněž zajistí lepší možnosti využití silnice I/6 pro místní dopravu a zvýšení celkové dostupnosti tohoto regionu.

V částech obcí (Krupá, Hořesedly, Hořovičky) dotčených provozem na komunikaci I/6 dojde k celkovému poklesu procent obyvatel obtěžovaných hlukem a obyvatel rušených hlukem ve spánku i k významnému snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění z expozice hluku z dopravy.

V územích nejbližší k plánovanému záměru dojde realizací záměru (s navrženými protihlukovými opatřeními) k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

V celkovém souhrnu kvantitativních ukazatelů rizika hluku pro hodnocené soubory obyvatel se proto předpokládá změna hlukové expozice projeví jen částečně (jedná se o soubor obyvatel, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů).

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, oxid uhelnatý, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren. Na základě výpočtů uvedených v rozptylové studii lze konstatovat, že změny imisní situace jsou z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší zanedbatelné.

Ovzduší a klima

Z výsledků výpočtu Rozptylové studie pro fázi provozu (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA) lze předpokládat, že ve výhledových stavech se záměrem v roce 2023 a 2040 nedojde k překročení imisního limitu u žádného ze sledovaných polutantů vlivem realizace záměru D6 – Střední Čechy (kromě lokální oblasti u Krupé, kde je již v současnosti překročen imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu).

Ve studii Vlivy na klima (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) bylo vyhodnoceno, že z hlediska umístění záměru nelze předpokládat nutnost realizace nadstandardních projektových řešení v území, než jsou běžná opatření. Dále bylo vyhodnoceno, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov města jednoznačným přínosem, jelikož odvede dopravu ze stávajících průtahů obcemi do volné krajiny.

Hluk

Z akustického posouzení vyplývá, že vlivem zprovoznění předmětného záměru D6 – Střední Čechy dojde ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávající komunikace I/6, kde v posuzovaných výhledových stavech nebude výpočtově docházet k překročení hygienického hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc). V místech, kde je dominantním zdrojem hluku z provozu silniční dopravy posuzovaná stavba dálnice D6 v předmětném úseku, nebude docházet k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc).

Akustické posouzení dále prokázalo, že vlivem provozu silniční dopravy na samotné plánované stavbě D6 – Střední Čechy po realizaci protihlukových opatření navržených v projektových dokumentacích jednotlivých úseků nedojde k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc) v chráněném venkovním prostoru staveb v zájmovém území.

Vlivem provozu pouze na odpočívce Kolečov nedojde k překročení hygienického limitu hluku z provozu dopravy na účelových komunikacích a parkovištích 55/45 dB (den/noc).

Podzemní a povrchové vody

Vliv záměru na povrchové a podzemní vody lze při dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kap. D. IV. považovat za akceptovatelný. Součástí této kap. je rovněž rozsáhlý návrh monitoringu povrchových a podzemních vod pro fázi výstavby a provozu záměru.

Půda

Výstavba předmětného záměru bude znamenat významný zásah do pozemků chráněných jako ZPF. Zásah stavby do pozemků chráněných jako PUPFL o velikosti 6,85 ha trvalého záboru bude kompenzován zalesnění ploch o celkové výměře 13,7 ha.

Přírodní zdroje

Co se týká horninového prostředí, resp. přírodních zdrojů nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Biologická rozmanitost

Z hlediska fauny a flóry byly v zájmovém území zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin ve smyslu přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. U těch druhů, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, rušení), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ovlivnění migračního potenciálu zájmového území bude minimální. Migrační prostupnost pro živočichy, která byla hodnocena především ve vztahu k prvkům ÚSES a dalším objektům na D6 – Střední Čechy, bude dostatečná.

Stavba D6 – Střední Čechy se v převážné míře dotkne ekosystémů značně antropogenně ovlivněných. Vliv záměru na ekosystémy je možné hodnotit jako přijatelný.

Za předpokladu dodržení uvažovaných opatření v kapitole D. IV. je předmětný záměr z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost akceptovatelný a vliv záměru lze označit za únosný.

Krajina a její ekologické funkce

Vliv předmětného záměru na dotčené VKP a prvky ÚSES bude v případě dodržení stanovených opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a D. IV. minimální.

Posuzovaný záměr zasahuje na území přírodního parku Jesenicko dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k velikosti zásahu a rozsáhlým vegetačním úpravám v místě zásahu lze konstatovat, že nebudou podstatně narušeny významné hodnoty tohoto přírodního parku ani jeho nejcennější segmenty z hlediska ochrany krajinného rázu a nelze tedy předpokládat negativní ovlivnění PPK Jesenicko posuzovaným záměrem.

Předmětný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Zásah bude mít dopad do hmotného majetku v souvislosti s drobnými demolicemi objektů, přeložkami stávajících komunikací I. až III. třídy, přeložkami polních cest, účelových komunikací, vodovodních řadů, dálkových i místních sdělovacích kabelů, plynovodů, dále v souvislosti s úpravami venkovních vedení a přeložkou železničního traťového úseku č. 126 trati Louny–Rakovník.

V dotčeném území stavbou nelze vyloučit možný výskyt archeologických nálezů.

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

Vlivy na ostatní hodnocení složky životního prostředí jsou buď málo významné, nebo se prakticky neprojeví.

Rizika definovaná v kap. D. II. ve vztahu k posuzovanému záměru budou minimalizována v souvislosti s technickými či organizačními opatřeními uvedenými v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. Nepředpokládá se vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.

Negativní vlivy spojené s výstavbou předmětného záměru budou v potřebném rozsahu eliminovány navrženými opatřeními, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a D. IV.

Hodnocené vlivy záměru mají v převážné míře lokální charakter, jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

Přesnější definování velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je předmětem předchozích kapitol D. I. a D. II. Na základě závěrů těchto kapitol vztažených k jednotlivým složkám životního prostředí lze konstatovat, že **vlivem realizace záměru nedojde k překročení hranice ekologické únosnosti území ani k negativní změně poměrů v území, které by výrazně ovlivnily míru jeho zatížení.** Jak je uvedeno výše v textu, **nepředpokládá se vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.**

D. IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

V souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 jsou základní opatření (viz kap. B. I. 6. podkapitola Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů) projednána s oznamovatelem a projektantem záměru a jsou chápána jako opatření, která jsou součástí záměru a s jejichž plněním se v projektu počítá. Tato opatření budou při přípravě projektu, realizaci i provozu plněna, a proto není třeba je v této kapitole uvádět.

Je nutné poukázat i na fakt, že vlastní technické řešení stavby, které je rozpracováno v rámci jednotlivých projektových dokumentací, již obsahuje řadu významných opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na životní prostředí, např. v podobě protihlukových stěn v části trasy předmětného záměru. V rámci stavby jsou navrženy vegetační úpravy tělesa dálnice a dále kompenzační opatření v podobě zalesnění vybraných okolních ploch.

V této kapitole jsou proto specifikována pouze ta opatření, která přímo vzešla z průběhu procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí a nejsou uvedena v kap. B. I. 6., resp. předkládaných projektových dokumentacích: Dokumentace pro stavební povolení – R6 Krupá, přeložka (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořesedly, přeložka (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořovičky, obchvat (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015). Do této kapitoly byla mj. převzata veškerá opatření z Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, listopad 2017) na ochranu fauny, flóry a biologické rozmanitosti. Při výběru těchto opatření vycházel zpracovatel biologického hodnocení jak z konkrétních doporučení Revizního biologického průzkumu (Mgr. David Fišer, březen 2017), tak i z technických možností realizace konkrétních opatření, které byly konzultovány s projektanty dílčích staveb. Jedná se o následující opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a kompenzace.

Fáze projektových příprav

Obecná opatření

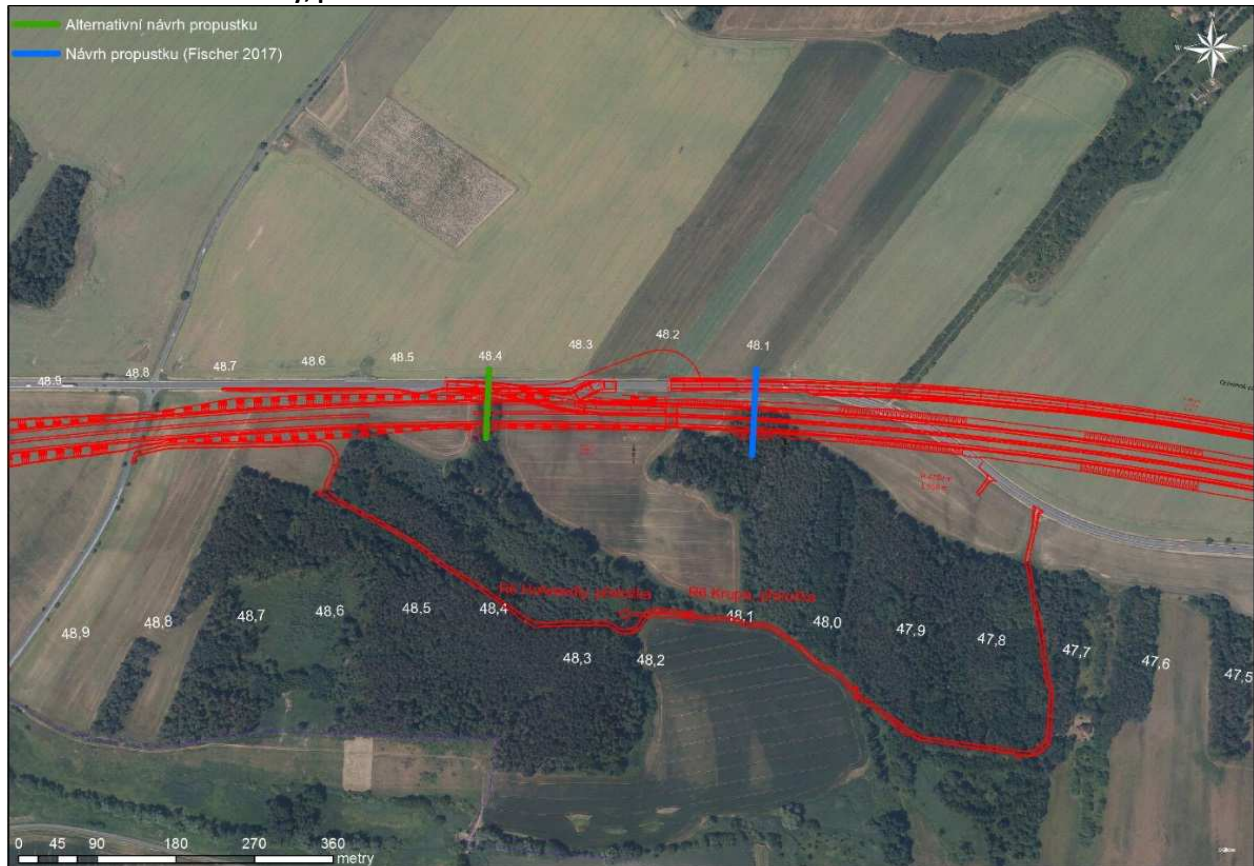
- V dalším stupni projektových příprav (DSP) zpracovat podrobný Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí kapitoly D. IV. dokumentace EIA.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) zpracovat podrobné zásady organizace výstavby (ZOV).

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) upřesnit materiálové a vizuální řešení navržených protihlukových stěn (např. formou transparentních protihlukových stěn s vypískovanými matnými pásy), a to především s ohledem na minimalizaci střetů ptactva s protihlukovými stěnami a vlivu na krajinný ráz území.

- Projektovou dokumentaci stavby Hořesedly, přeložka je třeba cca v km 48,000 doplnit o návrh rámového propustku o min. světlosti 1 x 1 m (ideálně však propustek o výšce 1,5 m a šířce 2 m). Alternativně je možné propustek navrhnout v místě km 48,400 (viz následující obrázek).

Obrázek 19 Umístění navrhovaného propustku v km 48,100, resp. alternativního propustku v 48,400 trasy záměru – stavba Hořesedly, přeložka



Zdroj: Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017)

- V dalším stupni projektové přípravy dokumentace (DSP) zpracovat Detailní migrační studii, která se zaměří na podrobný návrh úprav podmostí, resp. dna propustků všech migračních objektů. Detailní migrační studie bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Rámcové migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, září 2017).

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- V dalším stupni projektových příprav (změna DÚR, resp. DSP) zpracovat podrobné posouzení vlivu odvodnění záměru na stávající mokřad podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem cca v km 58,500. V případě potřeby budou následně navržena další opatření, která zamezí možnosti zasolení tohoto mokřadu (např. odvedením vod z retenčních nádrží nepropustným příkopem podél severní strany komunikace s jeho zaústěním do Očihoveckého potoka až za koncem stávajícího mokřadu).
- V místě přechodu trasy D6 přes ochranné pásmo vodního zdroje (km 48,100–48,600 – ochranné pásmo vodního zdroje Nový Dvůr u Chráštan) navrhnout a následně realizovat izolovaný drenážní systém odvádějící zachycené vody mimo tyto citlivé oblasti.

Opatření na ochranu ovzduší

- V dalších stupních projektových příprav (DSP) upřesnit v případě plánovaného využití dieselagregátů jako zdrojů elektrické energie v rámci zařízení stavenišť konkrétní typ použitých dieselagregátů. V souvislosti s upřesněním těchto informací prověřit tyto zdroje z hlediska možného vlivu na znečištění ovzduší.

Opatření na ochranu akustické situace

- V případě umístění stacionárních zdrojů hluku na odpočívce Kolečov (stavba Hořovičky, obchvat) je doporučeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP) prověřit hluk z provozu stacionárních zdrojů hluku.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby D6 – Střední Čechy provádět monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektů monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu uvedeného v kapitole D. IV. dokumentace EIA.
- V případě, že by monitoring životního prostředí ve fázi výstavby prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou D6 – Střední Čechy neprodleně zahájit opatření k nápravě zjištěného stavu.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Při realizaci vrtných prací pro pilotové základy zajistit staveniště před průnikem vody s případnou provozní kontaminací do podzemního kolektoru.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- S ohledem na výskyt zejména obojživelníků a plazů a očekávanou migraci územím (při vzniku kaluží na staveništi) zajistit biologický (ekologický) dozor stavby, zejména pro realizaci prvotních zásahů do území a zahájení stavby, s ohledem na rozsah území i v průběhu výstavby. Účelem dozoru bude zajistit minimalizaci škod ověřením vhodného termínování prací (dohled nad pracemi), realizací migračních bariér a zajištěním záchranných transferů živočichů, a to jak před zahájením vlastní stavby, tak v jejím průběhu.
- Při dočasných záborech (pro dočasné skládky, manipulační plochy atd.) maximálně respektovat doporučení biologických průzkumů.
- Skrývky zemin provádět v místech zásadních pro výskyt obojživelníků a plazů (dle biologických průzkumů) v termínech odpovídajících životním cyklům těchto druhů. Pokud budou zasahovat do míst rozmnožování obojživelníků, budou prováděny v období 1. 8. – 31. 3. běžného roku. V místech suchozemského výskytu obojživelníků budou skrývky prováděny v období rozmnožování, kdy jsou tyto živočichové soustředěni ve vodních plochách a jejich bezprostředním okolí. Výjimkou jsou zimoviště těchto živočichů, kde by neměly práce probíhat v období 1. 10. – 31. 3. běžného roku. Pokud by bylo nezbytné provádět práce v období 1. 10. – 31. 3., musí být prostor budoucí skrývky zabezpečen dočasnými bariérami a ve vnitřní ploše skrývky proveden záchranný odchyt obojživelníků a plazů a jejich následný transfer mimo území budoucí skrývky. Instalaci

dočasných bariér je navrženo provést v období 1. 8. – 15. 9. běžného roku, přičemž bariéry budou na lokalitách ponechány až do dokončení skrývek, nejméně však do ukončení jarního tahu obojživelníků v roce následujícím. Tato opatření zajistí ochranu zájmových druhů i v případě, že bude z technologických důvodů nutné na místech zásadních pro výskyt obojživelníků a plazů provádět skrývky mimo výše uvedené období.

- Kácení dřevin provést v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1. 10. až 31. 3.). V případě dalšího nezbytného kácení mohou být jednotlivá kácení realizována v době mimo 1. 4. až 31. 7. bez omezení. V hnízdním období může být jednotlivé kácení prováděno při zajištění biologického dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením.
- S ohledem na výskyt bolševníku velkolepého (*Heracleum mantegazzianum*), tohoto nebezpečného invazního druhu rostliny provádět v zájmovém území a jeho nejbližším okolí v době výstavby jeho monitoring a následnou likvidaci aplikací herbicidů, vhodně 3–4x ročně (minimální interval 2–3x ročně) v období od dubna do září. Pro aplikaci používat biologicky co nejméně závadné prostředky.
- S ohledem na výskyt nebezpečného invazního druhu rostliny křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) bylo pro likvidaci tohoto druhu vypracováno několik postupů, které je doporučeno konzultovat s orgány ochrany přírody. Doporučena je aplikace herbicidu v období květu – konec srpna, září až říjen na plně vzrostlé porosty, 3–4x ročně (minimální interval 2–3x ročně). Pro likvidaci křídlatky se doporučuje využít tzv. Beskydský způsob (http://life-moravka.kr-moravskoslezsky.cz/doc/kridlatka_nahled_CJ_FIN2.pdf).
- Vzhledem k zjištěnému výskytu ryb v dotčených vodních tocích v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře MO ČRS (místní organizace Českého rybářského svazu) o termínu prací, aby mohl být proveden případný odlov a transfer ryb do úseku, který není ohrožen stavebními pracemi. Rozhodnutí o nutnosti transferu bude ponecháno osobě provádějící biologický dozor po dohodě s hospodářem MO ČRS.
- V případě prokázání výskytu křečka polního (*Cricetus cricetus*) vzít na vědomí, že zásahy v zimním období jsou vzhledem k hibernaci silně negativní. Nejvhodnější období k transferu je po první dekádě září, dle klimatických podmínek nejlépe do konce října, alternativně začátkem jara (v průběhu března před výchovou mláďat). Při vhodné přípravě náhradní lokality lze transfery šetrně provést od března do konce října, nejlépe do živolovných pastí s následným vykopáním nory pro ověření možného výskytu dalších jedinců (mláďat dle roční doby) a zabránění případnému opětovnému obsazení. Nejvhodnější je tak transfer v podzimním období na předem vytipovanou lokalitu v okolí, kde budou vytvořeny umělé nory, a na plochu do okolí nor bude deponováno obilí. Plocha by měla být následně monitorována.
- Minimálně určité procento zářezů a náspů neosévat a ponechat přirozené sukcesí. Plochy, které budou osévány, osévat použitím druhově pestré směsi s velkým podílem dvouděložných rostlin. Mělo by se jednat o „divoké“ druhy naší přírody. Ideální je využít travinobylinné směsi složené z místních druhů dané fyto geografické podprovincie či maximálně provincie. Při výsevu je vhodné volit menší hustotu.
- Pro úpravy zářezů, náspů a vybrané plochy dočasných záborů ponechat obnažené skalní výchozy, podorniční substrát atd. tam, kde to je staticky únosné. Nebude zde tedy prováděno ohumusování a osetí kulturními travními směsmi. Tam, kde je možné je žádoucí tyto prvky uměle vytvářet např. navážkou různě velkých kamenů – v dané oblasti zejména vápence, slínovce, opuky (tedy horniny se

zásaditým pH). Na vhodných místech lze i přímo v náspech či zářezích budovat suché skládané zídky. Na finální převrstvení lze využít i substráty jako je kamenná drť.

- Vzhledem k předcházejícím dvěma podmínkám, které předpokládají, že určitá část svahů tělesa komunikace zůstane neosázena, mohou být po dohodě s dotčenými obcemi provedeny případné náhradní výsadby i na jiných plochách, než jsou plochy určené k výsadbě dřevin v rámci stavby D6 – Střední Čechy.
- Na náspe, do zářezů a do podmostí mimo záplavová území vodních toků tam, kde je to z pohledu bezpečnosti provozu možné umístit biotopové prvky nestavebního charakteru – hromady kamenů, mrtvé dřevo apod.
- Výsadby dřevin na náspech a v zářezích provádět na max. 30 % cílové pokryvnosti. Pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast. Lze přitom využít i ovocné dřeviny.
- Na straně k vozovce se nedoporučuje sázet ovocné dřeviny a keře s bobulemi, které by lákaly ptáky a zvyšovaly riziko jejich mortality. Vhodné je použití rychle rostoucích dřevin i pomalu rostoucích cílových druhů, které je později nahradí.
- U vegetačních úprav s cílem navedení živočichů na migrační objekty je vhodné volit dřeviny, které jsou pro živočichy přitažlivé (ovocné dřeviny, jeřáby apod.). Tyto dřeviny je vhodné kombinovat s dřevinami trnitými a dřevinami zavětvenými až k zemi, které vytvářejí zelené stěny a zajistí neprůchodnost pásů směrem ke komunikaci.

Ozelenění je doporučeno realizovat nepravidelnou výsadbou stromů s podsadou hustého podrostu keřů, který ve vyspělém a zapojeném podrostu vyplní prostor pod korunami stromů a navede migrující živočichy směrem k migračnímu profilu.

Z hlediska prostorového uspořádání by měly být dřeviny vysazovány ve skupinách (několik sazenic jednoho druhu blízko sebe) v přiměřeně hustých pásech, v nichž jsou dřeviny schopny do pěti let vytvořit souvislý porost.

- V souvislosti s plánovaným zalesněním vytipovaných ploch* dbát na vhodnou druhovou skladbu vysazovaných dřevin.

**Seznam vytipovaných ploch pro zalesnění:*

- SO 4802 – v km 49,800–50,500 stavby Hořesedly, přeložka vpravo ve směru staničení, mezi Novodvorským potokem a dálnicí D6

- SO 4803 – v km 52,500–52,700 stavby Hořesedly, přeložka vpravo ve směru staničení – mezi stávající plochou zeleně a dálnicí D6

- SO 4804 – podél stávající silnice I/6 cca 1 km západně od obce Hořesedly až po křižovatku se silnicí III/2217

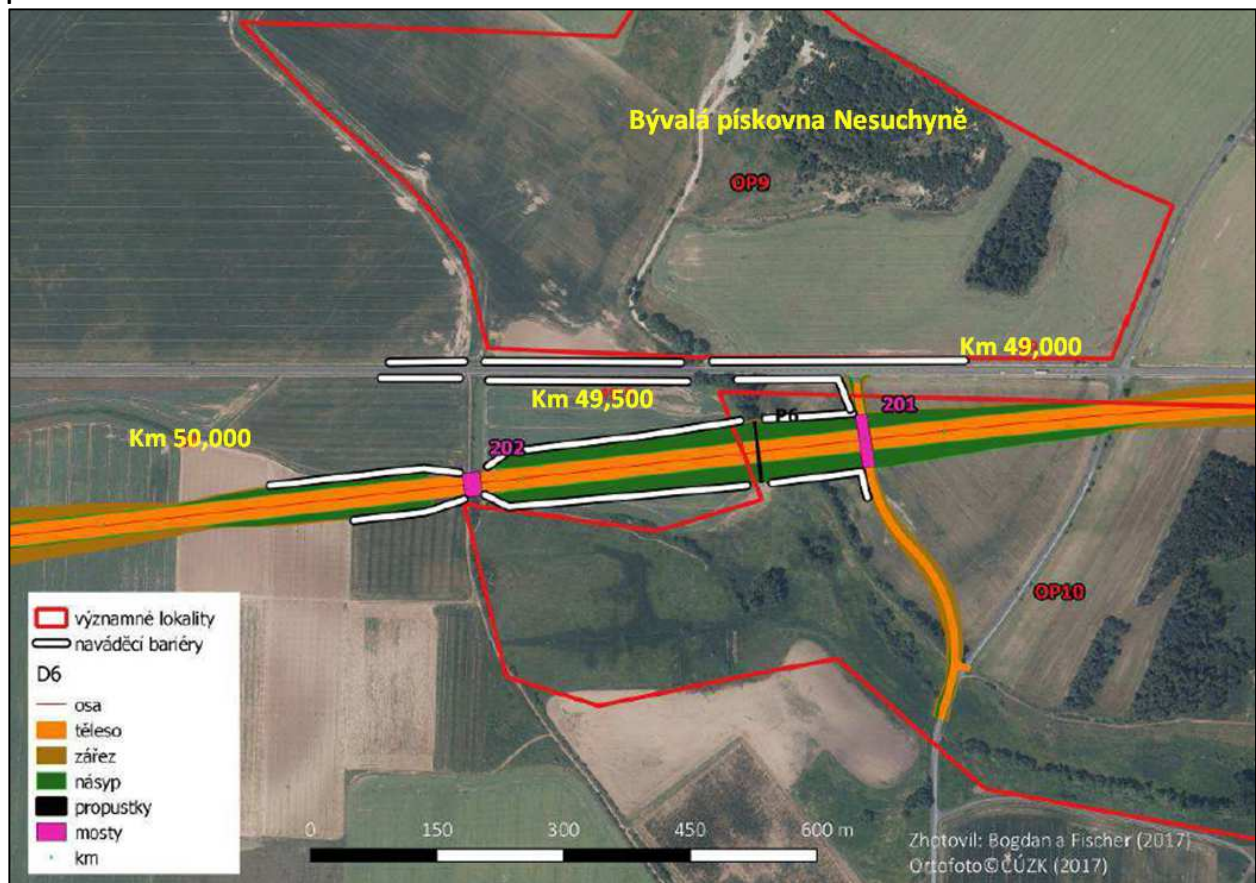
- SO 5803 – v km 58,800–59,500 stavby Hořovičky, obchvat vlevo ve směru staničení – podél dálnice D6

- Dotčené luční plochy po ukončení prací uvést do původního stavu a osít výhradně luční směsí místní provenience, na vlhčích místech s podílem krvavce totenu.
- Tam, kde je to z hlediska vlastnických poměrů možné, ponechat plochy dočasných záborů přirozené sukcesí, případně s terénními depresiemi, v nichž se alespoň periodicky drží voda. Vhodné jsou i různé deponie větších kamenů a hromady hrubého substrátu.

- U nadzemních retenčních nádrží zajistit, aby část břehů (alespoň jeden břeh) měla sklon cca 1:3 nebo pozvolnější pro zajištění úniku uvízlých živočichů.
- Propustky upravit tak, aby umožňovaly migraci obojživelníků i středně velkých savců. V návaznosti na ně je třeba instalovat trvalé naváděcí bariéry pro obojživelníky.
- V případě všech propustků preferovat přirozený nezpevněný substrát, budou navrženy suché cesty. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, bude preferováno obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či bude dodatečně konstrukční plocha přisypána přirozeným substrátem (např. štěrkopískem).
- V případě D6 – Střední Čechy, kde je plošný výskyt vydry říční, bude minimální šířka u břehů (příp. chodníků či lávek) 40 cm. V případě, že koryto toku nemá šikmé nebo vyvýšené břehy a voda může sahat od opěry k opěře, instalovat boční lávky, které zajistí průchodnost objektu pro vydry i při vyšším stavu vody; budou rovněž vybudovány vodorovné bermy dodatečným vyzděním (kámen, beton) a pokrytím kameny, pískem či jiným substrátem. Výška lávek v propustku bude alespoň 10 cm nad běžnými průtoky.
- Dno přeložených vodních toků pokud možno realizovat přirozené, tj. s přirozeným substrátem.
- U překládaných vodních toků zachovat diverzitu hloubky a proudu. Nebudou budována široká mělká koryta s uniformním prouděním, naopak je vhodné realizovat model širší bermy (i do jisté míry opevněná např. kamenným záhozem břehů) a užší přírodní kynety. Takto vzniknou v okolí vodoteče i potřebné pásy souše, využitelné pro migraci suchozemských živočichů (mimo jiné obojživelníci, savci).
- V rámci stavby Hořesedly, přeložka realizovat cca v km 48,100 (alternativně v km 48,400) rámový propustek o min. světlosti 1 x 1 m (ideálně však propustek o výšce 1,5 m a šířce 2 m). Alternativně je možné propustek realizovat v místě km 48,400.
- V úseku Hořesedly, přeložka ve staničení km 48,900–49,900 a v úseku Hořovičky, obchvat ve staničení km 58,100–59,050 (rybník a mokřad u Hořoviček) realizovat migrační bariéry pro obojživelníky dle návrhu z Revizního biologického průzkumu (Mgr. David Fischer, březen 2017).
- V km 42,500 úseku Krupá, přeložka zachovat stávající propustek (o stávající světlosti) na komunikaci I/6.
- V km 42,500 úseku Krupá, přeložka instalovat palisádu v šíři břehového porostu.
- V pramenné oblasti Krupského potoka (km 44,509–45,335 úseku Krupá, přeložka) je doporučeno vytvořit několik zemních tůní. V případě, že se v rámci dalších stupňů projektových příprav prokáže, z důvodu nesouhlasu vlastníků pozemků nemožnost realizace uvedeného kompenzačního opatření bude navrženo jiné adekvátní kompenzační opatření.
- V km 44,509–45,335 úseku Krupá, přeložka na mostě realizovat protihlukové stěny, přičemž je nutné zvolit neprůhledný materiál nebo zajistit viditelnost pomocí vertikálních pruhů o šířce alespoň 2 cm s odstupem maximálně 10 cm.
- Do plochy, která zahrnuje bývalou pískovnu Nesuchyně a její okolí (viz následující obrázek), nesmí být v rámci stavby vůbec zasahováno. Nesmí být ani využívána jako deponie či mezideponie materiálu, či jako zázemí pro stavbu.
- Plochu mezi stávající komunikací a obcí Nový Dvůr (cca v km 49,000–49,800) migračně zprůchodnit. U stávající silnice I/6 využít současné propustky a zprůchodnění doplnit o instalaci trvalých

naváděcích bariér v ploše jižně od bývalé pískovny Nesuchyně (plocha OP9) (viz následující obrázek).

Obrázek 20 Grafické znázornění lokality bývalé pískovny Nesuchyně v km 49,000–49,800 úseku Hořesedly, přeložka



Zdroj: Revizní biologický průzkum (Mgr. David Fischer, březen 2017)

- Do lokality v km 56,700–57,400 na pomezí úseku Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat, která zahrnuje lesní porosty nad obcí Hokov, by nemělo být v rámci stavby vůbec zasahováno (včetně budování manipulačních ploch, deponií materiálu apod.).

- Je doporučeno provést revitalizaci koryta Novodvorského potoka.

V případě, že se v rámci dalších stupňů projektových příprav prokáže např. z důvodu nesouhlasu vlastníků pozemků nemožnost realizace uvedeného kompenzačního opatření, bude navrženo po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny jiné adekvátní kompenzační opatření.

- Vzhledem k zásahu do mokřadu podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem cca v km 58,500 se jako nejvhodnější kompenzační opatření jeví komplexní revitalizace Očihoveckého a Hokovského potoka. Zároveň je vhodné realizovat dobře osluněné neprůtočné tůně v nivě těchto toků.

V případě, že se v rámci dalších stupňů projektových příprav prokáže např. z důvodu nesouhlasu vlastníků pozemků nemožnost realizace uvedeného kompenzačního opatření, bude navrženo po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny jiné adekvátní kompenzační opatření.

Fáze provozu

Obecná opatření

- Po uvedení stavby do provozu realizovat kontrolní monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu uvedeného v kapitole D. IV. dokumentace EIA.
- V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby D6 – Střední Čechy, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.

Opatření na ochranu ovzduší

- Během provozu pravidelně provádět čištění a údržbu komunikace.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- O veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby D6 – Střední Čechy po dobu 3 let od jejich realizace řádně pečovat. Odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedince nahradit novými.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Pro zimní údržbu preferovat používání solí s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.
- Při úniku nebezpečných látek co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Předpokládaný účinek navrhovaných opatření

Výše uvedená opatření pro fázi projektové přípravy, výstavby a provozu vychází především z jednotlivých odborných studií (především z Aktualizovaného biologického hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů a Rámcové migrační studie), které jsou součástí dokumentace EIA.

Celá řada opatření, která byla součástí projektových dokumentací jednotlivých staveb předmětného záměru nebo vychází ze stávající platné legislativy, jsou dále jako součást projektu uvedena v kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA dle Metodického sdělení Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence ze dne 6. 3. 2015 (č. j.: 18130/ENV/15).

Uvedená opatření byla navržena tak, aby zajistila v co největší míře minimalizaci či eliminaci vlivů výstavby a provozu předmětného záměru D6 – Střední Čechy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

V kapitole D.IV. je mj. navržena pro fázi výstavby široká škála opatření na ochranu přírody a krajiny. Předpokládaný účinek těchto opatření nelze logicky číselně kvantifikovat, je však možné konstatovat, že se jedná o opatření v praxi běžně používaná, jejichž dostatečná efektivita a pozitivní účinek byl v minulosti prokázán u řady záměrů obdobného charakteru.

Účinnost navržených opatření bude záležet mj. i na důkladnosti jejich provedení.

Vzhledem k tomu, že součástí projektových dokumentací staveb Krupá, přeložka a Hořovičky, obchvat jsou protihlukové stěny (viz kap. B. I. 6.), bylo v rámci výpočtů Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2017) provedeno prokázání účinku těchto navržených protihlukových opatření. Na základě výsledků Akustického posouzení lze konstatovat, že navržený rozsah protihlukových opatření zajistí splnění hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, předpokládaný účinek protihlukových opatření bude tedy dostatečný.

Z hlediska kvality ovzduší lze konstatovat, že příspěvky jednotlivých posuzovaných polutantů k imisní zátěži dle Rozptylové studie – etapa provozu (ECO-ENVI-CONSULT, listopad 2017) budou minimální. Vzhledem k tomu, že součástí záměru jsou hojné vegetační úpravy dálnice D6 a jejího okolí, dá se v souvislosti s umístěním hodnocené stavby do území předpokládat jejich pozitivní vliv na snížení imisní zátěže polutantů PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu.

Prokázání účinku navržených opatření pro ochranu povrchových vod před nadměrným zatížením chloridovými ionty bylo pro účely dokumentace EIA výpočtově ověřeno. Vzhledem k tomu, že aktuální projektové dokumentace pro jednotlivé úseky předmětné stavby již v tuto chvíli počítají s celou řadou opatření k minimalizaci vlivu zimní údržby komunikace na vodní toky (navrhují retenční nádrže, regulovaný odtok atd.) bylo výpočtem zjištěno, že limitní roční průměrné hodnoty obsahu chloridových iontů ve vodách (150 mg/l) budou splněny. Snahu o minimalizaci vlivu zimní údržby dálnice D6 na povrchové vody v rámci kap. D. IV. dále podpoří následující navržené opatření pro fázi provozu předmětného záměru: „Pro zimní údržbu preferovat používání solí s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.“

Dále je nutné podotknout, že součástí obecných opatření jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu je podmínka realizace monitoringu hlavních složek životního prostředí. V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby D6 – Střední Čechy, případně v krajním případě prokázal nedostatečnou účinnost navržených opatření, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.

Závěrem lze konstatovat, že navržená opatření či jejich kombinace budou dostatečně účinná a přispějí k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci případných negativních dopadů stavby na jednotlivé složky životního prostředí.

Návrh monitoringu

Biomonitoring

- Biomonitoring je doporučeno realizovat:

- 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
- v průběhu výstavby (především v době zemních prací),
- 1 rok po zahájení provozu,
- 5 let po zahájení provozu.

(Pozn.: Dle výsledků monitoringu po zahájení provozu nelze v odůvodněných případech vyloučit potřebu pokračování v monitoringu v dalším cyklu, tj. za dalších pět let po zahájení provozu.)

- Biomonitoring bude zaměřen na výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a druhů

uvedených v Příloze II a Příloze IV směrnice Rady Evropského společenství 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, dále pak druhů uvedených v Příloze I směrnice Rady Evropského společenství 79/409/EHS, o ochraně volně žijících ptáků. V rámci monitoringu je doporučeno zaměřit se i na druhy uváděné v Červených seznamech (bezobratlí, obratlovce a rostliny).

- Biomonitoring bude směřován do míst stavebních prací a nejbližšího okolí projektovaného záměru, které bude nebo by mohlo být stavbou dotčeno. Speciální pozornost bude věnována lokalitám, kde se stavba dotýká přírodě cenných území.
- Cílem bude zjištění, resp. ověření druhové diverzity zkoumaného území, celkového rizika pro vybrané vyskytující se organizmy i pro ekosystémy.
- Další náplní biomonitoringu bude mj. sledování výskytu nebezpečných invazních druhů a doporučení pro jejich včasnou likvidaci, zejména pokud se jedná o bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*).

Monitoring bude sloužit pro ověření účinnosti konkrétních opatření na ochranu přírody (vč. opatření na podporu migrace) uvedených výše v kapitole D. IV. Na základě zjištění následně mohou být v případě potřeby navržena další doplňující opatření.

Monitoring povrchových vod

- Monitoring povrchových vod je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - 1 rok po zahájení provozu,
 - 5 let po zahájení provozu.

(Pozn.: Dle výsledků monitoringu po zahájení provozu nelze v odůvodněných případech vyloučit potřebu pokračování v monitoringu v dalším cyklu, tj. za dalších pět let po zahájení provozu.)

- Odběrné profily povrchových vod budou stanoveny na Červeném potoce, Krupském potoce, Lišanském potoce, Novodvorském potoce, Hájevském potoce, Hokovském potoce a Očihoveckém potoce.
- Odběry vzorků je navrženo provést:
 - v jarním období (po období tání),
 - v podzimním období.
- Analýzy rozborů vzorků vody ve vodotečích by měly být zaměřeny na základní fyzikální a chemické ukazatele a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů.

Monitoring podzemních vod

- Monitoring podzemních vod je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby*,
 - v průběhu 1 roku po zahájení provozu**,

- v průběhu 3 let po zahájení provozu***,

(Pozn.: Sledování kvality podzemní vody je nezbytné realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění kvality vod.)

*V průběhu výstavby je doporučeno monitorování kvantity podzemních vod minimálně 1x za čtvrtletí u všech vrtů. U vrtů situovaných v blízkosti stavby jednotlivých mostních objektů s očekávaným čerpáním vody ze stavebních jam pro založení mostních opěr a pilířů je doporučen v této etapě výstavby monitoring cca 1 x týdně pro zajištění kontroly případného poklesu hladiny podzemních vod v okolí.

** Po ukončení stavby je doporučeno provést záměry HPV ve všech pozorovacích vrtech a domovních studnách za účelem kontroly zachování jejich funkce alespoň po dobu jednoho roku s intervalem 1x za čtvrtletí.

*** Během provozu dálnice je doporučeno zajistit po dobu 3 let alespoň 1 záměru hloubky HPV ročně (ve srovnatelných sezónních obdobích) v pozorovacích objektech vytipovaných na základě výsledků monitorování HPV během výstavby.

- V rámci monitoringu podzemních vod je navrženo sledovat ovlivnění hladin podzemní vody i kvality u zdrojů vody, u kterých by mohlo dojít k poklesu hladiny podzemní vody nebo případně i ovlivnění její kvality vlivem výstavby záměru.
- Monitoring podzemních vod je doporučeno realizovat u stávajících objektů (vrtů, resp. studen), které jsou uvedeny v tabulkách níže:

Tabulka 133 Vybrané hydrogeologické objekty pro monitorování úrovně HPV – úsek Krupá, přeložka

Označení objektu	Hloubka vrtu / studny (m od odměrného bodu)	Odměrný bod (m)	Poznámka
KRU01	11,00	0,20	studna, Krupá č. p. 64
KRU02	7,40	0,30	studna, Krupá č. p. 96
KRU03	7,80	0,15	studna, Krupá č. p. 210
KRU04	9,20	0,33	studna, Krupá č. p. 220
KRU05	10,00	0,13	studna, Krupá, u železniční stanice
KRU06	6,70	0,15	studna, Nesuchyně č. p. 116
KRU07	4,70	0,25	studna, Nesuchyně č. p. 129
HJ3502	10,80	0,91	vrt, U Chobotu (u odbočky k obci Nesuchyně)

Zdroj: Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017)

Tabulka 134 Vybrané hydrogeologické objekty pro monitorování úrovně HPV – úsek Hořesedly, přeložka

Označení objektu	Hloubka vrtu / studny (m od odměrného bodu)	Odměrný bod (m)	Poznámka
HORE01	10.58	0.65	vrt, R6 cca km 48,8
HORE02	3.35	0.42	studna, Nový dvůr č. p. 17
HORE03	7.30	0.18	studna, Nový dvůr č. p. 23
HORE04	12.68	0.62	vrt, R6 - odb. k rekultivaci pískovny
HORE05	9.52	0.02	studna, Kněževes 238 (Rozkoš)
HORE06	17.53	0.60	studna, Hořesedly, hřbitov
HORE07	4.36	0.54	studna, Hořesedly č. p. 20
HORE08	9.13	0.30	studna, Hořesedly č. p. 90
HORE09	10.81	0.24	studna, Hořesedly č. p. 61

Označení objektu	Hloubka vrtu / studny (m od odměrného bodu)	Odměrný bod (m)	Poznámka
HORE10	13.43	0.20	studna, statek u Hokova
HORE11	10.75	0.23	studna, Hokov č. p. 23
HJ111	10.36	0.55	vrt, u silnice do Nové Vsi
HJ116	10.02	0.60	vrt, u pomníčku u cesty, před Hořovičkami

Zdroj: Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017)

Tabulka 135 Vybrané hydrogeologické objekty pro monitorování úrovně HPV – úsek Hořovičky, obchvat

Označení objektu	Hloubka vrtu / studny (m od odměrného bodu)	Odměrný bod (m)	Poznámka
HORK01	9.18	0.20	studna, Hořovičky, č. p. 79
HORK02	10.62	0.35	studna, Hořovičky, u památníku
HORK03	3.60	0.30	studna, Hořovičky č. p. 110
HORK04	–	úroveň silnice	rybník, výpusť z nádrže, Hořovičky
HORK05	–	sokl nad silnicí	Očihovecký potok, most č. 2214-4
HORK06	4.87	0.40	studna, Hořovičky, autoservis
HORK07	3.00	0.60	studna, Hořovičky č. p. 19
HORK08	22.26	0.23	studna, Kolečov č. p. 65
HORK09	8.25	0.18	studna, Bukov č. p. 26
HORK10	11.29	0.20	studna, Bukov, u zdi baráku č. p. 1
HORK11	10.43	0.19	studna, Bukov, u zdi baráku č. p. 4
HORK12	> 30.00	-	vrt, za benzinou KM PRONA
HORK13	6.74	0.70	vrt, Kolečov, v poli u benziny KM PRONA

Zdroj: Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017)

(Pozn.: Sledování kvality podzemní vody není nezbytné provádět u všech výše uvedených objektů, doporučuje se pouze u objektů nejbližšímu záměru.)

- Monitoring podzemních vod je doporučeno dále rozšířit o vrtané studny V-3, V-4 u statku, pro které je vyhlášeno ochranné pásmo vodního zdroje „Hořesedly vrtané studny V-3, V4“ (vyhlášeno rozhodnutím ONV Rakovník ze dne 27. 10. 1982).
- Monitoring podzemních vod je navrženo doplnit o následující nově realizované objekty (hydrogeologické vrty) v oblastech ochranných pásem vodních zdrojů:
 - Pro oblast krušovických ochranných pásem obecné ochrany (patřící ke zdrojům pivovaru Krušovice – vodní zdroje HK5 a HV101 (K2)) je navrženo doplnění vrtů jižně od trasy D6 o dvojici vystrojených vrtů s hloubkou cca 10 m (dle aktuálního stavu hladiny podzemní vody) v km 43,100 ve vzdálenosti 50 m od osy dálnice D6.
 - Pro ochranné pásmo vodního zdroje Nový Dvůr je navrženo realizovat dvojici vystrojených vrtů hloubky cca 12 m (dle aktuálního stavu hladiny podzemní vody) jižně od trasy D6 ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace v km 48,200.
 - U zářezu k objektu SO 4130 (přeložka III/22913 v km 49,094) úseku Hořesedly, přeložka, kde dojde k zasažení hladiny podzemní vody, je navrženo provedení doplňkového paženého vrtu pro ověření hladiny podzemní vody.
- Monitoring je navrženo provést:

- v podzimním období.

V případě potřeby lze v průběhu výstavby nebo provozu změnit četnost monitoringu na dvě období, tj. jarní období a podzimní období.

- Analýzy rozborů vzorků vody u podzemních vod by měly být zaměřeny na základní fyzikální a chemické ukazatele a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů.

Monitoring půdy

- Monitoring půd je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - 1 rok po zahájení provozu,
 - 5 let po zahájení provozu.

(Pozn.: Dle výsledků monitoringu po zahájení provozu nelze v odůvodněných případech vyloučit potřebu pokračování v monitoringu v dalším cyklu, tj. za dalších pět let po zahájení provozu.)

- Monitoring je navrženo provést:
 - v podzimním období.
- Odběry je navrženo realizovat ve vhodně zvolených profilech, a to ve vzdálenosti 10 m a 100 m od okraje trasy dálnice.
- Monitoring půdy by měl být zaměřen na těžké kovy, polycyklické aromatické uhlovodíky, polychlorované bifenyly, další uhlovodíky (např. nepolární extrahovatelné uhlovodíky a C₁₀-C₄₀), vč. chloridů, sodíku a draslíku.

Monitoring hluku

- Monitoring hluku je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - po zahájení provozu.
- Monitoring hluku bude realizován v obcích, které mohou být záměrem z hlediska akustické situace dotčeny. Místa monitoringu budou umístěna v chráněném venkovním prostoru staveb, které jsou situovány nejbližší směrem k předmětnému záměru.
- V případě, že by monitoring hluku prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby D6 – Střední Čechy budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření).

Monitoring kvality ovzduší

- Monitoring kvality ovzduší je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - 1 rok po zahájení provozu,

- 5 let po zahájení provozu.
- Monitoring kvality ovzduší je navrženo realizovat pouze v oblasti obce Krupé, kde dle dat ČHMÚ již ve stávajícím stavu dochází k překročení průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu.
- V případě, že by monitoring kvality ovzduší prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Střední Čechy budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Předkládaná dokumentace EIA je zpracována v souladu se současně platnými právními předpisy a normami.

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, v nichž normované limity neexistují, je předpokládán dopad zhodnocen slovně.

Údaje o stavu životního prostředí v dané lokalitě použité v této dokumentaci EIA byly získány:

- literární rešerší (viz seznam použité literatury),
- jednáním s dotčenými orgány a organizacemi,
- terénním průzkumem,
- z odborně zpracovaných studií (viz seznam samostatných příloh dokumentace EIA).

Hodnocení vlivu dopadů záměru bylo provedeno na základě:

- aktuálně zpracované dokumentace EIA a vypracovaných odborných studií (viz seznam samostatných příloh dokumentace EIA),
- podkladů dodaných investorem, resp. projektantem stavby,
- terénního průzkumu,
- územně plánovacích dokumentů a podkladů,
- mapových podkladů,
- jednání s dotčenými orgány a organizacemi.

Použité metody prognózování

Doprava

Základní údaje o intenzitě dopravy na komunikační síti v zájmovém území pro stávající stav (rok 2017) byly odvozeny na základě celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR v roce 2016 a příslušných koeficientů vývoje intenzit dopravy (TP č. 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, II. vydání – EDIP s.r.o., listopad 2012). Data z celostátního sčítání ŘSD ČR v roce 2016 jsou uvedena v podobě roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI).

Pro výhledové stavy automobilové dopravy v roce 2023 a 2040 (bez záměru, se záměrem) na předemtných úsecích stavby D6 a komunikacích v širším zájmovém území byla použita data z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013).

Rozsah a specifikace železniční dopravy (vč. intenzit dopravy na příslušných tratích) v současném stavu (2017) a ve výhledových stavech 2023 a 2040 byl poskytnut Správou železniční dopravy cesty, s. o.

Výše uvedené údaje o silniční a železniční dopravě jsou uvedeny v příloze č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Akustická situace

Výpočet akustické situace byl proveden v programu CadnaA, verze 2018.

Akustické parametry provozu železniční dopravy byly generovány v souladu s metodikou Schall03 2014.

Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou, viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno 1991)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy (Planeta č. 2/2005)“ a „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011“.

Provoz na parkovištích a odpočívkách byl modelován pomocí metodiky RLS–90.

Stacionární zdroje byly počítány dle ČSN ISO 9613-2 „Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru“.

V rámci provedených výpočtů, ať již pro posouzení výhledových stavů nebo pro stanovení hygienických limitů a případné možné uplatnění staré hlukové zátěže, nebyla používána obměna vozidlového parku.

Výpočet akustické situace v posuzovaném území je proveden bez uvažování odrazů akustické energie, kdy není uvažován vliv odrazu struktur fasád za výpočtovými body ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V rámci výpočtů akustického posouzení je v chráněných venkovních prostorech staveb hodnocena dopadající zvuková vlna.

Ovzduší

Pro výpočet znečištění ovzduší ze stacionárních zdrojů byla použita metodika SYMOS'97 verze 2013, která je dle vyhlášky č. 330/2012 Sb. uvedena jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Metodika výpočtu znečištění ovzduší umožňuje:

- výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami a prachem z bodových, liniových a plošných zdrojů,
- výpočet znečištění od většího počtu zdrojů,
- stanovit charakteristiky znečištění v husté geometrické síti referenčních bodů a připravit tímto způsobem podkladu pro názorné kartografické zpracování výsledků výpočtů,
- brát v úvahu statistické rozložení směru a rychlosti větru vztahované ke třídám stability mezní vrstvy ovzduší podle klasifikace Bubníka a Koldovského,
- odhad imisní koncentrace znečišťujících látek při bezvětří a pod inverzní vrstvou ve složitém terénu.

Pro každý referenční bod umožňuje metodika výpočet těchto základních charakteristik znečištění ovzduší:

- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek, které se mohou vyskytnout ve všech třídách rychlosti větru a stability ovzduší,
- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídu stability a rychlost větru,
- roční průměrné imisní koncentrace,
- dobu trvání imisních koncentrací převyšujících určité předem zadané hodnoty (např. imisní limity).

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13, který obsahuje emisní faktory publikované MŽP ČR. Ve výpočtu byly zohledněny emise benzo(a)pyrenu a částice frakce PM_{2,5}, emise ze studených startů při odjezdech zaparkovaných vozidel, dále byly zohledněny otěry z brzd a pneumatik i resuspenzi a samostatně i emise spojené s průjezdem automobilů křižovatkou.

V rámci předkládaného záměru bylo pracováno s emisními faktory pro rok 2017, 2023, 2040 a pro rok 2019 (etapa výstavby).

Ve výpočtu byly dále zohledněny následující vstupy:

- skladba vozového parku - města a ostatní silnice,
- klimatické charakteristiky pro Rakovník,
- vytížení TNA 50 %,
- v rámci bilancí emisí byl využit koeficient K_j pro přepočítání 24 hodinové intenzity dopravy na denní maximum 1 hodinové intenzity.

Vlivy na zdraví obyvatel

Použité metodiky hodnocení zdravotních rizik (hluk) a vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví vycházely ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA):

- Identifikace nebezpečnosti – zjišťování jakým způsobem a za jakých podmínek může daný faktor nepříznivě ovlivnit lidské zdraví,
- Charakterizace nebezpečnosti - určení vztahu „dávka – odpověď“, – kvantitativní popis vztahů mezi dávkou a rozsahem poškození, škodlivého účinku,
- Hodnocení expozice – na základě znalosti situace stanovení expozičního scénáře, podmínky expozice,
- Charakterizace rizika – integrace (syntéza) dat získaných v předcházejících krocích, kvantitativní vyjádření míry reálného zdravotního rizika v posuzované situaci.

Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví bylo provedeno s využitím Autorizačního návodu AN 15/04 (Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku) verze 4 ze srpna 2017.

Pro účely Hodnocení zdravotních rizik – hluk (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA) byla provedena analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu pozemní dopravy (silniční a železniční) pomocí výpočtu vertikální hlukové mapy, tzv. hodnocení fasád v programu CadnaA.

Analýza počtu obyvatel ve výhledovém období byla provedena na základě dat o výše uvedeném aktuálním počtu obyvatel. Stanovení výhledového počtu obyvatel v roce 2023 a 2040 nebylo ve výpočtu zohledněno, neboť se jedná pouze o odhady s jejich neznámou distribucí v jednotlivých výhledových plochách a jedná se o relativní srovnání výhledových stavů.

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví bylo provedeno s využitím Autorizačního návodu AN 17/15 (Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší) verze z října 2015.

Pro účely Hodnocení zdravotních rizik – ovzduší (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA) byly počty obyvatel v pásmech imisní zátěže a v pásmech rozdílových hodnot byly zjištěny pomocí nástrojů GIS. Stanovení výhledového počtu obyvatel v roce 2023 a 2040 nebylo ve výpočtu zohledněno, neboť se jedná pouze o odhady s jejich neznámou distribucí v jednotlivých výhledových plochách a jedná se o relativní srovnání výhledových stavů.

Vody

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno vyhodnocení vlivu na vody dle článku 4, odst. 7 Směrnice o vodách (2000/60/ES).

Krajinný ráz

Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz bylo zpracováno dle Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004), který vychází z textu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Dokumentace EIA o vlivu záměru **D6 – Střední Čechy** na životní prostředí a veřejné zdraví byla zpracována na základě posledních, nejaktuálnějších verzí projektových dokumentací pro jednotlivé úseky stavby: Dokumentace pro stavební povolení – R6 Krupá, přeložka (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015), Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořesedly, přeložka (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – D6 Hořovičky, obchvat (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016), Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015). Hodnocení vlivů tedy odpovídá stupni projektových příprav, resp. podrobnosti projektu.

Fáze výstavby

V době zpracování oznámení záměru nebyl znám dodavatel stavby a zásady organizace výstavby mohou být v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesněny. Přesnost modelového hodnocení fáze výstavby záměru je úměrná podrobnosti zásad organizace výstavby. Akustické posouzení a Rozptylová studie tedy hodnotí ty vlivy, které lze již v současné době a na základě stávajících předpokladů (stávající podrobnosti zásad organizace výstavby) postihnout a pro tyto skutečnosti uvádí ochranná opatření. Lze předpokládat, že zásady organizace výstavby budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesněny.

Doprava

Základní údaje o intenzitě dopravy na komunikační síti v zájmovém území pro stávající stav (rok 2017) byly odvozeny na základě celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR v roce 2016 a příslušných koeficientů vývoje intenzit dopravy (TP č. 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, II. vydání – EDIP s.r.o., listopad 2012). Data z celostátního sčítání ŘSD ČR v roce 2016 jsou uvedena v podobě roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI).

Pro výhledové stavy automobilové dopravy v roce 2023 a 2040 (bez záměru, se záměrem) na předemětných úsecích stavby D6 a v širším zájmovém území byla použita data z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013).

Rozsah a specifikace železniční dopravy v současném stavu (2017) a ve výhledových stavech 2023 a 2040 byl poskytnut Správou železniční dopravy cesty, s. o.

Předložené výsledky odborných studií, které pracují s dopravními podklady, odpovídají poskytnutým vstupním údajům o dopravě.

Hluk a ovzduší

Akustické posouzení a Rozptylová studie byly zpracovány na základě aktuálně dostupných technických (projektových) podkladů v době zpracování dokumentace EIA.

Faktorem, který omezuje přesnost modelového hodnocení, je i výhled předpokládaného provozu na komunikační síti, kdy je obecně odhadována technologická úroveň vozového parku a jeho emisní parametry na základě znalostí současných technologií a trendů obměny vozového parku v ČR, resp. se vychází z dnešního stavu techniky.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou při hodnocení akustické situace uváděny s přesností výsledků výpočtu ± 2 dB.

Je třeba upozornit i na fakt, že jsou modelovány i daleké výhledy 2040, kdy je počítáno s parametry vozidel při stávajícím stupni znalostí, bez započítání možných vývojových trendů a tedy výpočty jsou na straně bezpečnosti.

Vyhodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví

Každé hodnocení zdravotního rizika je nevyhnutelně spojeno s určitými nejistotami, danými použitými daty, expozičními faktory, odhady chování populace apod. I když bylo toto posouzení provedeno standardními postupy na základě současných znalostí a odborných doporučení uznávaných institucí, je nutné upozornit na skutečnost, že se jedná o zjednodušený model velmi složitého, komplexního děje ovlivněného mnoha proměnnými.

Při hodnocení působení hluku na lidské zdraví si obecně musíme být vědomi nejistot, kterými je tento proces zatížen. V podstatě jsou dvojí. Jedny jsou dány neschopností fyzikálních parametrů hluku, které máme k dispozici, jednoduše popsat fyziologickou závažnost, tedy nebezpečnost hlukové události a druhé vyplývají ze skutečnosti, že účinek hluku je variabilní nejen intraindividuálně, ale i situačně, sociálně, emocionálně a historicky. V praxi se proto nezdáka setkáváme se situacemi, kdy lidé postižení hlukem v konkrétních podmínkách nepotvrzují platnost stanovených limitů, neboť z exponované populace se vydělují skupiny osob velmi citlivých a naopak velmi rezistentních, které stojí jakoby mimo kvantitativní závislosti. Za různých okolností představují tyto atypické reakce 5–20 % celého souboru.

Jedna z významných nejistot vyplývá z toho, že hodnocení je provedeno pro všechny obyvatele domů i když výpočet v hlukové studii je proveden pro fasádu přiléhající k záměru. Jedná se o vědomé nadhodnocení rizika. Vědomé nadhodnocení rizika je i v použití nejvyšších hladin hluku spočtených na fasádách objektů. Ve skutečnosti bude počet obtěžovaných a rušených osob nižší.

K těmto nejistotám se řadí i nejistoty demografických údajů. V tomto hodnocení nebyly k dispozici počty obyvatel a hodnocení bylo vyjádřeno procentuálně. Není uvažována ani orientace oken obytných místností.

Z hlediska zvýšené citlivosti některých populačních skupin vůči nepříznivým zdravotním účinkům hluku bylo např. prokázáno, že lidé starší, nemocní a lidé s potížemi se spaním jsou zvýšeně citliví vůči narušení spánku hlukem. U lidí s narušeným spánkem v důsledku hluku je vyšší riziko ICHS a negativního účinku na psycho-sociální pohodu. Se zvýšeným rizikem výrazného obtěžování hlukem je nutné počítat u lidí senzitivních, lidí majících obavy z určitého zdroje hluku a lidí, kteří cítí, že nad danou hlukovou situací nemají možnost kontroly.

Hodnocení hlukové expozice, použití expozičního scénáře, výstupů a vztahů epidemiologických studií bylo vždy provedeno na straně bezpečnosti.

Vyhodnocení vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Každé hodnocení zdravotního rizika je nevyhnutelně spojeno s určitými nejistotami, danými použitými daty, expozičními faktory, odhady chování exponované populace apod. Proto je jednou z neopomenutelných součástí hodnocení rizika i popis a analýza nejistot, které jsou s hodnocením spojeny a kterých si je zpracovatelka vědoma.

Jedná se hlavně o tyto oblasti nejistot:

Nejistoty výstupů rozptylové studie. Tato nejistota je dána jak validitou vstupních emisních údajů, tak vlastním matematickým modelem. Z hlediska výpočtového modelu je u rozptylových studií vyšší nejistota při modelování maximálních krátkodobých imisních koncentrací. V předložené rozptylové studii byly sice provedeny výpočty v pravidelné síti, přesto v tomto hodnocení zdravotních rizik při kvantitativním hodnocení rizika bylo použito výsledků vypočtených příspěvků u obytných zástaveb. Nejistotou při odhadu expozice je také omezená spolehlivost vypočtených imisních koncentrací použitými rozptylovými modely, neboť v zástavbě dochází k turbulenci a změnám směru vzdušných proudů, které modely nezohledňují.

Nejistotami jsou nevyhnutelně zatíženy i údaje o imisním pozadí, získané z pětiletých průměrů z let 2011 až 2015, výsledky mohou být zatíženy nejistotami při jejich stanovení.

Další nejistota je v nedostatečných nebo nedostupných údajích vyplývajících z úrovně současného vědeckého poznání vztahu mezi znečištěním ovzduší a poškozením zdraví. Použité referenční koncentrace jsou většinou odvozeny z experimentů na pokusných zvířatech a z epidemiologických studií profesionální expozice a vztahů mezi expozicí a účinky jednotlivých škodlivin v ovzduší, odvozených ze zahraničních epidemiologických studií. Použití těchto vztahů z prostředí s jinou skladbou zdrojů, zástavby a populací může vést ke zkreslení výsledků.

Předpokládá se, že k expozici z ovzduší dochází prakticky nepřetržitě, není uvažováno, že v průběhu dne dochází k rozdílným koncentracím škodlivin, rozdílné koncentrace jsou ve venkovním a vnitřním prostředí apod. Množství vdechnutého vzduchu za jednotku času se vyznačuje značnou variabilitou dle věku, pohlaví i fyzické aktivity. V tomto hodnocení byly použity zobecňující hodnoty.

Jedna z vážných nejistot hodnocení expozice je neznalost údajů o exponované populaci (přesné počty lidí, přesné složení, citlivé skupiny populace, doba trávená v místě bydliště apod.).

Významnou nejistotu představuje i současná úroveň poznání účinků hodnocených vlivů na zdraví. Podle poslední zprávy WHO (25. března 2014, Ženeva) jsou rizika škodlivin v ovzduší větší, než se dříve předpokládalo, a to zvláště pro srdeční onemocnění. Zdá se, že některá rizika mají větší dopad na celkové zdraví, než se dosud předpokládalo. Je kladen velký důraz na čistotu ovzduší ve vnitřním prostředí. Přestože výzkumu nepříznivých zdravotních účinků znečištění ovzduší byla a stále je věnována velká pozornost, získané poznatky jsou stále poměrně omezené.

V hodnocení byl použit princip předběžné opatrnosti, který je velmi konzervativní a u látek s prahovým mechanismem účinku v oblasti nízkých dávek může vést k vysokému nadhodnocení skutečného rizika.

Hodnocení ostatních složek ŽP

Dokumentace EIA byla zpracována na základě posledních, nejaktuálnějších verzí projektových dokumentací pro jednotlivé úseky stavby. Podrobnost hodnocení vlivů záměru D6 – Střední Čechy tedy odpovídá stupni projektových příprav, resp. podrobnosti projektu (DÚR, DSP).

Shrnutí

Při zpracování dokumentace se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by znemožňovaly posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr **D6 – Střední Čechy** je z hlediska vedení trasy posuzován v souladu s předloženou projektovou dokumentací v jedné variantě. Technické řešení stavby je též navrženo v jedné variantě.

Dokumentace EIA vychází z nejaktuálnějšího stupně projektové dokumentace, kterou má investor ve vztahu k záměru k dispozici. V tomto případě se jedná o poslední a nejaktuálnější verze projektových dokumentací pro jednotlivé úseky stavby D6 – Střední Čechy a pro odpočívku Kolečov:

- R6 Krupá, přeložka; Dokumentace pro stavební povolení (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
- D6 Hořesedly, přeložka; Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- D6 Hořovičky, obchvat; Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
- R6 Hořovičky, obchvat; Prověření technického řešení odpočívky Kolečov – studie (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)

Posuzovaný záměr je navržen v souladu s územně plánovací dokumentací na národní (PÚR) a krajské úrovni (ZÚR).

Zpracovatel dokumentace EIA si je vědom požadavků vyplývajících ze zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, konkrétně pak požadavku na uvedení přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí. Proto v kapitole B. I. 5. předkládané dokumentace EIA jsou uvedeny detailní informace o dílčích variantách předmětného záměru sledovaných v minulosti a zdůvodnění proč je dále řešena pouze varianta, která je podrobně rozpracována v nejaktuálnějších verzích výše uvedených projektových dokumentací.

V předkládané dokumentaci EIA jsou řešeny následující časové horizonty, resp. stavy:

- **Stávající stav** **2017**
- **Fáze výstavby** **04/2019 – 03/2022**
- **Fáze provozu** **2023**
 - Stav bez záměru (tj. bez D6 – Střední Čechy)
 - Stav se záměrem (tj. s D6 – Střední Čechy)
- **Fáze provozu** **2040**
 - Stav bez záměru (tj. bez D6 – Střední Čechy)
 - Stav se záměrem (tj. s D6 – Střední Čechy)

Z výše uvedených stavů dále vychází posuzování hlukové zátěže, znečištění ovzduší a hodnocení zdravotních rizik (příloha č. 2 Akustické posouzení, příloha č. 3 Rozptylová studie, příloha č. 4 Hodnocení zdravotních rizik).


Shrnutí

Konkrétní vyhodnocení vlivů jednotlivých posuzovaných stavů na životní prostředí je předmětem předchozích kapitol. Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí.

U jednotlivých složek životního prostředí nedojde v důsledku výstavby a provozu záměru D6 – Střední Čechy k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Pozitivně lze v souvislosti s realizací D6 - Střední Čechy hodnotit zejména zlepšení akustické situace i znečištění ovzduší z automobilové dopravy podél stávající komunikace I/6 procházející intravilánem obcí Krupá, Hořesedly, Hořovičky, a to v důsledku vyvolaného poklesu intenzit dopravy převedením tranzitní dopravy na dálnici D6.

Současně se zvýší i plynulost dopravy na stávající komunikaci I/6, což bude mít pozitivní vliv na imisní situaci u chráněné zástavby podél této komunikace.



F. ZÁVĚR

Předkládaná dokumentace EIA záměru **D6 – Střední Čechy** byla zpracována dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vychází z nejaktuálnějších stupňů projektové dokumentace.

Záměr **D6 – Střední Čechy** je z hlediska vedení trasy posuzován v souladu s předloženou projektovou dokumentací v jedné variantě. Technické řešení stavby je rovněž navrženo v jedné variantě.

Dokumentace EIA se v příslušných kapitolách věnuje i popisu dílčích variant záměru D6 – Střední Čechy v oblasti Hořesedel, které byly sledovány v minulosti.

V rámci předchozích kapitol (D. I. 1. až D. I. 9.) dokumentace EIA byly komplexně vyhodnoceny možné vlivy nové liniové stavby na jednotlivé složky životního prostředí (např. vlivy na obyvatelstvo a jejich zdraví, vlivy na ovzduší a klima, vlivy na akustickou situaci, vlivy na předměty ochrany přírody a krajiny, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na půdu a horninové prostředí, vlivy na krajinu atd.).

Pro účely dokumentace EIA byla vypracována celá řada samostatných odborných studií (např. Akustické posouzení, Rozptylová studie, Posouzení vlivu na veřejné zdraví, Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz, Aktualizované biologické hodnocení území záměru se zaměřením na migraci živočichů, Rámcová migrační studie, Posouzení vlivu na vodní útvary, Dendrologický průzkum, Vlivy na klima), které byly zpracovány jednotlivými specialisty zpracovatelského týmu a které umožnily věnovat se jednotlivým vlivům stavby D6 – Střední Čechy do větších detailů.

Součástí dokumentace EIA je rovněž výčet obecných a konkrétních opatření k eliminaci, minimalizaci či kompenzaci zjištěných nepříznivých vlivů D6 – Střední Čechy na jednotlivé složky životního prostředí (kap. B. I. 6. a D. IV.). Tato opatření jsou navržena adekvátně k velikosti zjištěných vlivů stavby D6 – Střední Čechy na životní prostředí.

Zde je třeba konstatovat a upozornit na základní fakt, že již samotnou stavbu D6 – Střední Čechy je možné chápat jako kompenzační opatření v zájmovém území, neboť odvede a na sebe naváže tranzitní dopravu, které ve stávajícím stavu negativně ovlivňuje zástavbu obcí Krupá, Hořesedly a Hořovičky, jimiž prochází stávající komunikace I/6. Díky svému trasování mimo zastavěné oblasti a realizacím dostupných technických opatření budou v maximální možné míře negativní dopady do okolí této stavby eliminovány, což u komunikací uvnitř zástavby je většinou neproveditelné.

Z provedených posouzení uvedených v kapitolách D. I. 1. až D. I. 9. dokumentace EIA vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí a že záměr D6 – Střední Čechy z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bude akceptovatelný.

V důsledku výstavby a provozu záměru D6 – Střední Čechy nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

**Posuzovaný záměr „D6 – Střední Čechy“
Ize při respektování navržených opatření
k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí
vč. navržených kompenzační opatření
doporučit k realizaci.**

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Dokumentace EIA je zpracována pro záměr **D6 – Střední Čechy**, který se nachází na území Středočeského a z části Ústeckého kraje v katastrálních územích Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněževy u Rakovníka, Hořesedly, Děkov, Chrástany u Rakovníka, Hokov, Hořovičky, Kolešov, Vrbice u Hořoviček, Bukov u Hořoviček, Strojetic u Podbořan, Bílenec.

Předmětný záměr dálnice D6 – Střední Čechy je z hlediska vedení trasy a technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z neaktuálnější projektové dokumentace pro jednotlivé úseky stavby: *Krupá, přeložka, Hořesedly, přeložka, Hořovičky, obchvat vč. odpočívky Kolešov.*

Záměr je v souladu se zásadami územního rozvoje Středočeského i Ústeckého kraje.

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba a provoz dálnice D6 v úseku Krupá, přeložka, Hořesedly přeložka a Hořovičky, obchvat, která je navržena jako novostavba čtyřpruhové dálnice s návrhovou kategorií D 25,5/120 o celkové délce cca 20,8 km. Stavba začíná v km 41,750 za obcí Krušovice, konec v km 62,594 je umístěn do prostoru křížení se silnicí I/27. Součástí záměru je i odpočívka Kolešov v km 60,600 stavby Hořovičky, obchvat.

Součástí předmětného záměru je výstavba hlavní trasy, mostních objektů na dálnici i přes dálnici, mimoúrovňových křižovatek, realizace protihlukových opatření, úprav ostatních komunikací a odpočívky Kolešov. Technické řešení odpočívky Kolešov vychází ze stávajícího umístění čerpací stanice pohonných hmot při silnici I/6.

Předpokládané zprovoznění záměru D6 – Střední Čechy je dle současného harmonogramu uvažováno v roce 2022. Samotná realizace stavby bude trvat cca 36 měsíců.

Potřeba záměru

Stávající silnice I/6, zařazená do sítě mezinárodních silnic jako tah E48, spojuje hlavní město Prahu s karlovarsko-chebskou průmyslovou aglomerací a s lázněmi mezinárodního významu (Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně) až po hranice s Německem. Po tomto tahu je tak vedena silná vnitrostátní i mezinárodní doprava.

Vzhledem ke stávajícímu šířkovému uspořádání silnice I/6, které je nevyhovující a nedostačuje narůstajícím intenzitám silniční dopravy, byla výstavba dálnice D6 (resp. přestavba I/6 na dálnici) zařazena do plánu výstavby dálnic. Dálnice D6 odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž se podstatně zlepší životní podmínky jejich obyvatel, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů s vozidly a zejména dojde k poklesu imisí a hlukové zátěže v dotčených obcích. Dálnice D6 rovněž zajistí lepší možnosti využití silnice I/6 pro místní dopravu a zvýšení celkové dopravní dostupnosti tohoto regionu.

Dopravně-inženýrské podklady

Dokumentace EIA posuzuje stávající a dva výhledové časové horizonty, a to stávající stav v roce 2017, výhledový stav v roce 2023 (stav krátce po zprovoznění záměru D6 – Střední Čechy) a výhledový stav v roce 2040.

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na předmětných úsecích stavby D6 a širším zájmovém území pro výše uvedené horizonty byly převzaty z Technicko-ekonomické studie (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013).

Akustické posouzení a Rozptylová studie (příloha č. 2 a 3 předkládané dokumentace EIA) vycházejí z dopravně-inženýrských podkladů (příloha č. 1 dokumentace EIA), které ve výhledovém roce 2023

a 2040 zahrnují nejen posuzovaný záměr, ale i další navazující úseky dálnice D6, u nichž se předpokládá zprovoznění k těmto horizontům.

U střednědobého výhledu – horizont 2023 (stav se záměrem D6 – Střední Čechy) bylo uvažováno se zprovozněním těchto úseků dálnice D6 nad rámec současné dálniční sítě:

- dálnice D6 Nové Strašecí–Řevničov
- dálnice D6 Řevničov, obchvat
- dálnice D6 Lubenec, obchvat

Pro střednědobý výhled 2023 nebylo ve stavu bez záměru D6 – Střední Čechy s provozem výše uvedených úseků uvažováno.

Další úseky stavby dálnice D6 (Lubenec–Petrohrad, Knínice–Bošov, Žalmanov–Knínice, Olšová Vrata–Knínice, Karlovy Vary–Olšová Vrata) nebyly v modelech pro výhledový rok 2023 zohledněny, neboť se nepředpokládá jejich zprovoznění v tomto horizontu.

V případě výhledového stavu v roce 2040 (stav se záměrem D6 – Střední Čechy) se předpokládá, že bude kompletně dokončena dálniční síť v České republice vč. dálnice D6. Konkrétně bylo v dopravním modelu stavu 2040 uvažováno s provozem těchto dalších staveb dálnice D6:

- dálnice D6 Nové Strašecí–Řevničov
- dálnice D6 Řevničov, obchvat
- dálnice D6 Lubenec, obchvat
- dálnice D6 Lubenec–Petrohrad
- dálnice D6 Knínice–Bošov
- dálnice D6 Žalmanov–Knínice
- dálnice D6 Olšová Vrata–Knínice
- dálnice D6 Karlovy Vary–Olšová Vrata

Pro výhled 2040 nebylo ve stavu bez záměru D6 – Střední Čechy s provozem výše uvedených úseků uvažováno.

Z důvodu potřeby komplexního (kumulativního) hodnocení na životní prostředí, byla v rámci předkládané dokumentace EIA hodnocena i železniční doprava. Ve výhledových stavech v roce 2023 a 2040 byla zohledněna železniční trať č. 531H (traťový úsek č. 124) Lužná u Rakovníka–Žatec a železniční trať č. 531A (traťový úsek č. 126) Louny–Rakovník.

Počty průjezdů vlaků na výše uvedených železničních tratích byly převzaty z dat Správy železniční dopravní cesty, s. o.

Ovzduší

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje, staveništní doprava a vlastní plocha staveniště. Vyhodnocení bylo provedeno pro jednotlivé úseky dálnice D6 – Střední Čechy (Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat) vždy v místech, kde se bude výstavba předmětného záměru nejvíce přibližovat obytné zástavbě.

Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je navržena řada opatření k minimalizaci vlivu na znečištění ovzduší. Tato opatření jsou součástí kap. B. I. 6. dokumentace EIA.

Vzhledem k dočasnosti etapy výstavby lze vypočtené příspěvky fáze výstavby záměru považovat za akceptovatelné.

Fáze provozu

Výpočet imisní zátěže byl v řešeném území hodnocen pro stav v roce 2023 a 2040.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledové stavy v roce 2023 a 2040 vyplývá, ve výhledových stavech se záměrem v roce 2023 a 2040 nedojde k překročení imisního limitu vlivem realizace záměru D6 – Střední Čechy (kromě lokální oblasti u Krupé, kde je již v současnosti překročen imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu).

Dále lze konstatovat, že realizace předmětného záměru k imisní zátěži bude znamenat u většiny obytné zástavby přilehlých obcí, kde ve stávajícím stavu vede komunikace I/6, pokles příspěvků k imisní zátěži vlivem převedení tranzitní silniční dopravy mimo tyto obce na dálnici D6.

Z posouzení nutnosti aplikace kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyplynulo, že v místech, kde je imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu překročen, nedochází realizací záměru k navýšení imisních příspěvků o více jak 1 %. Z pohledu výše uvedeného zákona proto nejsou vyžadována kompenzační opatření.

Příspěvky záměru D6 – Střední Čechy k imisní situaci lze označit za malé a málo významné.

Klima

Ve studii Vlivy na klima (příloha č. 10 předkládané dokumentace EIA) bylo vyhodnoceno, že z hlediska umístění záměru nelze předpokládat nutnost realizace nadstandardních projektových řešení v území, než jsou běžná opatření. Dále bylo vyhodnoceno, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov města jednoznačným přínosem, jelikož odvede dopravu ze stávajících průtahů obcemi do volné krajiny.

Z hlediska vlivu na klimatický systém lze konstatovat, že záměr D6 – Střední Čechy nebude představovat riziko a je akceptovatelný.

Hluk

Fáze výstavby

Pro fázi výstavby bylo provedeno vyhodnocení vlivu hluku ze stavební činnosti na staveništi a z provozu staveništní dopravy na okolní komunikační síti. Z provedeného Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 7 – 21 h bude dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Vzhledem k tomu, že v této fázi projektové přípravy nejsou známy přesné počty nákladních vozidel na jednotlivých vylučovaných příjezdových a odvozových trasách, byly na základě akustické situace v okolí určeny maximálně možné intenzity staveništní dopravy na okolních stávajících komunikacích. Stanovení maximálního počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez zprovoznění D6 – Střední Čechy. Na straně bezpečnosti tak bylo na všech vylučovaných

příjezdových a odvozových trasách ve výpočtu uvažováno s 260 pohyby nákladních vozidel v době od 7 do 21 hodin.

V kap. B. I. 6. předkládané dokumentaci EIA je navržena řada opatření pro minimalizaci hluku ve fázi výstavby záměru.

Fáze provozu

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení hlukové situace z provozu silniční dopravy pouze na posuzovaných úsecích dálnice D6 a dále také hlukové situace z provozu na všech pozemních komunikacích v řešeném území.

V Akustickém posouzení byl pro fázi provozu vyhodnocen stav v roce 2023 (stav bez záměru D6 – Střední Čechy, stav se záměrem D6 – Střední Čechy) a stav v roce 2040 (stav bez záměru D6 – Střední Čechy, stav se záměrem D6 – Střední Čechy).

Z akustického posouzení vyplývá, že vlivem zprovoznění předmětného záměru D6 – Střední Čechy dojde ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávající komunikace I/6, kde v posuzovaných výhledových stavech nebude výpočtově docházet k překročení hygienického hluku staré hlukové zátěže z provozu dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc). V místech, kde je dominantním zdrojem hluku z provozu silniční dopravy posuzovaná stavba dálnice D6 v předmětném úseku, nebude docházet k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc).

Akustické posouzení dále prokázalo, že vlivem provozu silniční dopravy na samotné plánované stavbě D6 – Střední Čechy po realizaci protihlukových opatření navržených v projektových dokumentacích jednotlivých úseků nedojde k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc) v chráněném venkovním prostoru staveb v zájmovém území.

Vlivem provozu pouze na odpočívce Kolečov nedojde k překročení hygienického limitu hluku z provozu dopravy na účelových komunikacích a parkovištích 55/45 dB (den/noc).

Pro jednotlivé obce v hodnoceném území bylo provedeno i kumulativní posouzení hluku ze silniční a železniční dopravy, které slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v dotčených lokalitách.

Zdravotní rizika – hluk

Z vyhodnocení ve studii Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžičková, listopad 2017) je zřejmé, že v současné době je především pro obyvatele území podél stávající komunikace I/6 doprava zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku včetně zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Realizací záměru dojde v těchto lokalitách k významnému snížení rizika hluku i k významnému snížení možných rizik kardiovaskulárních onemocnění z expozice hluku ze silniční dopravy.

Pro obyvatele lokalit nejbližší k trase záměru D6 – Střední Čechy dojde realizací záměru (s navrženými protihlukovými opatřeními) k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem nebo rušených hlukem z dopravy ve spánku (zvýšení o 1 až 3 % u obyvatel nejbližších obytných staveb). Lze konstatovat, že riziko nepříznivých účinků hluku bude i v těchto lokalitách zanedbatelné.

Zdravotní rizika – ovzduší

Z hlediska příspěvků záměru ke znečištění ovzduší záměr rovněž nepředstavuje riziko pro zdraví obyvatel. Lze konstatovat, že příspěvky znečišťujících látek ovzduší z provozu záměru nezpůsobí významnou změnu v míře zdravotního rizika. V případech, kdy lze očekávat nárůst míry rizika, se bude jednat o hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví.

Povrchové a podzemní vody

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Dle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů leží záměr ve zranitelné oblasti. Vliv stavby se však na zranitelnou oblast nepředpokládá. Umístění liniové dopravní stavby nemá na uvedená opatření vliv a není ani v rozporu s účelem vymezení zranitelných oblastí.

Předmětný záměr dálnice D6 bude v úsecích Krupá, přeložka a Hořesedly, přeložka staničení cca km 48,100–48,600 zasahovat do ochranného pásma vodního zdroje Nový Dvůr u Chrášťan (stanoveno rozhodnutím ONV Rakovník, ze dne 20. 9. 1984). Jedná se o vodní zdroj již nepoužívaný, oblast Nový Dvůr–Nesuchyně je připojena na veřejný skupinový vodovod. V místě přechodu trasy D6 přes ochranné pásmo vodního zdroje (km 48,100–48,600 OPVZ Nový Dvůr u Chrášťan) je třeba vybudovat izolovaný drenážní systém odvádějící zachycené vody mimo rizikové oblasti.

Předmětný záměr zasahuje do záplavového území Lišanského potoka v úseku Krupá, přeložka (staničení km 44,509–45,335). V této lokalitě je navrženo přemostění (SO 3203). Předmětný záměr bude do záplavového území zasahovat malou částí náspu za mostní estakádou (cca km 45,335) a mostními piloty. Vzhledem k tomu musí být vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Vliv na povrchové vody

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby mohou být ovlivněny zejména povrchové vody v dotčených vodních tocích (Červený potok, Krupský potok, Lišanský potok, Novodvorský potok, Hájevský potok, Hokovský potok, Očihovecký potok), u kterých by vlivem stavební činnosti mohlo dojít k jejich znečištění. Pro zamezení znečištění těchto vod během výstavby je navrženo dostatečné množství eliminujících opatření, např. odvádění dešťových vod ze staveniště do provizorní bezodtoké jímky, zajištění sorpčních prostředků pro případ havárie, zamezení skladování materiálů potřebných při výstavbě v blízkosti vodních toků a v záplavových území apod.

Fáze provozu

Pro minimalizaci vlivu na kvalitu povrchových vod v dotčených vodních tocích je navržen dostačující způsob odvádění dešťových vod z povrchu komunikace, a to dešťová kanalizace → sedimentační nádrže s odlučovači ropných látek, případně retenční nádrž → vodní tok.

S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění dešťových vod a dle provedeného výpočtu zatížení vodních toků chloridy lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází.

V úseku Hořovičky, obchvat je s ohledem na krátkodobé zatížení koncentrací chloridů v zimním období přesahující přípustnou míru znečištění o více než 70 %, je navrženo zpracování podrobné posouzení vlivu odvodnění záměru na stávající mokřad podél pravého břehu Očihoveckého potoka mezi komunikací III/2214 a Hokovským potokem. V případě potřeby budou následně navržena opatření, která zamezí možnosti zasolení tohoto mokřadu, např. odvedením vod z retenčních nádrží nepropustným příkopem podél severní strany komunikace s jeho zaústěním do Očihoveckého potoka až za koncem stávajícího mokřadu.

Vliv na podzemní vody

Fáze výstavby

Hladina podzemních vod bude dotčena při hloubení zářezů a při zakládání staveb silničních mostů, zvláště těch, které budou založeny na pilotech vetknutých do skalního masivu. Kvalitativní stav podzemních vod může být teoreticky lokálně negativně ovlivněn ve fázi výstavby záměru D6 – Střední Čechy vznikem zákalu a případnou kolmatací okolního prostředí. Při ostatních činnostech, které zde nebyly vyjmenovány (jako např. demolice objektů, úpravy terénu, zakládání stavenišť, deponování materiálu a činnost staveništní mechanizace), může teoreticky dojít k negativnímu ovlivnění kvality podzemních vod případným havarijním únikem ropných látek a provozních kapalin.

V případě zakládání mostních pilotů nelze předpokládat trvalý vliv na lokální hydrogeologický režim, nedojde tak k ohrožení stávajících zdrojů podzemních vod. Vrty pro piloty bude nutné provádět pod ochranou paží jílovité suspenze nebo propažováním.

Vzhledem k předpokládanému zasažení hladiny podzemních vod se předpokládá čerpání podzemních vod do bezodtokých usazovacích jámek, ve kterých budou před dalším nakládáním předčištěny. Tyto vody bylo doporučeno následně zasakovat do místní zvodně oproti odvodu do místních vodotečí.

Součástí dokumentace EIA je řada opatření na ochranu povrchových a podzemních vod ve fázi výstavby, včetně provádění monitoringu podzemních vod ve studních a hydrogeologických vrtech podél stavby.

Fáze provozu

V úseku Krupá, přeložka se předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v km 43,370–43,900 navrhovaného zářezu. V souvislosti s tím lze u studny v prostoru Krupá Šustna (objekt č. p. 198) z dlouhodobého hlediska počítat s částečným poklesem hladiny podzemní vody. U ostatních domovních studní v obci Krupá za stávající silnicí I/6 na severozápadně orientovaném svahu do údolí Krupského potoka se ovlivnění jejich vydatnosti a kvality stavbou dálnice D6 v tomto úseku nepředpokládá. Vzhledem k výše uvedenému zásahu hladiny podzemní vody v km 43,370–43,900 bude podzemní voda navrženými svahovými trativodními žebry svedena do hloubkových podélných trativodů, které budou podzemní vodu odvádět mimo zářezové těleso k místním vodotečím. Zasažení hladiny podzemní vody je předpokládáno i v souvislosti s hloubením zářezů pro přeložky polních cest v km 46,380–47,150 (SO 3151 a 3152). Během provozu dálnice D6 v tomto úseku bude podzemní voda jímána a trvalé odváděna ze zářezu do Novodvorského potoka. Projev hydraulické deprese v tomto případě nebude měřitelný ve vztahu k individuálním zdrojům. V zářezu v km 47,180–48,200 je nutné vzít v úvahu určité riziko průsaku kontaminantu v případě silniční havárie, vzhledem k přírodním podmínkám podmiňujícím rychlou infiltraci, s možným dopadem na stávající, v současné době omezeně využívané zdroje podzemních vod.

U úseku Hořesedly, přeložka se předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v zářezech v km 48,200–48,800, 49,900–50,700, 50,700–51,100, 51,100–52,200, 53,700–54,300, 55,150–56,600. Pro trvalé snížení hladiny podzemní vody budou při patách svahů zářezů provedeny oboustranné hloubkové drény, a to min. 0,5 m pod úroveň případné úpravy zemin v aktivní zóně a výše uvedených drenážních žeborů ve svahu. Hloubkové drény budou napojeny na kanalizační stoky tohoto úseku dálnice D6. V případě souvislého zvodnění bude trvalé snížení hladiny podzemní vody zabezpečeno čerpáním ve studních nebo čerpacích vrtech. K zasažení hladiny podzemní vody dále dojde v souvislosti s realizací zářezu k objektu SO 4130 (přeložka silnice III/22913 v km 49,094). V místě nejhlubšího zářezu je doporučeno provést doplňkový pažený vrt pro ověření hladiny podzemní vody. V zářezu v km 48,200–48,800 je nutné vzít v úvahu určité riziko průsaku kontaminantu v případě silniční havárie, vzhledem k přírodním podmínkám podmiňujících rychlou infiltraci, s možným dopadem na stávající, v současné době omezeně využívané zdroje podzemních vod.

V úseku Hořovičky, obchvat se předpokládá zasažení hladiny podzemní vody v km 61,250–62,140 navrhovaného zářezu. Vzhledem k výše uvedenému zásahu hladiny podzemní vody budou na obou stranách svahů zářezu vybudovány žebrové drény ze štěrku, obalené geotextilií. Pro trvalé snížení hladiny podzemní vody budou při patách svahů provedeny oboustranné hloubkové drény. Hloubkové drény budou napojeny na kanalizační stoky tohoto úseku dálnice D6.

V Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., říjen 2017) byla z hlediska ovlivnění kvality podzemních vod zhodnocena možnost vsakování dešťových vod ze zpevněných ploch dálnice D6 do horninového prostředí. Vzhledem k problematickému odstraňování rozpuštěných solí se srážkových vod při zimní údržbě, je dle TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“ vsakování dešťových vod z ploch vysoce frekventovaných pozemních komunikací označeno za nepřipustné nebo přípustné ve výjimečných případech. S ohledem na možné vlivy na kvalitu podzemních vod proto nebylo zasakování dešťových vod do horninového prostředí doporučeno.

Vzhledem k dotčení hladiny podzemních vod je navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. B. I. 6. a D. IV. Součástí kap. D. IV. je rovněž rozsáhlý návrh monitoringu podzemních vod pro fázi provozu záměru.

Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

Stavba dálnice D6 – Střední Čechy je v celé své délce situovaná především na plochách zemědělsky využívané půdy, místy zasahuje na pozemky PUPFL, do vodních ploch apod.

Posuzovanou stavbou D6 – Střední Čechy dojde k celkovému trvalému záboru cca 180,17 ha. Dále dojde k dočasnému záboru nad 1 rok trvání o výměře cca 37,24 ha. Trvalým zábohem budou v souvislosti se stavbou D6 – Střední Čechy (kromě záborů pro odpočívku Kolečov) dotčeny především půdy III. (45,47 % půd), IV. (15,02 %) a I. (14,13 %) třídy ochrany ZPF.

Navrhovaný záměr si vyžádá zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 6,85 ha a 1,47 ha dočasného záboru nad jeden rok trvání.

Bilance zemin v úseku Krupá, přeložka předpokládá 650 635 m³ výkopové zemin, do násypů bude využito 510 306 m³ zemin. V úseku Hořesedly, přeložka bude vytěženo 869 079 m³ zemin a do násypů bude potřeba 938 726 m³ zemin. Množství výkopové zemin pro úsek Hořovičky, obchvat je vyčísleno na cca 413 356 m³. Do násypů bude potřeba 296 810 m³ zemin. Pro odpočívku Kolečov není v současné době vyčíslena přesná bilance zemin. Vzhledem k rozsahu stavby lze označit bilance zemin v souvislosti s realizací odpočívky v porovnání s celým záměrem D6 – Střední Čechy za nevýznamné.

Bilance ornice nad rámec výše uvedené bilance zemin v úseku Krupá, přeložka předpokládá sejmutí cca 128 643 m³ ornice, jejíž část (45 757 m³) bude v rámci stavby zpětně využita pro ohumusování ploch stavby. V úseku Hořesedly, přeložka bude sejmuto 219 955 m³ ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy), zpětně pro ohumusování bude využito 52 280 m³. Množství sejmuté ornice pro úsek Hořovičky, obchvat je vyčísleno na cca 133 940 m³ ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy). Pro zpětné ohumusování v rámci stavby bude využito 61 029 m³ ornice.

Trasa předmětného záměru dálnice D6 v úseku Hořesedly, přeložka (km 50,000–52,050) dle údajů České geologické služby prochází jižní okrajovou částí chráněného ložiskového území černého uhlí Kounov u Rakovníka. Dále v úseku km 50,600–51,550 prochází trasa záměru okrajovou jižní částí výhradního ložiska Kounov (černé uhlí, stopové a vzácné prvky). Vzhledem k charakteru ložiska a tomu, že trasa navrhovaného záměru v místě těchto území je vedena v zářezu max. do 5 m lze konstatovat, že předmětný záměr neznemožní a neztíží případné dobývání výhradního ložiska, pro které je chráněné území stanoveno. Posuzovaný záměr je navíc v souladu s územně plánovací dokumentací obcí (Hořesedly, Kněžves), na jejichž území jsou výše uvedené chráněné lokality vymezeny.

Výstavba předmětného záměru bude představovat zásah do geologických poměrů, a to v souvislosti s vlastním založením stavby. Nejvýznamnější vliv na horninové prostředí se předpokládá v souvislosti s realizací zářezů, mostních objektů a zárubních zdí. Ovlivnění je však pouze lokálního charakteru a je z hlediska významnosti přijatelné.

Biologická rozmanitost

Dle provedených průzkumů zájmového území bylo v zájmovém území stavby D6 – Střední Čechy zjištěno 18 vzácnějších druhů rostlin, z toho dva zvláště chráněné ve smyslu přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o druhy ohrožené – okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) a úpolín nejvyšší (*Trollius altissimus*). Z důvodu nálezu výše zmíněných zvláště chráněných druhů rostlin, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopu), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska fauny byly v zájmovém území zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. U těch druhů, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, rušení), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Přesný výčet druhů, pro které bude podána žádost o udělení výjimky, je vhodné konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody v návaznosti na rozsah opatření, dobu a rozsah prováděných prací, která budou přímou součástí projektové dokumentace stavby.

Migrační prostupnost pro živočichy byla hodnocena ve vztahu k prvkům ÚSES a dalším objektům na D6 – Střední Čechy, které jsou potenciálně vhodné pro využití k migraci. Ze zpracované Rámcové migrační studie jednoznačně vyplývá, že hodnocený záměr za předpokladu dodržení navržených opatření zajistí dostatečnou průchodnost územím pro v území se vyskytující volně žijící živočichy.

Z hlediska maximální doporučené vzdálenosti průchodů pro jednotlivé kategorie živočichů bylo navržené řešení migračních objektů v rámci záměru D6 – Střední Čechy posouzeno jako dostatečné za respektování podmínky doplnění migračního objektu v km 48,000, resp. alternativně v km 48,400.

Stavba D6 – Střední Čechy se v převážné míře dotkne ekosystémů značně antropogenně ovlivněných. Vliv záměru na ekosystémy je možné hodnotit jako přijatelný.

V rámci předemtných úseků dálnice D6 – Střední Čechy budou realizovány vegetační úpravy, které budou plnit především funkci začlenění stavby do krajiny, dále potom funkci estetickou, hygienickou a rovněž přispějí ke zvýšení biologické rozmanitosti v zájmovém území.

Součástí úseků Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat stavby dálnice D6 budou dále výsadby lesních porostů na plochách o celkové výměře 13,7 ha, které budou kompenzací za zásah do lesních porostů (trvalý zábor PUPFL) vlivem realizace stavby.

Na základě hodnocení provedeného ve vztahu k relevantním cílům Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020 a Strategie ochrany biologické rozmanitosti české republiky 2016 – 2025, lze konstatovat, že za předpokladu dodržení uvažovaných opatření v kapitole D. IV. je předemtný záměr akceptovatelný a vliv záměru lze označit za únosný.

Krajina

Trasa záměru kříží prvky regionálního a lokálního ÚSES (vodní toky, lesní porost) dle § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Pro převedení liniových prvků ÚSES (biokoridory), které jsou ve střetu se stavbou D6 – Střední Čechy, je navrženo takové technické provedení stavby, které zásahy do těchto prvků minimalizuje, případně jsou navržena dostatečná opatření.

Navrhovaný záměr zasahuje do dvou registrovaných VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dva registrované VKP se nachází také v blízkosti trasy. Dále navrhovaný záměr zasahuje do několika VKP dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Za předpokladu dodržení navržených a doporučených opatření v předkládané dokumentaci EIA lze zásahy do VKP považovat za akceptovatelné a vlivy hodnotit jako přijatelné.

Posuzovaný záměr zasahuje na území přírodního parku Jesenicko dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k velikosti zásahu a rozsáhlým vegetačním úpravám v místě zásahu lze konstatovat, že nebudou podstatně narušeny významné hodnoty tohoto přírodního parku ani jeho nejcennější segmenty z hlediska ochrany krajinného rázu a nelze tedy předpokládat negativní ovlivnění PPK Jesenicko posuzovaným záměrem.

Předemtný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Záměrem nebudou dotčena žádná zvláště chráněná území podle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů rovněž nedojde.

Dle vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (Správa CHKO Křivoklátsko) ze dne 15. 8. 2017 (č. j. SR/1508/SC/2017-2), Krajského úřadu Středočeského kraje (Odbor životního prostředí a zemědělství) ze dne 22. 8. 2017 (č. j. 103040/2017/KUSK) a Krajského úřadu Ústeckého kraje (Odbor životního prostředí a zemědělství) ze dne 7. 8. 2017 (č. j. 3106/ZPZ/2017/N-2728) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Hmotný majetek, kulturní památky, architektonické a archeologické aspekty

Zásah do hmotného majetku v souvislosti s posuzovanou stavbou D6 – Střední Čechy demolice ocelového skladu s mobilními buňkami, mobilním WC a s čerpací stanicí LPG v úseku Hořovičky, obchvat (km 62,440–62,560), dočasné i trvalé přeložky stávajících komunikací I. až III. třídy, polních cest, účelových komunikací vodovodních řadů dálkových i místních sdělovacích kabelů, plynovodů, úpravy venkovních vedení a přeložku železničního traťového úseku č. 126 trati Louny–Rakovník na nově postavený železniční most přes dálnici D6 (SO 4221).

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje riziko z hlediska vlivu na kulturní památky. Vliv záměru D6 – Střední Čechy na architektonické aspekty považovat za zcela nevýznamný.

Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčeném stavbou D6 – Střední Čechy zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Staré ekologické zátěže

V území posuzovaného záměru nebyly zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže.

Odpady

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

H. PŘÍLOHY

- **Stanoviska orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů**
- **Vyjádření úřadů územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace**
- **Fotodokumentace stavby D6 – Střední Čechy**

Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (Správa CHKO Křivoklátsko)

AGENTURA OCHRANY
PŘÍRODY A KRAJINY
ČESKÉ REPUBLIKY

REGIONÁLNÍ PRACOVISTE
STŘEDNÍ ČECHY

ODDĚLENÍ
SPRÁVA CHKO KŘIVOKLÁTSKO
270 24 Zbečno č. 5
tel.: +420 313 251 180
fax: +420 313 554 810
e-mail: krivoklat@nature.cz
www.nature.cz

EKOLA group, s.r.o.
Mgr. Jana Žlábková
Mistrovská 4
Praha 10
108 00

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/1508/SC/2017-2

VYŘÍZUJE: Ing. Karel Iankaš

DATUM: 15. 8. 2017

Věc: Stanovisko podle ust. § 45i zákona 114/1992 Sb. k záměru „D6 – Střední Čechy“ (Krupá přeložka, Hořesedly přeložka, Hořovičky obchvat včetně odpočívky Kolečov) na území CHKO Křivoklátsko

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Oddělení Správa CHKO Křivoklátsko (dále jen „Správa CHKO Křivoklátsko“) jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění (dále jen „zákon“), na základě žádosti společnosti EKOLA group, s.r.o., se sídlem Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, IČO 63981378, zastoupené paní Mgr. Janou Žlábkovou, vedoucí oddělení ŽP (dále jen „předkladatel“), doručené dne 27.7.2017 vydává v souladu s 45i odst. 1 zákona toto:

stanovisko

uvedený záměr „D6 – Střední Čechy“ (Krupá přeložka, Hořesedly přeložka, Hořovičky obchvat včetně odpočívky Kolečov), dále jen „záměr“, na území CHKO Křivoklátsko **nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL“)** a ptačí oblasti (dále jen „PO“).

Odůvodnění:

Správa CHKO Křivoklátsko obdržela od předkladatele dne 27.7.2017 pod č.j. 03392/SC/17 žádost o vydání stanoviska dle § 45i zákona, zda uvedený záměr může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL a PO. K žádosti byla předkladatelem přiložena elektronická příloha obsahující charakteristiku záměru a koordinační situace jednotlivých přeložek, obchvatu a odpočívky (podrobněji viz elektronická příloha). Záměrem projektu je novostavba tří úseků dálnice D6 včetně realizace odpočívky. První úsek „Krupá, přeložka“ o celkové délce 6,45 km začíná západně od obce Krušovice na 41,75 km a končí 48,2 km, kde se napojí na stávající silnici I/6. Součástí stavby je výstavba pěti mostních objektů, mimoúrovňové křižovatky a realizace protihlukové stěny. Druhý úsek „Hořesedly, přeložka“ o celkové délce 9,2 km řeší obchvat obce Hořesedly mezi 48,2 km a 57,4 km. Součástí stavby je výstavba sedmi mostních objektů, šesti mostů a mimoúrovňové křižovatky. Třetí úsek „Hořovičky, obchvat“ o celkové délce 5,194 km řeší obchvat obce Hořovičky a dopravní napojení k obci Kolečov. Součástí stavby je výstavba šesti mostních objektů, jedné mimoúrovňové křižovatky, protihlukové stěny a odpočívky Kolečov. Výše uvedené úseky dálnice jsou mimo území CHKO Křivoklátsko a nejbližší lokalita soustavy Natura 2000 Ptačí oblast Křivoklátsko je vzdálena cca 4,1 km.

PO Křivoklátsko s předměty ochrany - včelojedem lesním (*Pernis apivorus*), výrem velkým (*Bubo bubo*), kulíškem nejmenším (*Glaucidium passerinum*), ledňáčkem říčním (*Alcedo atthis*), žlunou šedou (*Picus canus*), strakapoudem prostředním (*Dendrocopos medius*), lejskem malým (*Ficedula parva*) a lejskem bělokrkým (*Ficedula albicollis*) nemůže být výše uvedeným záměrem nikterak ohrožena a to ani z hlediska možné migrace ptáků a jejich potravních záletů mimo území PO. Hlavním argumentem pro tento závěr je značná vzdálenost popsanych staveb od hranice PO.

Závěr:

Správa CHKO Křivoklátsko na základě předložených podkladů a znalosti stavů předmětů ochrany PO a místní situace konstatuje, že výše popsany záměr nemá vliv na příznivý stav předmětů ochrany PO Křivoklátsko a nenarušuje územní celistvost PO Křivoklátsko.

Poučení o opravném prostředku:

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.



(podepsáno elektronicky)

RNDr. Petr Hůla
 vedoucí Správy CHKO Křivoklátsko

STEJNOPIS
 ZA SPRÁVNOST VYHOTOVENÍ

Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Krajský úřad Středočeského kraje (Odbor životního prostředí a zemědělství)



Praha: 22. 8. 2017
 Číslo jednací: 103040/2017/KUSK
 Spisová značka: SZ_103040/2017/KUSK/2
 Vyřizuje: Bochenková/1. 379
 Značka: OŽP/Boch

EKOLA group, spol. s r. o.
 Ing. Pavel Hudousek
 Mistrovská 4
 108 00 Praha
 IDS: w863a8d

Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska vlivu záměru „D6 – Střední Čechy“ na území soustavy Natura 2000, vydané dle §45i zákona č.114/1992Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), obdržel dne 18. 7. 2017 pod č. j. 103040/2017/KUSK Vaši žádost o formální úpravu stanoviska vydaného pod č. j. 095547/2017/KUSK k záměru „D6 – Střední Čechy“ dle § 45i, odstavce 1, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.). Stanovisko vydané pod č. j. 095547/2017/KUSK ze dne 7. 8. 2017 se tímto nahrazuje stanoviskem pod č. j. 103040/2017/KUSK, závěr stanoviska se touto úpravou nemění.

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb. sděluje, že v souladu s § 45i citovaného zákona lze na základě předložené dokumentace **vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (EVL) nebo ptačích oblastí (PO) stanovených příslušnými vládními nařízeními, které jsou v působnosti krajského úřadu.** Nejbližší území soustavy Natura 2000 je EVL Kalivodské bučiny (CZ0210105), jejímž předmětem ochrany jsou petrifikující prameny s tvorbou pěnoveců (*Cratoneurion*), bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*, středoevropské vápencové bučiny (*Cephalanthero-Fagion*) a lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a roklich.

Odůvodnění:

Podstatou záměru je vybudování tří na sebe navazujících úseků dálnice D6 (Krupá přeložka, Hořesedly přeložka, Hořovičky obchvat včetně odpočívky Kolečov) v km staničení 41,750 - 62,594. Uvedené úseky jsou součástí stavby, která řeší vedení dálnice D6 od Nového Strašecí po hranice Středočeského kraje. Počátek záměru je situován za obec Krušovice a její konec je umístěn do prostoru křížení se silnicí I/27. Délka výše uvedeného záměru je 20,844 km a je navržena v kategorii D 25,5/120.

Předkládaný záměr se dle předložené dokumentace nachází v k. ú. Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněževes u Rakovníka, Hořesedly, Děkov, Chrástany u Rakovníka, Hokov, Hořovičky, Kolečov, Vrbice u Hořoviček, Bukov u Hořoviček, Strojetic u Podbořan a Bílenec. Vzhledem k tomu, že nejbližší EVL je od místa plánovaného záměru vzdálena cca 4,2 km severovýchodním směrem od obce Krušovice a s ohledem na charakter a lokalizaci záměru nelze její negativní ovlivnění očekávat.

Ing. Josef Keřka, PhD.
 Vedoucí odboru životního prostředí
 a zemědělství

v.z. Mgr. Pavel Vanhát
 vedoucí oddělení ochrany
 přírody a krajiny

Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Krajský úřad Ústeckého kraje (Odbor životního prostředí a zemědělství)

Krajský úřad Ústeckého kraje

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

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Datum zpracování: 7. 8. 2017
JID: 129179/2017/KUUK
Jednací číslo: 3106/ZPZ/2017/N-2728
Vyřizuje / linka: Mgr. Radovan Douša / 595
E-mail: dousa.r@kr-ustecky.cz

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „D6 – Střední Čechy“ 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. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), vydává dle § 45i odst. 1 zákona k žádosti společnosti EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, ze dne 27. 7. 2017, toto stanovisko:

Záměr „D6 – Střední Čechy“ **nebude mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv** na předmět ochrany nebo celistvost jednotlivých evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu.

odůvodnění: Předmětem záměru je vybudování tří na sebe navazujících úseků dálnice D6 v km staničení 41, 750 – 62, 594. Předmětné úseky jsou součástí pěti částí stavby, která řeší vedení dálnice D6 od Nového Strašecí po hranice Středočeského kraje. Jelikož stavba dle výčtu dotčených katastrálních území zasahuje i do Ústeckého kraje (k. ú. Strojeticice u Podbořan a Bílenec) nicméně pokud vůbec, tak jen velmi okrajově. Zasláný mapový zářez tuto skutečnost nepotvrzuje, de něj záměr končí přesně na hranici kraje.

Výše uvedený záměr je situován z drtivé většiny ve Středočeském kraji, snad s nepatrným přesahem do Ústeckého kraje (k. ú. Strojeticice u Podbořan a Bílenec), mimo území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Hranice nejbližší z nich, evropsky významné lokality (dále jen EVL) Petrohrad (CZ0423223), vymezená nařízením vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, v platném znění, se nachází ve vzdálenosti přes 3 km. Předmětem ochrany EVL Petrohrad je druh páchník hnědý (*Osmoderma barnabita* syn. *O. eremita*). Z charakteru a lokalizace stavby v místě bez známého výskytu předmětu ochrany výše uvedené EVL (jde o druh saproxylofágního hmyzu vázaný svým životním cyklem na staré stromy resp. stromy s dutinami) a z jejího umístění zasahujícího na území Ústeckého kraje jen velmi okrajově, je zřejmé, že předmět ochrany citované evropsky významné lokality nebude přímo ani nepřímo ohrožen její realizací, protože pro něj představuje reálnou hrozbu zejména zásah do biotopu druhu či jeho nevhodné obhospodařování. Jde například o odstraňování mrtvých, odumírajících stromů a jejich pařezů, nevhodné asanační zásahy a používání insekticidů. Nelze předpokládat, že by jakýkoli z výše popsanych jevů v souvislosti s realizací záměru v předmětné evropsky významné lokalitě nastal. Záměr tak nemá potenciál významně ovlivnit předmět ochrany popř. celistvost výše uvedené EVL ani jiných, vzdálenějších lokalit soustavy Natura 2000 na území Ústeckého kraje.

Tel.: +420 475 657 111
Fax: +420 475 200 245

Url: www.kr-ustecky.cz
E-mail: urad@kr-ustecky.cz

IČ: 70892156
DIČ: CZ70892156

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.
č. ú. 882733379/0800

Identifikační údaje:

Název akce: D6 – Střední Čechy

Kraj: Středočeský, Ústecký

k. ú.: v Ústeckém kraji: Strojetic u Podbořan a Bílenec

Žadatel: EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10

Podklady pro posouzení:

Žádost o vydání stanoviska

informace o záměru

mapa lokality

RNDr. Tomáš Burian

vedoucí oddělení životního prostředí

Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
Tel.: +420 475 657 111 Úř: www.kr-ustecky.cz IČ: 70892156
Fax: +420 475 200 245 E-mail: urad@kr-ustecky.cz DIČ: CZ70892156

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.
č. ú. 882733379/0800

strana 2 / 2

**Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace –
Městský úřad Rakovník (Odbor výstavby a investic, Oddělení – úřad územního plánování a
regionálního rozvoje)**



MĚSTSKÝ ÚŘAD RAKOVNÍK
Odbor výstavby a investic
oddělení - úřad územního plánování
a regionálního rozvoje

PID:



MURAX00MJAHC

SPIS. ZN.: Výst./43028/2017/Ma

Č.J.: MURA/45140/2017

VYŘIZUJE: František Marvan

TEL.: 313 259 163

E-MAIL: fmarvan@murako.cz

DATUM: 9.8.2017

Při písemném styku uvádějte pouze spisovou značku Výst./43028/2017/Ma.

VYJÁDŘENÍ

Městský úřad Rakovník, odbor výstavby a investic, oddělení územního plánování a regionálního rozvoje, jako úřad územního plánování příslušný podle § 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), na žádost, kterou dne 27.7.2017 podala:

**EKOLA group, spol. s r.o., IČO 63981378, Mistrovská č.p. 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00
Praha 108**

ve věci: žádost o vyjádření k souladu záměru „D6 – Střední Čechy“ s platným územním plánem obcí Krušovice, Krupá, Nesuchyně, Kněževes, Chrástřany, Hořesedly, Děkov, Hořovičky, Kolečov, Kryry a Petrohrad.

s d ě l u j e,

že: výše uvedený záměr je v souladu s účinnými územními plány obcí Krupá, Chrástřany, Kněževes, Hořesedly a v rozporu s územními plány obcí Krušovice, Nesuchyně, Děkov, Hořovičky, Kolečov. Nesoulad spočívá v identickém umístění D6 a souvisejících staveb v těchto územních plánech s původní dokumentací k územnímu řízení. Jedná se o starší územně plánovací dokumentaci, která prakticky neumožňuje varianty řešení či jiné nové úpravy, které jsou součástí příloh k Vámi podané žádosti.

Pokud je v takovýchto případech shledán rozpor s nadřazenou územně plánovací dokumentací, je platnost dotčených částí územních plánů pozastavena a rozhodování na úseku územního plánování se řídí nadřazenou územně plánovací dokumentací, v tomto případě Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. K vyjádření o souladu záměru je v tomto případě kompetentní Středočeský kraj.

Obce Kryry a Petrohrad nenáleží k územnímu obvodu obce s rozšířenou působností Rakovník ani se nenachází na území Středočeského kraje.

Poučení:

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů podle zvláštních předpisů.

František Marvan

referent územního plánování a regionálního rozvoje

Obdrží:

doporučeně do vlastních rukou

EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d

*Městský úřad Rakovník, Husovo náměstí 27, 269 18 Rakovník, IČ: 00244309, DIČ: CZ 00244309,
tel.: +420 313 259 111, e-mail: posta@murako.cz, ISDS: qb9bqrd, www.mesto-rakovnik.cz*



MĚSTSKÝ ÚŘAD RAKOVNÍK
Odbor výstavby a investic
oddělení - úřad územního plánování
a regionálního rozvoje

PID:



MURAX00MXLRR

SPIS. ZN.: Výst./43028/2017/Ma

Č.J.: MURA/55968/2017

VYŘIZUJE: František Marvan

TEL.: 313 259 163

E-MAIL: fmarvan@murako.cz

DATUM: 4.10.2017

Při písemném styku uvádějte pouze spisovou značku Výst./43028/2017/Ma.

VYJÁDŘENÍ

Městský úřad Rakovník, odbor výstavby a investic, oddělení územního plánování a regionálního rozvoje, jako úřad územního plánování příslušný podle § 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), na ústní žádost, kterou podal:

EKOLA group, spol. s r.o., IČO 63981378, Mistrovská č.p. 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha 108

ve věci: doplnění vyjádření ze dne 9.8.2017 „soulad záměru D6 – Střední Čechy s platnými územními plány obcí“ o posouzení z hlediska nadřazené dokumentace tj. dle ZÚR Středočeského kraje

ve správním území obcí Krušovice, Nesuchyně, Děkov, Hořovičky a Kolešov

s d ě l u j e,

že: v územních plánech výše uvedených obcí je záměr D6 řešen odlišně od Vámi přiložené dokumentace, jak bylo zjištěno při původním posouzení. Na základě Vaší telefonické žádosti a vzájemné e-mailové korespondence, včetně doplnění potřebných podkladů, bylo námi provedeno dodatečně také posouzení záměru D6 – Střední Čechy na území těchto obcí dle Zásad územního rozvoje Středočeského kraje s následujícím výsledkem : hlavní stavba D6 se nachází v koridoru vymezeném touto nadřazenou územně plánovací dokumentací pro tento záměr tzn. soulad. Některé stavby vedlejší či jejich části nacházející se mimo koridor nejsou v rozporu územními plány těchto pěti obcí, i když zde nejsou přímo vymezeny, ale funkční využití předmětných ploch je umožňuje (např. v neurbanizované ploše zemědělské půdy lze umístit dopravní a technickou infrastrukturu). Na tyto stavby však nelze pohlížet jako na veřejně prospěšné stavby s možností práva vyvlastnění. Zbývající vedlejší stavby jsou v souladu s územními plány dotčených obcí.

Poučení:

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů podle zvláštních předpisů.

František Marvan

referent územního plánování a regionálního rozvoje

Obdrží:

doporučeně do vlastních rukou

EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d

Městský úřad Rakovník, Husovo náměstí 27, 269 18 Rakovník, IČ: 00244309, DIČ: CZ 00244309,
tel.: +420 313 259 111, e-mail: posta@murako.cz, ISDS: qb9bqrd, www.mesto-rakovnik.cz

Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace – Městský úřad Podbořany (Stavební úřad – Úřad územního plánování)



Městský úřad Podbořany
Mírová 615, 441 01 Podbořany
Stavební úřad – Úřad územního plánování

vyřizuje: Herejková, telefon: 415 237 538
e-mail: herejkova@podborany.net

Spis.zn.: SÚ/17975/2017/He
Č.j.: 18252/2017
Podbořany, dne 30.8.2017

VYJÁDŘENÍ

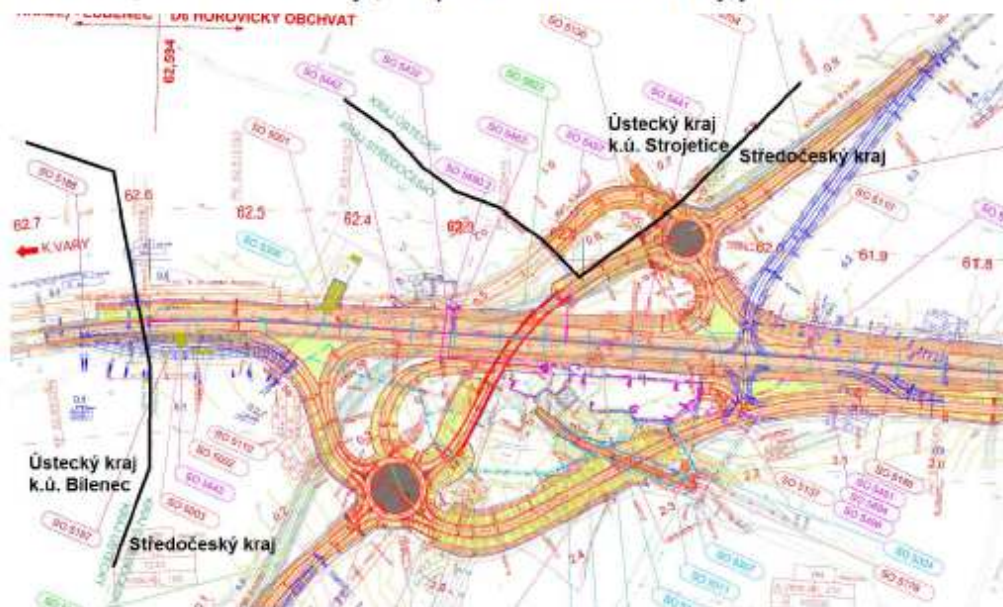
Městský úřad - Stavební úřad, jako úřad územního plánování příslušný podle § 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) (dále jen "stavební zákon"), na žádost, kterou dne 25.8.2017 postoupil MěÚ Louny, podanou dne 18.8.2017 společností:

EKOLA group, spol. s r.o., zastoupená Ing. Pavlem Hudouskem,
Mistrovská 558/4, 108 00 Praha

ve věci:

vyjádření z hlediska ÚPD

k záměru: „D6 – Střední Čechy“, ve správním území Města Kryry a Obce Petrohrad



Výřez z koordinační situace 3 část – D6 Hořovičky – obchvat, s orientačním vyznačením hranic mezi krají

s d ě l u j e,

Č.j. SÚ/18252/2017/He

str. 2

že:

- V ZÚR ÚK je stavba D6 (dříve R6) vedena jako koridor VPS pod označením b2. Šířka koridoru je stanovena 300 m.



Výřez z koordinačního výkresu ZÚR ÚK

- k.ú. Bílenec je ve správním území obce Petrohrad, které má platnou územně plánovací dokumentaci (ÚPD) ÚP Petrohrad z roku 2014. V této ÚPD je trasa komunikace D6 vymezena, jako VPS, dle dokumentace předložené k územnímu řízení (územní rozhodnutí na stavbu: R6 křižovatka I/27 (Petrohrad) hranice kraje – Lubenec, bylo vydáno dne 20.10.2010 pod č.j.: SÚ/47717/2010/He s nabytím právní moci dne 30.11.2010.



Výřez z koordinačního výkresu ÚP Petrohrad

Č.j. SÚ/18252/2017/He

str. 3

- k.ú. Strojetic u Podbořan je ve správním území města Kryry, které má platnou územně plánovací dokumentaci (ÚPD) **ÚP Kryry** z roku 2011. V této ÚPD není trasa komunikace D6 uvedena. Při pořizování ÚP Kryry nebyl vznesen požadavek na zakreslení (navržení) trasy komunikace D6 (R6) do této ÚPD.



Výřez z koordinačního výkresu ÚP Kryry

Závěr:

Umístění výše uvedeného záměru je v souladu se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK) a platným ÚP Petrohrad.

Poučení:

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů podle zvláštních předpisů.

Otisk úředního razítka

Irena Herejková
Referent Stavebního úřadu - ÚÚP

Obdrží:

EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d

Fotodokumentace

Fotografie 1 Silnice I/6 – pohled od Krupé ve směru na Krušovice



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 2 Silnice I/6 – pohled od Krušovic ve směru na Krupou



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 3 Zemědělské plochy jižně od obce Krupá – pohled na trasu D6 ve směru na Krušovice

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 4 Silnice I/6 – pohled od Hořesedel ve směru na Krupou

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 5 Polní a luční plochy podél silnice I/6 – pohled od Hořesedel ve směru na Krupou

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 6 Zemědělské plochy v trase D6 nad obcí Hořesedly – pohled ze silnice III/2211 ve směru na Krupou

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 7 Zemědělské plochy v trase D6 nad obcí Hořesedly – pohled ze silnice III/2211 ve směru na Hořovičky

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 8 Polní plochy a chmelnice v trase D6 nad obcí Hořesedly – pohled ze silnice III/2211 ve směru na Hořovičky

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 9 Zemědělské plochy v trase D6 – pohled ze silnice III/2217 ve směru na Hořovičky

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 10 Vedení vysokého napětí v místě křížení s D6 – pohled od Nové Vsi směrem ke komunikaci I/6

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 11 Silnice I/6 pod lesními porosty severovýchodně od Hořoviček – pohled ze silnice III/2275

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 12 Lesní porosty a zemědělské plochy severovýchodně od Hořoviček v trase D6 – pohled ze silnice III/2214 ve směru na Hořesedly

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 13 Zemědělské plochy severozápadně od Hořoviček – pohled ze silnice III/2214 ve směru k MÚK Jesenice



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 14 Zemědělské plochy v místě budoucí odpočívky Kolečov – pohled ze stávající ČS PHM Kolečov ve směru k MÚK Jesenice



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 15 Čerpací stanice KM PRONA v místě křižovatky silnice I/6 s I/27 – pohled ze silnice I/27 ve směru na Jesenici



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Fotografie 16 Čerpací stanice „U Zlaté podkovy“ a motorest Zálesák u silnice I/6 – pohled ze silnice I/27



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Literatura

Obecná

1. Culek M. (editor) a kol. Biogeografické členění České republiky. Praha: ENIGMA, 1996.
2. Hlaváč V. & Anděl P. Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. Praha: AOPK ČR, 2001.
3. Chytrý M., Kučera T. a Kočí M. Katalog biotopů ČR. Praha: AOPK ČR, 2000.
4. Quitt, E. Klimatické oblasti Československa. Brno: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, 1971.
5. Plesník J., Hanzal V., Brejšková L. (editoři). Červený seznam ohrožených druhů České republiky - Obratlovci. Praha: Příroda 22, 2003.
6. Grulich V. Red list of vascular plants of the Czech Republic 3rd edition. Praha: Preslia 84, 2012.
7. Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020.
8. Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025.
9. Úmluva o biologické rozmanitosti (Convention on Biological Diversity – CBD) schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 2. června 1993 č. 293.
10. Politika ochrany klimatu v České republice schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 22. března 2017 č. 207.
11. Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR (Ministerstvo životního prostředí ČR).
12. Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 26. října 2015 č. 861.
13. Národní akční plán adaptace na změnu klimatu schválený usnesením Vlády České republiky ze dne 16. ledna 2017 č. 34.
14. Mezivládní panel pro změnu klimatu (INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE) (<http://www.ipcc.ch/>).
15. Rámcová úmluva OSN o změně klimatu podepsána dne 18. června 1993 v New Yorku.

Související bezprostředně se záměrem

1. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb. „Silnice I/6 úsek Nové Strašecí – křižovatka s I/27“ (ENVISYSTEM s.r.o., duben 1999)
2. Posudek dle § 9 zákona č. 244/1992 Sb. „Silnice I/6 úsek Nové Strašecí – křižovatka s I/27“ (Ing. Oldřich Petira, CSc., říjen 2000)
3. Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb. k záměru stavby „Silnice I/6, úsek Nové Strašecí – křižovatka s I/27“ vydané Ministerstvem životního prostředí dne 12. dubna 2001 (č. j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o.)
4. Rozhodnutí o umístění stavby „R6 Nové Strašecí – křižovatka s I/27 – stavební úsek 1, 2, 3“ vydané Městským úřadem Rakovník odborem výstavby a investic dne 15. 8. 2006 (č. j. Výst. 2290/2006 Va)
5. Rozhodnutí o umístění stavby „R6 Nové Strašecí – křižovatka s I/27 úseku 4 a 5“ vydané Městským úřadem Rakovník odborem výstavby a investic dne 26. 3. 2009 (č. j. Výst./3344/2008Va)

6. Dokumentace pro stavební povolení „R6 Krupá, přeložka“ (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
7. Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí „D6 Hořesedly, přeložka“ (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
8. Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí „D6 Hořovičky, obchvat“ (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2016)
9. Studie prověření technického řešení odpočívky Kolečov „R6 Hořovičky, obchvat“ (PRAGOPROJEKT a.s., říjen 2015)
10. Dokumentace pro stavební povolení „R6 Hořesedly, přeložka – I. etapa“ (VIAPONT s.r.o., listopad 2013)
11. Dokumentace pro stavební povolení „R6 Hořesedly, přeložka – II. etapa“ (SDRUŽENÍ R6 HOŘESEDLY – II. ETAPA, duben 2015)
12. Dokumentace pro stavební povolení „R6 Hořovičky, obchvat – I. etapa“ (PRAGOPROJEKT a.s., listopad 2013)
13. Dokumentace pro stavební povolení „R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa“ (SDRUŽENÍ R6 HOŘESEDLY – II. ETAPA, duben 2015)
14. Technicko-ekonomická studie „R6 Nové Strašecí–Bošov“ (SUDOP PRAHA a.s., červen 2013)
15. Biologický průzkum „R6 Hořesedly, přeložka – I. etapa“ (RNDr. Jiří Vávra, CSc., červen 2012)
16. Biologický průzkum „R6 Hořovičky, přeložka – I. etapa“ (RNDr. Jiří Vávra, CSc., červen 2012)
17. Biologický průzkum „R6 Nové Strašecí – křižovatka I/27“ (Ing. Mgr. Michal Pravec, červenec 2013)
18. Biologické hodnocení „R6 Nové Strašecí – Hořovičky“ (Ing. Mgr. Michal Pravec, listopad 2013)
19. Biologické hodnocení „R6 Hořesedly, přeložka, stavební úsek 4 (km 48,2–57,4)“ (Ing. Mgr. Michal Pravec, listopad 2013)
20. Revizní biologický průzkum „D6, Nové Strašecí – křižovatka I/27 a D6, křižovatka I/27 – Olšová Vrata“ (Mgr. David Fischer, březen 2017)
21. Migrační studie „R6 Nové Strašecí – Karlovy Vary“ (Olivia s.r.o., srpen 2010)
22. Dokumentace pro stavební povolení – Kácení mimolesní zeleně „R6 Krupá, přeložka“ (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
23. Dokumentace pro stavební povolení – Dendrologický průzkum „R6 Hořesedly, přeložka – I. etapa“ (PRAGOPROJEKT a.s., červen 2012)
24. Dokumentace pro stavební povolení – Aktualizace dendrologického průzkumu „R6 Hořesedly, přeložka – II. etapa“ (DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA s.r.o., září 2014)
25. Dokumentace pro stavební povolení – Dendrologický průzkum „R6 Hořovičky, obchvat – I. etapa“ (AZ Consult, spol. s r.o., červen 2012)
26. Dokumentace pro stavební povolení – Aktualizace dendrologického průzkumu „R6 Hořovičky, obchvat – II. etapa“ (DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA s.r.o., září 2014)
27. Hydrogeologický monitoring „D6 Lubenec – Nové Strašecí“ (GeoTec-GS, a.s., červen 2016)
28. Geotechnický průzkum „R6 Krupá, přeložka“ (INSET s.r.o., prosinec 2006)
29. Podrobný geotechnický průzkum „R6 Hořesedly, přeložka“ (AZ Consult, spol. s r.o., prosinec 2011)

30. Geotechnický průzkum „R6 Hořesedly, přeložka“ (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014)
31. Geotechnický průzkum „R6 Hořovičky, obchvat“ (G-Consult, spol. s r.o., srpen 2014)
32. Dokumentace pro stavební povolení – Celkové vodohospodářské řešení „R6 Krupá, přeložka“ (SUDOP PRAHA a.s., červen 2015)
33. Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – Vodohospodářské řešení „D6 Hořesedly, přeložka“ (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016)
34. Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí – Vodohospodářské řešení „D6 Hořovičky, obchvat“ (PRAGOPROJEKT, a.s., říjen 2016)

Internetové zdroje

1. <http://www.isad.npu.cz> NPÚ, Informační systém o archeologických datech
2. <http://www.geology.cz> Česká geologická služba
3. <http://www.chmi.cz> Český hydrometeorologický ústav
4. <http://www.czso.cz> Český statistický úřad
5. <http://www.cuzk.cz> Český úřad zeměměřický a katastrální
6. <https://gis.kr-stredocesky.cz/fxgis01/ozp/opk> Mapové aplikace odboru ŽP a zemědělství KÚSK
7. <http://heis.vuv.cz> Hydroekologický informační systém VÚV T. G. M.
8. <http://voda-gov.cz> Vodohospodářský informační portál MZe a MŽP
9. <http://kontaminace.cenia.cz> Národní inventarizace kontaminovaných míst ČR (CENIA)
10. <http://www.sekm.cz> Systém evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR)
11. <http://mapy.nature.cz> Mapový portál AOPK ČR
12. <http://www.biolib.cz> Mezinárodní encyklopedie rostlin, hub a živočichů
13. <http://www.mzp.cz> Ministerstvo životního prostředí
14. <http://geoportal.gov.cz> Národní geoportál INSPIRE
15. <http://monumnet.npu.cz> Národní památkový ústav – MonumNet
16. <http://drusop.nature.cz> Ústřední seznam ochrany přírody
17. <https://www.kr-stredocesky.cz> Krajský úřad Středočeského kraje
18. <https://www.kr-ustecky.cz> Krajský úřad Ústeckého kraje
19. <https://www.mesto-rakovnik.cz> Oficiální webové stránky města Rakovník
20. <https://www.obec-krupa.cz> Oficiální webové stránky obce Krupá
21. <https://www.obec-krusovice.cz> Oficiální webové stránky obce Krušovice
22. <https://www.obec-nesuchyne.cz> Oficiální webové stránky obce Nesuchyně
23. <http://www.mestys-knezeves.cz> Oficiální webové stránky městyse Kněževs
24. <http://www.chrastanyurakovnika.cz> Oficiální webové stránky obce Chrástany

25. https://www.obec-dekov.cz	Oficiální webové stránky obce Děkov
26. http://www.horovicky.cz	Oficiální webové stránky obce Hořovičky
27. http://www.kolesov.cz	Oficiální webové stránky obce Kolečov
28. http://www.kryry.cz	Oficiální webové stránky obce Kryry
29. https://www.petrohrad-obec.cz	Oficiální webové stránky obce Petrohrad

Legislativa

1. Vyhláška č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů
2. Vyhláška č. 383/2001 Sb., kterou se stanoví podrobnosti nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
3. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
4. Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb.
5. Vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
6. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
7. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
8. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
9. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
10. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
11. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
12. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
13. Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů
14. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů
15. Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů
16. Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů
17. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
18. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů